

Темпы экономического роста в российских регионах во многом зависят от развитости (а чаще — неразвитости) транспортной инфраструктуры. В ближайшие годы на ее строительство будут направлены сотни миллиардов рублей — как государственных, так и частных. Все это позволит нивелировать перекосы регионального развития.

стр. 28



Владимир Волков
стр. 22



Альберт Макарян
стр. 42

Федерация

Городские агломерации

4 | Блеск и нищета агломераций

В европейской части России плотность населения на уровне 26 человек на километр, в азиатской — около 2 человек. Правительство рассматривает агломерации как центры управления и концентрации экономического потенциала для развития территорий.

Экономическая политика

8 | Копить нельзя тратить

Где поставить запятую в этом словосочетании? Как стимулировать устойчивый экономический рост в стране? Какие инструменты для этого наиболее эффективны? Сколько государства должно быть в экономике? Эти и другие вопросы обсуждали участники II Российского экономического конгресса в Суздале под Владимиром.

Тема номера

Развитие местного самоуправления

12 | Виктор Кидяев: «Принятые законы увеличивают доходную базу муниципалитетов»

Местным органам власти приходится нелегко. Большинство местных налогов перечисляется наверх, в региональный и федеральный бюджеты, на низовом уровне остаются крохи. Как в этих условиях муниципалитетам исполнять свои основные полномочия, формировать бюджет развития? На этот и другие вопросы отвечает Виктор Кидяев, председатель Комитета по федеративному устройству и местному самоуправлению Госдумы РФ.

16 | Реальное народовластие

21 апреля в нашей стране впервые отмечается День местного самоуправления. Эта дата выбрана не случайно — именно 21 апреля 1785 года была издана Жалованная грамота городам, положившая начало развитию российского законодательства о местном самоуправлении. Как будет отмечаться новый праздник в российских городах? Какие вопросы наиболее актуальны для развития реального самоуправления? Об этом наш материал.

Развитие регионов

Инвестиционная привлекательность

20 | Баланс интересов

Для повышения инвестиционной привлекательности муниципальному образованию необходимо определиться с моделью управления, найти баланс интересов муниципалитета, бизнеса и региональных властей. К такому выводу пришли участники совместного собрания ассоциации «Совет муниципальных образований Свердловской области» и Свердловского областного Союза промышленников и предпринимателей.

Инфраструктура территорий

Межрегиональное сотрудничество

22 | Межрегиональные связи и муниципальная экономика — мощный резерв страны

О проблемах и перспективах реализации межрегиональной политики и прорывных проектах развития Уральского региона рассказывает Владимир Волков, председатель Исполкома межрегиональной ассоциации «Большой Урал».

Транспорт

25 | Транспортные перспективы России

По данным Минтранса РФ, Федеральный дорожный фонд в 2013 году вырастет на 10% — до 450 млрд рублей. Размер региональных дорожных фондов в 2013 году увеличится более чем в 2,5 раза по сравнению с 2010 годом, до 470 млрд рублей. К 2020 году предусмотрено удвоение объемов строительства федеральных дорог.

28 | Без партнерства нет развития

Развитие транспортной инфраструктуры в стране требует миллиардных инвестиций. Ни государство, ни бизнес по отдельности эту ношу не потянут. Но ее вполне возможно осилить, используя возможности и механизмы государственно-частного партнерства.

30 | Мягкий взлет после жесткой посадки

Как повысить привлекательность авиации для населения страны? Что можно сделать для развития межрегиональных авиакомпаний и создания низкобюджетной авиации? Эти и другие вопросы обсуждались в рамках Красноярского экономического форума и на отраслевом совещании в правительственной резиденции «Горки».

Инфраструктура территорий

Модернизация ЖКХ

34 | Елена Довлатова: «Времени на раскраску не остается»

О проблемах и перспективах модернизации отрасли водоснабжения и водоотведения накануне Всероссийского съезда водоканалов, который состоится в Екатеринбурге 15—20 апреля, рассказывает Елена Довлатова, исполнительный директор Российской ассоциации водоснабжения и водоотведения.

36 | Экономия в автоматизации

37 | Кадровая политика — основа успеха

38 | Надежное оборудование для очистки стоков

Рациональное природопользование

39 | Экология может быть выгодной

41 | Производство без вреда для экологии

Индустрия отдыха

42 | Обуховский: не санаторий — сказка!

Муниципальная Россия

Город Нововоронеж, Воронежская область

44 | Атомное сердце Воронежской области

Нововоронеж, город атомных энергетиков, в прошлом году отметил свой 55-летний юбилей. Его градообразующим предприятием стала одна из первых в стране АЭС — Нововоронежская. Перспективы развития власти города связывают со строительством Нововоронежской АЭС-2, которая обеспечит весь регион тепловой и электрической энергией на десятилетия вперед.

45 | Они возрождают атомную энергетику

Город Шуя, Ивановская область

47 | Город славных традиций

Шуя, один из легендарных древних городов Руси, и поныне не потеряла своего значения. Сегодня это признанный промышленный, культурный и духовный центр Ивановской области.

48 | Лучшее из дерева от компании ЭГТЕР

Учредитель:
ООО «Компания «Реал-Медиа»
Генеральный директор:
Виктор УСЕНКО
Издатель:
ООО «Издательский дом
«Губернский»
Главный редактор:
Валерий БОРИСОВ
Выпускающий редактор:
Ирина ВИЛЬКОВАЯ
Макет: Игорь ЧЕРЕПАНОВ
Дизайн, верстка: Ирина ШЕЛКОВАЯ
Менеджеры:
Москва —
Анастасия АЛЕКСЕЕВА,
Жанна ИВОНИНА
Екатеринбург —
Светлана КРЮЧКОВА,
Анна СТУЛЬНИКОВА,
Алена ИВАНОВА
и.о. руководителя отдела продаж
офиса в Екатеринбурге
Ольга ПИЧУГИНА
Корректора:
Ирина ПРОХОРОВА
Компьютерные технологии:
Глеб МАНИОН, Денис УСЕНКО

В издании использованы иллюстрации из архива редакции, а также полученные от представленных в журнале предприятий и физических лиц. Адрес издателя и редакции: 117105 Москва, Варшавское шоссе, 28 а, строение 1, офис 4 Телефон/факс (495) 933-25-31 E-mail: msk@real-media.ru, gdj@real-media.ru www.gubernskiy.ru Представительство: в Екатеринбурге — Телефон/факс (343) 359-80-50 в Челябинске — Телефон (351) 282-34-67 (68)

Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охраны культурного наследия 15 декабря 2006 г. ПИ № ФС77-26454

Номер подписан в печать 05.04.2013 г. Отпечатано в ОАО «Издательско-полиграфическое предприятие «Уральский рабочий» 620075, г. Екатеринбург, ул. Тургенева, 13 Телефон (343) 355-30-43 Заказ № 262 Тираж — 15 000 экз. Отпечатано в соответствии с качеством предоставленного оригинал-макета. За содержание рекламных публикаций ответственность несут рекламодатели. Рекламуемые в издании товары подлежат обязательной сертификации. Цена договорная. При перепечатке материалов и использовании их в любой форме, в том числе и в электронных СМИ, ссылка на «Губернский деловой журнал» обязательна. — материал опубликован на правах рекламы.



Город или деревня?

Извечный спор человеческой цивилизации может быть полюбовно разрешен в рамках городской агломерации.

Валерий Борисов

Мечта утопистов о создании всемирной деревни на глазах становится реальностью. Стремление горожан жить поближе к природе, подальше от смога, скученности и других «преlestей» современных мегаполисов ведет к развитию больших городских агломераций, созвездий больших и малых городов и поселков. Разрастаясь, эти агломерации образуют своего рода «пятна» на экономической карте, с высокой плотностью населения и весьма насыщенной инфраструктурой. Собственно, они и создают львиную долю внутреннего валового продукта в национальной экономике. Более того, в США и Западной Европе эти пятна уже начинают сливаться между собой. В России эти тенденции также заметны, особенно на примере Москвы и Подмосковного региона, который постепенно втягивается в орбиту московской агломерации.

Всего в стране насчитывается около 20 агломераций, в основном, в европейской части страны. На остальной территории с этим хуже, хотя именно агломерация на государственном уровне признана основным мотором и фактором развития территорий. Есть ли альтернатива бесконтрольной урбанизации? Возможно ли создание гармоничных ассоциаций больших и малых городов? На эти и другие вопросы можно найти ответы в материале «Блеск и нищета агломераций», стр. 4.

Тормозят развитие агломераций низкая плотность населения (в некоторых регионах России всего несколько человек на квадратный километр) и неразвитость транспортной инфраструктуры. Понимая это, правительство страны направляет гигантские средства в транспортное строительство. В рамках Транспортной стратегии на развитие всех видов транспорта до 2030 года выделяются миллиарды рублей. В железнодорожном строительстве, в частности, упор будет сделан на строительство скоростных и высокоскоростных магистралей. Возведение таких коммуникаций активно идет во всем мире. Китай с 2008 года построил уже свыше 5 тыс. скоростных магистралей, в ближайшие пять лет увеличит их протяженность до 12 тыс. километров. У нас в стране единственная подобная дорога длиной около 650 км связывает Москву и Санкт-Петербург. Позорище для такой огромной страны!

Возможно, ускорит строительство скоростных магистралей проведение в России чемпионата мира по футболу в 2018 году. К 2018–2020-м годам РЖД планирует организовать высокоскоростное движение (до 350–400 км/ч) на направлениях Москва – Санкт-Петербург и Москва – Нижний Новгород – Казань. По крайней мере, такие планы вынашивает Минтранс (подробнее – в подборке материалов на стр. 25).

Транспортная доступность – вековая мечта России. Так же, как и развитие экономики «городов и весей». Но, как и прежде, на развитие муниципальной экономики остаются крохи. Бюджеты малых городов и поселков дефицитны, средств едва хватает на самые необходимые нужды. Муниципальные образования поставлены в условия просителей различных дотаций и субсидий. Более того, многих глав городов это устраивает: выпросили денег сверху – значит, свои функции выполнили.

Для преодоления этого положения возможно два пути. Во-первых – изменения федерального законодательства, ориентированные на повышение доходной базы муниципальной экономики. Кое-что в этом направлении делается – читайте интервью председателя Комитета Госдумы по федеративному устройству и местному самоуправлению (см. стр. 12).

Во-вторых – научить муниципальных руководителей не просить, а зарабатывать. Дать удочку, а не рыбу. О том, что можно сделать для повышения инвестиционной привлекательности как регионов, так и муниципальных образований – читайте на стр. 22.

...Все-таки в удивительное время мы живем, время стремительно меняющейся действительности. Все, что требуется от современного человека, – правильно распорядиться появляющимися возможностями. И не загубить в вечной гонке за успехом окружающую природу. Впрочем, это одна из тем уже следующего номера нашего журнала.

Анонсы

21–22 мая 2013 года в Санкт-Петербурге, в Таврическом дворце, состоится шестой **Невский международный экологический конгресс**. Организаторы — Межпарламентская Ассамблея СНГ (МПА СНГ) и Совет Федерации РФ. Официальные партнеры конгресса — Исполнительный комитет СНГ и Организация Объединенных Наций по промышленному развитию (ЮНИДО).

Второй международный инвестиционный форум «**Модернизация инфраструктуры российских городов: путь 2018**» состоится 18–19 апреля в Доме правительства Москвы на Новом Арбате, 36/9. Организатор — Агентство технологий развития частного-государственного партнерства (Москва).

Всероссийский съезд водоканалов состоится 15–20 апреля в Екатеринбурге, на площадке Атриум-палас отеля. Организатор — Российская ассоциация водоснабжения и водоотведения (РАВВ). В рамках форума будет также организована выставка передовых технологий, проведен ряд «круглых столов». Их темы — «Питьевая вода: безопасность и качество водоснабжения в XXI веке. Лучшая отраслевая практика», «Ресурсная эффективность — ключ к технологиям XXI века» и другие.

Федерация



Городские агломерации
стр. 4

Экономическая политика
стр. 8

Блеск и нищета агломераций

Население нашей планеты становится все более городским. Число мегаполисов и крупных городских агломераций растет, несмотря на почти неизбежные скученность, смог и автомобильные пробки. К тому же неуправляемый процесс перетекания населения из малых городов в большие ведет к оскудению провинции. Есть ли альтернатива бесконтрольной урбанизации? Что можно сделать для эффективного управления этим процессом? Возможно ли создание гармоничных ассоциаций больших и малых городов? Эти и другие вопросы были обсуждены на «круглом столе» «Новые подходы к развитию агломераций: стратегии регионов» в рамках Красноярского экономического форума. | Валерий Борисов

Центры развития территорий

... Анализ мировой практики урбанизации показывает, что импульсы развития экономики отдельных стран обеспечивают региональные центры с плотностью населения 300—400 человек на километр. Рынок наиболее активно развивается в высокоурбанизированных территориях, именно они составляют каркас системы расселения в любом государстве.

К сожалению, многие малолюдные российские регионы далеко не всегда могут продуцировать такие импульсы. В отличие от большинства развитых стран мира для России характерна большая территория и относительно небольшое количество населения, которое весьма неравномерно и даже нерационально распределено по территории страны. В европейской части России плотность населения на уровне 26 человек на километр, в азиатской — около 2 человек на километр. Поэтому перед нами стоит задача удержания и развития этой территории. Правительство поддерживает агломерации как центры управления и концентрации экономического потенциала. Такова оценка выступившего на форуме **Валерия Гаевского**, зам. министра регионального развития РФ.

Всего в России насчитывается около 20 формирующихся агломераций с населением свыше миллиона жителей, хотя точнее назвать их протоагломерациями. За последние 20 лет лишь в пяти ядрах этих агломераций увеличилось население, в их числе — Москва, Красноярск, Краснодар, Казань и Ростов. Численность многих других городов осталась на прежнем уровне или даже снизилась. Это свидетельствует не столько об общей убыли населения в нашей стране, в том числе городского, сколько о том, что процессы стихийной урбанизации замедлились.

Продолжается переток трудовых ресурсов, прежде всего квалифицированных, из периферии в региональные



Валерий Гаевский,
заместитель
министра
регионального
развития РФ

центры, а оттуда — в Москву. По оценке Гаевского, важно оседлать и изменить этот процесс, направив его на заселение восточных регионов страны и юга Сибири. Среди рисков формирования городских агломераций — снижение уровня бюджетной обеспеченности в городах-центрах, усложнение решения социальных, бытовых проблем в периферийных городах, а также угроза утраты статуса местных локальных элит, которые всячески тормозят этот процесс. В качестве примера можно привести попытку создания агломерации городов Кавказских Минеральных Вод. Именно противодействие элит городов Кавминвод не позволило запустить этот процесс.

Сегодня города конкурируют между собой за привлечение бизнеса, предоставляя ему более благоприятные условия. В то же время ощущают избыточное давление на свою городскую инфраструктуру, задыхаются в пробках, обостряются вопросы подключения к коммунальным коммуникациям и ресурсам. Города с трудом управляются с миграционной волной, которая истощает периферию.

Стихийное, неконтролируемое высасывание ресурсов из провинции должно уступить место целенаправленному и цивилизованному возвращению возможностей гармоничного развития. Миссия городов — восстановление и развитие периферии. В инвестиционном портфеле центра агломерации должны быть самые разнообразные проекты, инициированные руководством и элитами крупных городов совместно с бизнесом.

Развитие агломераций тормозит неразвитость российского законодательства в области территориального управления. В своем росте агломерации выходят за рамки существующих административных образований, обесмысливая

имеющуюся сетку административно-территориального деления. Правовое регулирование этой сферы отсутствует, действующие законы не препятствуют, но и не содействуют решению многих спорных вопросов. Поэтому по отдельным вопросам городским властям приходится изобретать обходные пути, к примеру, заключать коллективные соглашения.

Отсутствует эффективная структура поддержки формирования агломераций, как на федеральном, так и на региональном уровнях. Тормозят их развитие серьезные проблемы с финансированием проектов, выходящих за пределы города, в частности, промышленных парков. Нет согласованной системы документов долгосрочного развития, которая совмещает для конкретной агломерации пространственное, социально-экономическое и бюджетное планирование. Агломерационная практика в России значительно опережает теорию, и этот перекос надо устранять.

Освоение территорий России надо начинать с земель вокруг крупных экономических центров. По словам Президента Путина, расширение агломерационного радиуса наших городов в 1,5—2 раза увеличит доступную для развития территорию в несколько раз. На этой территории может быть размещено 25 млн новых высокотехнологичных рабочих мест,



Леонид Смирнягин,
профессор
географического
факультета
Московского
госуниверситета

критерием для присоединения муниципального образования к агломерации служит рубеж в 25% (четверть населения одного города регулярно работает в другом), то в России агломерацией называют обычную территориально сближенную группу городов. Экономически между собой они взаимодействуют не всегда. По мнению **Леонида Смирнягина**, профессора географического факультета Московского госуниверситета, агломерации — это образования совершенно другого порядка, нежели отдельный город. Более правильное представление о них — как о созвездии городов, тесно связанных функционально. Это своего рода союз муниципалитетов для решения общих проблем, таких как общая среда, транспорт, охрана порядка и землепользование.

Если в США и Западной Европе состоятельные граждане предпочитают

живать на треть зарплату населения на расстоянии от 50 до 100 километров вокруг Москвы.

Транспортная доступность усиливает агломерационный эффект. При достижении скорости движения поездов свыше 150 км/час из центра Твери до центра Москвы можно будет добраться быстрее, чем с окраины Москвы, например, из Бутово. По прогнозам, при нынешних темпах развития уже после 2025 года московская агломерация может пересечь границы Московской области и включить в себя города Золотого кольца (Тверь, Рязань, Владимир, Тулу, Ярославль).



Михаил Грудинин,
гендиректор
ОАО «Российский
институт
градостроитель-
ства и инвестици-
онного развития»

Разновидности агломераций

По мнению **Михаила Грудинина**, гендиректора ОАО «Российский институт градостроительства и инвестиционного развития», агломерация — это, в первую очередь, экономические связи и ни в коем случае не расширение границ города. Классический пример — Париж, который за последние 153 года (начиная с 1860 года) ни на сантиметр не передвинул границы своей городской черты. Что не мешает ему быть центром крупной европейской агломерации.

В США 80% ВВП производится в восьми мегарегионах, ареалах радиусом 300—400 километров, внутри которых очень насыщенная транспортная инфраструктурная сеть, что минимизирует транспортные расходы. Они самодостаточны. Территория Швейцарии меньше российской в четыреста раз, но экономика меньше всего вдвое. Одна из причин — четко выстроенная инфраструктура транспорта, поезда между крупнейшими городами ходят каждые полчаса, строго по расписанию.

Агломерации могут быть самыми разнообразными. Одна из крупнейших в США — конгломерация городов восточного побережья БосВаш (Бостон — Вашингтон). Она занимает примерно 3% территории, на ней проживает около 15% населения, которое обеспечивает производство 25% национального

По мнению экспертов ООН, уже к 2015 году в мире будет порядка 900 агломераций с численностью свыше миллиона жителей каждая. К 2050 году число горожан в мире удвоится. Такое уплотнение, несомненно, скажется на экономических процессах

которые дадут свыше 75% прироста ВВП до 2020 года. Позиция принципиальная. Для ее реализации Минрегионразвития РФ ведет разработку и утверждение проектов агломераций, определяет приоритетные пилотные региональные проекты с упором на комплексный подход к развитию территорий. Особенно это актуально для монопрофильных городов с высокими рисками социально-экономических потрясений. Создана межведомственная рабочая группа по социально-экономическому развитию городских агломераций.

Национальные особенности

...В России в понятие городской агломерации до последнего времени вкладывали несколько иной смысл, чем во всем остальном мире. Если в США

жить на природе, в пригородных коттеджных поселках, а работать в центре города, формируя, таким образом, предпосылки для развития единой агломерации, то многие россияне до сих пор живут на два дома — и в городе, и в деревне, особенно летом. Две трети российских домохозяйств имеют и городское, и загородное жилье. Такой советский феномен, как дача, за 20 лет не растворился и не рассосался, такое ощущение, что с ним страна будет жить еще десятилетия. Все это тормозит развитие агломераций.

Развитость транспортной инфраструктуры, которая позволяет (или не позволяет) жителям жить за городом, а работать ежедневно в городе, имеет принципиальное значение. По данным транспортников, удвоение скорости в московском транспортном узле увели-

ВВП (что в несколько раз больше ВВП России).

В Канаде агломерации более скромные. Шесть агломераций — до миллиона человек, 80 агломераций — меньшего размера. Ее центром не обязательно является мегаполис. Во Франции есть агломерации по 60—100 тыс. человек, самый крупный город — 20 тыс. жителей. Принцип простой: объединяются, условно говоря, сельские поселения муниципального образования, которые все вместе строят хорошую конкурентоспособную школу, спортивный комплекс, кирпичный завод, другие объекты инфраструктуры, обслуживающие именно местные потребности.

По мнению Грудина, сумма домов не есть город, сумма городов — не есть агломерация. Важно, прежде всего, общественное пространство и наработанный этнокультурный потенциал для развития. По отдельности фюзеляж, двигатель или крыло — это лишь части самолета. Связанные и собранные воедино они становятся лайнером, который может летать.



Андрей Шаронов,
заместитель мэра
Москвы

Магнит Москвы

Москва — это крупнейший центр агломерационного развития России и наиболее динамичный европейский город. Но ее активное развитие нравится не всем, в том числе в нашей стране. По словам **Андрея Шаронова**, зам. мэра Москвы, у регионов в отношении Москвы существует определенное раздражение. По их мнению, Москва высасывает со всей округи трудовые ресурсы и инвестиции. Однако в реальности из 6,3 миллиона трудящихся москвичей 4 миллиона (более половины) — не москвичи. С разной формой миграции — из Московской области, соседних регионов, дальних регионов и зарубежья, как ближнего, так и дальнего. Многие работающие в Москве люди регулярно вывозят свою зарплату (около 700 миллиардов рублей в год) в свои регионы. И далеко не факт, что они смогли бы заработать эти деньги, не приехав в Москву.



” В 1950 году на территории РФ проживало 4% мирового населения, в 2000-м — 2% населения, в 2050 году (по прогнозу) — 1% населения. По отношению к общемировой, Россия вдвое уменьшает свою численность за каждые 50 лет, оставаясь самой большой страной в мире — 17,1 млн километров. В этих условиях развитие агломераций — один из инструментов эффективного освоения территории

Можно ли бороться с развитием агломераций? Можно, но борьба с объективной тенденцией ни к чему хорошему не приводит. Об этом, в частности, говорит опыт Нигерии, крупнейшей страны Африки (более 100 миллионов населения). Власти Нигерии решили раздать столичные деньги по регионам страны. Результат — негативный: регионы не получили должного импульса в развитии, а столица, 14-миллионный Лагос, потеряла управляемость и быстро маргинализуется.

... Характерно, что процессы перетока квалифицированных кадров на Москву не останавливаются. Социологические опросы показывают, что количество семей, которые готовы и планируют уехать из России, в несколько раз выше в Москве, чем в других российских городах. Москва живет в условиях международной конкуренции за ресурсы развития, конкурирует за предпринимателей, за таланты и, соответственно, за инвестиции. И в этой связи для Москвы очень важно понять, как она может позиционироваться в международном пространстве, в чем ее конкурентные преимущества.

Анализ крупных мегаполисов, таких как Мехико, Шанхай, Нью-Йорк, Лон-

дон, Париж, показывает, что их доля в населении страны относительно невелика, однако они обеспечивают весьма значительный вклад в ВВП страны.

По оценке **Алексея Праздничных**, партнера компании Strategy Partners Group, управляющего директора Евразийского института конкурентоспособности, такие крупные города как Москва, являются источником инноваций, которые потом оказывают огромное влияние на развитие других регионов и городов страны.

Если посмотреть на стратегии и программы развития многих городов, то можно увидеть, что власти практически всех городов за последние пять лет сфокусировались на развитии промышленности. Москва имеет одну из самых высоких в мире долей промышленного производства в структуре экономики (хотя уровень производительности этих отраслей отстает от всех крупнейших городов). Даже для Сингапура, символа постиндустриального города, промышленность — ключевой приоритет, поэтому Сингапур поддерживает одну из самых высоких долей промышленного производства в структуре экономики.



**Александра
Игнатъева,**
гендиректор
НП «Союз
российских
городов»

Негатив агломерации

Негативный эффект центробежных тенденций урбанизации можно значительно снизить — при условии усиления финансовой независимости малых и средних городов. Таково мнение **Александры Игнатъевой**, гендиректора НП «Союз российских городов». К сожалению, у наших городов и у муниципальных образований нет сегодня необходимого ресурса и рычагов, которые они могли бы использовать для развития. Агломерации — это экономическое обоснование возможностей межмуниципального сотрудничества между определенными городами. Но для этого требуется углубление территориального планирования в масштабах страны.



Павел Сигал,
вице-президент
объединения
«Опора России»

По мнению **Павла Сигала**, вице-президента объединения «Опора России», для равномерного развития всех городов агломерации требуются новые подходы, которые позволят им развиваться более равномерно. Надо создавать комфортные условия для развития малого бизнеса именно в малых городах, тогда он будет закрепляться именно в них, а не стремиться к переезду в мегаполисы. Выравнивание условий жизни и средних зарплат всех городов агломерации сделает процесс урбанизации более управляемым.

Преимущества агломерации

Агломерации имеют социокультурный эффект, потому что позволяют решать как минимум две парадоксальных задачи. Сгруппировавшись, средние города образуют единый рынок труда и единое поле трудовых и культурных поездок. Эта совокупность сможет

содержать всю гамму услуг для людей. Житель агломерации сохраняет преимущества жизни в среднем городе без ужасов крупного города (отравленная среда, транспортный коллапс и тому подобное), в то же время пользуется инфраструктурой крупного города. Например, имеет возможность посещать оперный театр.

По мнению Леонида Смирнягина, агломерация предоставляет своим жи-

Плюс агломерация всей страны

... Мировой опыт показывает, что агломерации, складывающиеся естественным образом, даже модели управления имеют самые разные. Это либо союз муниципалитетов, либо создание нового какого-то надмуниципального образования вместе с сохранением предыдущих муниципалитетов. Это может быть единый план развития, который подписывается на равных муниципалами и регионом, как, например,

По словам Президента Путина, освоение территорий России надо начинать с земель вокруг крупных экономических центров. Расширение агломерационного радиуса наших городов в 1,5–2 раза увеличит доступную для развития территорию в несколько раз

телям тысячи социальных ролей — это очень важно для самореализации личности. Если человек родился в городке, где есть щетинная фабрика и машинотракторная станция, то у него есть перспективы стать великим трактористом или щетиноводом. И все. В агломерации, не меняя места жительства, он может выбирать из тысяч социальных ролей, что резко расширяет возможности самореализации человеческого потенциала. Возможности людей раскрываются гораздо шире.

Все виды агломерации уже в России сложились. Москва — пример крупной моноцентрической агломерации. Полицентрическая Камская агломерация складывается в Татарстане (пять городов). Современные кластеры организуют новую агломерацию в Башкортостане (Стерлитамак, Салават, Ишимбай). Ростовская агломерация захватывает фактически часть Украины. Это говорит о том, что именно производственные кластеры формируют агломерации. И во многом их развитие зависит от возможностей транспортных коридоров.

в Барселоне. Иногда это прямое управление со стороны региона таким межмуниципальным образованием.

В России постепенно вызревает весь спектр тех территориальных образований, которые существуют сейчас в развитых странах. Другое дело, что они почти единичны. Но в целом Россия — нормальная европейская страна, все мировые тенденции городского развития в которой прослеживаются в полной мере.

Стоит отметить, что городские агломерации, с одной стороны — это естественный продукт развития цивилизации, с другой — сложный процесс, который требует развития всех видов коммуникаций, и прежде всего транспортных. Хаотично развивающийся мегаполис становится малоприспособленным для жизни. Правильно спланированная и построенная агломерация вовсе не требует перетока населения в один мегагород. Гармоничное развитие в рамках городской агломерации и ее эффективное управление позволяют совмещать все преимущества жизни на природе с использованием всех благ цивилизации большого города.



Копить нельзя тратить

Где поставить запятую в этом словосочетании? Как стимулировать устойчивый экономический рост в стране? Какие инструменты для этого наиболее эффективны? Сколько государства должно быть в экономике? Эти и другие вопросы обсуждали участники II Российского экономического конгресса (РЭК) в Суздале под Владимиром. | Владимир Богоров

Участники РЭК обсудили широкий спектр проблем — от вопросов конкретной экономической политики до математических методов моделирования, значительное внимание было уделено региональной проблематике. Сегодня уже очевидно, что властные структуры при принятии важных управленческих решений объективно нуждаются в научной разработке механизмов развития экономики на длительную перспективу. В то же время вопрос о наиболее эффективных механизмах социально-экономического развития России остается открытым. Своими мыслями о путях развития отечественной экономики делятся участники форума.



Руслан Гринберг,
директор
Института
экономики РАН РФ:

— В Суздаль приехали люди самых разных мировоззрений, на конгрессе удалось создать площадку для сопоставления диаметрально противоположных точек зрения между людьми, которые занимаются экономической теорией и прикладными экономическими исследованиями. Конгресс — самоорганизующаяся структура, и люди здесь становятся гражданами — сравнивают экономические программы, рассказывают об этом другим. Хотя в целом экспертное сообщество в стране очень сильно структурировано, иногда напоминает секты.

У нас есть две мантры о причинах экономического роста и процветания. Первая говорит о том, что инвестиции решают все. И если инвесторам будет хорошо, то и экономический рост будет. Другая мантра говорит, что главное — люди со своей покупательной способностью. Без них невозможно серийное производство,



некому будет продавать все эти иномарки и мобильники.

Одни экономисты выступают за рост государственной активности, другие — за стимулирование инвестиционного климата. Мы — за государственное планирование, но не жестко директивное, а индикативное. Когда планы — не приказы, а планы — стимулы. При любом, даже идеальном, инвестиционном климате одними только силами саморегулирования прогресса не достичь. Между тем, структура экономики в стране становится все более нездоровой: 10% богатых и 70% — бедных, между которыми пропасть. И всего 20% — так называемого среднего класса. Как ни банально, но истина где-то посередине. Нельзя допускать перекосов. Последние 30 лет в мире все выступали за поддержку богатых. А предыдущие 30 лет социального капитализма, наоборот, было слишком много социального перераспределения. В 50—70-е годы XX века можно было говорить о «золотом веке человечества». Сейчас вновь идет речь о возвращении к гуманному капитализму или гуманному социализму — называйте как хотите.

На одной из сессий полемизировали Сергей Дубинин, бывший глава ЦБ, и Виктор Ивантер, директор Института народно-хозяйственного прогнозирова-

ния РАН. Что делать, чтобы обеспечить устойчивый здоровый рост с развитием? Дубинину была более близка тема инвестиционного климата, а Ивантер говорил, что нужна государственная активность. Самая главная тема — «Копить нельзя тратить. Где поставить запятую?» Мы живем в такой стране, где нет гарантий реализации самых чудесных государственных проектов. Нет уверенности, что государство может проследить за деньгами.

В последнее время влияние левых экономистов усиливается, это факт. Это отражает реальную ситуацию в мире. А еще лет 30 назад считалось, что любой вариант социализма — это ужасно. Тогда западная экономическая мысль была сильно правой. Нам западные экономисты говорили: Россия начинает новую жизнь, вы не должны совершать наших ошибок, думать о крестьянах, субсидиях, субвенциях. Рынок, дескать, сам мощный регулятор. Мы тогда спрашивали у наших коллег: «А что же вы сами не делаете то, что нам советуете?». Они отвечали, что ошибались: допустили слишком много социализма в экономике, много противовесов в виде профсоюзов, отраслевых ассоциаций, которые, с их точки зрения, препятствуют прогрессу. Особенно были забавны заявления по поводу якобы

гипертрофированного развития в России образования, медицины, науки, культуры. Вам нужно наращивать экономику, говорили они. И вот финансовый кризис показал крах радикального либерализма. Это катастрофа идеологии дерегулирования, асоциального государства. Катастрофа философии, основанной на личном успехе и обогащении.

Образование, медицина, наука — это инвестиции в человека. И экономический рост без них невозможен. Мы же в России пытаемся все поставить на коммерческие рельсы, как в модели элитарного общества. После опыта избыточного равенства бросились в другую крайность — к избыточному неравенству. У нас много заколдованных кругов. Мы говорили о том, что мобилизационная экономика ведет к порабощению человека. Может быть, такой ценой и не надо ничего делать. С другой стороны, экономическая анархия образца 1990-х тоже ни к чему не приводит. Сегодня очень важно найти баланс регулирующей роли государства и творческой свободы предпринимательского духа.



Игорь Юргенс,
директор Института современного развития:

— Сегодня в российской экономике одна из важнейших задач — возрождение профессионально-технического образования. Одна из концепций заключается в том, чтобы на первых двух курсах инженерных профессий давать профтехобразование. И если человек не хочет заканчивать учебное заведение до инженерного уровня, его обучают в квалифицированного рабочего, зарплата которого иногда выше, чем у инженера. Это один из вариантов. Есть варианты приватизации профтехучилищ, привязки их к существующим крупным предприятиям, которые нуждаются в высококвалифицированных рабочих. Но все требует реформ, которые невозможно провести без политической воли.

Надо объединять школы, для того чтобы поднять их уровень, может быть, присоединять к хорошей школе плохие школы. Пока же идет моральная деградация. Многие моральные ориентиры надо

выставлять заново. Но ловушка в том, что если эти моральные ориентиры навязываются сверху, то идет их отторжение. И потом, кто навязывает? Иногда те люди, в моральную чистоту которых не веришь. Мы же видим, как они живут, но при этом диктуют другим свои представления.

Стране нужна объединяющая идея. Даже в капиталистической Америке в эпоху Кеннеди она была — «полетим на Луну!». И они полетели! Это великое общество, где каждый американец может стать президентом. Над этим стоит задуматься. Потому что сейчас у нас преобладает неверие. Последний опрос общественного мнения социологических служб показывает, что 30% русских доверяют друг другу, 70% — не доверяют. Даже у испанцев, которые сейчас переживают тяжелый кризис, все наоборот. 70% испанцев доверяют друг другу, 30% не доверяют.

Нам нужна объединяющая идея. Объединяющая идея вокруг политического лидера не сработала. Нужно обновление. Наш институт работал над этой теорией модернизации четыре года. Крупные специалисты предлагали начать с технологической модернизации — и все потянется за ней. Обучим 5—6 миллионов людей новым технологиям, и они потянут нас вперед.

Но только технологиями страну не вытянуть. Нужна комплексная модернизация политической, экономической, социальной систем. И нет простых выходов. Надо выбрать модель, которая сработала в мире. Социалистическая советская не сработала, китайская не сработает. Все их проблемы впереди. Они переживают сейчас этап нашего НЭПа. Евросоюз переживает свои трудности, но он к ним адаптируется. И каждый раз через систему регулярной смены власти, через систему социальной адаптации.

Евгений Веницианов,
зав. лабораторией охраны вод Института водных проблем РАН (Москва):

— Наша секция «Экономика природопользования» имела последний 19-й номер. И народу у нас было поменьше, несмотря на интересные доклады. Мы говорили, в основном, об экономических проблемах охраны окружающей среды при природопользовании. Интерес у экономистов мейнстрима вызывает то, что добыто и стало товаром. А ресурсная часть, ее исчерпание, ущерб биосфере и другие подобные проблемы остаются за кадром. Но если нас интересуют экономи-

ческие тенденции, то без учета ресурсной части (а она не только оскудевает, но иногда и прибывает, как в случае сланцевого газа) их надежно не выстроишь.

Вторая проблема, волнующая нас, волнников, это практически полное отсутствие реальных экономических механизмов в управлении водным хозяйством, в частности, водоохраны. Все идет как в добрые советские времена, только хуже. Понятия «рынок», «конкуренция» существуют только в трудах теоретиков. В настоящее время происходит трудная работа над поправками к законопроекту «О внесении изменений в отдельные законодательные акты в части совершенствования нормирования в области охраны окружающей среды и мер экономического стимулирования хозяйствующих субъектов для внедрения наилучших технологий». Это, в действительности, революция в природоохранной деятельности, когда экономический фактор становится реально значимым. Сумеют ли наши чиновники и депутаты не выхолостить экономическое содержание законопроекта, заменив его административным регулированием? Я один из немногих, кто занимается эколого-экономическими аспектами этого перехода.

Экологический фактор в экономике развитых стран играет важную роль. Он всегда будет нуждаться в государственном регулировании, так как экологию трудно вписать в рынок. Но на Западе стараются сделать максимум возможного. Например, создан мировой рынок квот на выбросы парниковых газов. Мое твердое убеждение, что при трансформации экономик экологический фактор будет иметь нарастающее значение. Возможно, что это требует большего внимания экономистов.



Михаил Савин,
директор социологической службы «Барометр»,
руководитель сектора социологии прав человека Института социально-политических исследований (ИСПИ) РАН:

— Среди участников конгресса был проведен социологический опрос, который дал интересные результаты. В ходе опроса было опрошено 362 человека из большинства регионов страны. Сложившуюся ситуацию в российской экономике 14% экономистов оценили в целом как удовлетворительную, 51% — как напря-

женную, и почти каждый третий (32%) — как кризисную или катастрофическую. Результаты проведенного опроса подтвердили наличие многочисленных рисков для развития российской экономики. С заметным предпочтением участники конгресса указали на опасность рисков, связанных с коррупцией (73%) и некомпетентностью властей (62%). Значительная часть (40%) опрошенных участников второго РЭК обратили внимание на слабую защищенность прав собственности. Серьезную озабоченность участники конгресса выразили ходом экономических преобразований в России. 38% опрошенных считают, что они идут недостаточно успешно, 55% дали идущим преобразованиям отрицательную оценку.

Приведенные факты, несомненно, сказались на оценках экономической политики Правительства РФ в целом. Только 3% опрошенных оценили ее высоко, а 38% — недостаточно высоко. Вместе с тем, почти каждый второй опрошенный (49%) дал ей критическую оценку.

Среди конкретных направлений экономической политики правительства наиболее критически были оценены промышленная политика, научно-техническая политика (66%), политика инновационного развития (59%), аграрная политика (56%), инвестиционная политика (53%). Относительно менее критически была оценена денежно-кредитная политика, налоговая политика, политика валютного регулирования, внешнеэкономическая политика, политика в сфере ОПК.

Такие оценки действующей экономической политики Правительства РФ в целом и ее конкретных направлений



делают актуальной проблему участия государства в экономике. По результатам проведенного опроса 35% респондентов высказались за то, чтобы государство играло более активную роль в экономике. В этой связи заслуживают внимания мнения участников конгресса о принятии Федерального закона «О государственном стратегическом планировании». Более половины всех опрошенных (56%) высказались за принятия данного закона. Только менее чем каждый пятый из опрошенных (18%) выступили против. Отмечу, что 26% опрошенных проявили затруднение по данному вопросу. В целом участники конгресса высказали широкий спектр предложений, которые должны быть приняты в рамках стратегического планирования.

Большую озабоченность участники конгресса высказали по поводу практической реализации новой программы приватизации государственной соб-

ственности. Только 6% опрошенных считают, что ее реализация будет эффективной для развития российской экономики. У 38% опрошенных есть сомнения на этот счет. Почти каждый второй из опрошенных (45%) считает, что реализация новой программы приватизации государственной собственности не будет эффективной для развития российской экономики.

Нерешенность многих проблем российской экономики неизбежно будет сказываться на ее перспективах. По результатам опроса 16% респондентов оценили перспективы российской экономики высоко, 46% — средне, а 28% — низко. По результатам опроса участников первого российского экономического конгресса в 2009 году низкую оценку дали только 17%.

За переход к новой модели экономического роста высказались 75%, у 12% есть сомнения на этот счет, и только минимальная часть опрошенных (1%) высказались против. Все это позволяет сделать вывод об актуальности продолжения общественной дискуссии о новых моделях экономического роста.

... Развитие российской экономики, как свидетельствует практика, идет сложно и противоречиво. Современный этап ее развития обостряет многие проблемы. Все это делает актуальной задачу всестороннего анализа экономики и поиска новых моделей ее развития на авторитетных форумах. Таких как Российский экономический конгресс.

При подготовке отчета использованы данные российских газет и интернет-ресурсов.

Второй Российский экономический конгресс (РЭК, Суздаль) собрал более 900 участников из 80 городов России и 11 стран ближнего и дальнего зарубежья. Его организаторами выступили Новая экономическая ассоциация, Российская академия наук и администрация Владимирской области. Участники конгресса заслушали и обсудили 850 докладов по широкому кругу проблем развития российской экономики, посвященных взаимосвязи между экономическими реформами и стратегией развития России.

На пленарном заседании в докладе академика Виктора Полтеровича, президента Новой экономической ассоциации, председателя программного комитета конгресса, рассмотрены вопросы методики проектирования экономических реформ. Кроме того, обсуждалась результативность мер Правительства РФ по преодолению рецессии 2008–2009 г.г. и обеспечению достойного места для России в мировой экономике в обозримом будущем. Эта тематика нашла отражение в докладе вице-президента РАН, академика Александра Некипелова.

Работу Конгресса продолжили 19 тематических конференций, включавших 19 «круглых столов» и около 150 сессий. Отдельная секция была посвящена проблемам инвестиционной привлекательности Владимирской области. В завершение Конгресса 22 февраля прошли Кондратьевские чтения и Конференция молодых ученых.

Тема номера



Развитие местного
самоуправления
стр. 12

Виктор Кидяев: «Принятые законы увеличивают доходную базу муниципалитетов»

В России насчитывается более 23 тыс. муниципальных образований, которыми руководят местные органы самоуправления. От их деятельности во многом зависит решение насущных проблем граждан и развитие территорий. Местным органам власти зачастую приходится нелегко. Большинство собираемых налогов перечисляется в региональный и федеральный бюджеты, на низовом уровне остаются крохи. Как в этих условиях муниципалитетам исполнять свои основные полномочия, формировать бюджет развития? На этот и другие вопросы нашему журналу отвечает Виктор Кидяев, председатель Комитета по федеративному устройству и местному самоуправлению Госдумы РФ.

Валерий Борисов

-Виктор Борисович, одна из основных проблем местного самоуправления в нашей стране — финансовая. Муниципалитеты работают в условиях, когда их доходные источники не соответствуют расходным обязательствам. Что можно сделать для увеличения доходной базы местных бюджетов?

— Дать муниципалитетам новые доходные источники либо увеличить объем финансовой помощи из вышестоящих бюджетов. Первый путь — более перспективный. Мы всегда боролись и продолжаем бороться за повышение финансовой самостоятельности территорий. У дотационных территорий отсутствуют стимулы к социально-экономическому развитию. Превалирование дотаций над собственными доходами в структуре местных бюджетов негативно сказывается на финансовой самостоятельности регионов и муниципалитетов, на эффек-



тивности использования ими бюджетных средств. Поэтому мы сконцентрировали внимание на перераспределении доходных источников в пользу муниципальных образований. В частности, это передача новых налогов в муниципальное ведение и отмена федеральных льгот по местным налогам.

— Какие законопроекты подготовлены в 2012 году для увеличения доходных источников местных бюджетов? Когда они вступают в силу?

— Последний год стал знаковым для местного самоуправления в плане улучшения его финансового обеспече-

ния. Муниципалитеты получили новые источники пополнения бюджета. Еще в весеннюю сессию 2012 года мы внесли в Бюджетный кодекс изменения, согласно которым с 2013 года в местные бюджеты стали поступать 100% от налога, взимаемого в виде стоимости патента в связи с применением упрощенной системы налогообложения, и дополнительные 30% от сельхозналога.

В ноябре 2012 года Государственная Дума приняла закон, передающий местному самоуправлению новые финансовые источники. Согласно его нормам, с 2013 года суммы штрафов за несоблю-

Виктор Кидяев — председатель Комитета Госдумы по федеративному устройству и вопросам местного самоуправления, заместитель секретаря генерального совета партии «Единая Россия».

Виктор Кидяев родился 9 июля 1956 года в селе Жуковка Zubovo-Полянского района Мордовской АССР.

Образование высшее — окончил Мордовский государственный университет имени Н. П. Огарева. На производстве прошел путь от ученика наладчика до директора Zubovo-Полянской трикотажной фабрики. Затем — директор Киселевского деревообрабатывающего комбината (Мордовская АССР), председатель правления Zubovo-Полянского райпотребсоюза.

Более 12 лет проработал главой администрации Zubovo-Полянского муниципального района. Избирался депутатом Zubovo-Полянского районного Совета депутатов, депутатом Государственного собрания Республики Мордовии.

Заслуженный работник органов местного самоуправления Республики Мордовии. Заслуженный работник сельского хозяйства Республики Мордовии. Почетный работник общего образования РФ. Награжден орденом Славы III степени Республики Мордовии.

С 21 декабря 2011 года — депутат Государственной Думы Федерального Собрания РФ VI созыва.

дение правовых актов органов местного самоуправления в полном объеме перечисляются в муниципальные бюджеты.

С 2014 года в бюджеты городских округов будут стопроцентно поступать доходы от арендной платы за находящиеся в их границах земельные участки, государственная собственность на которые не разграничена, от продажи права на заключение договоров об их аренде и от самой продажи этих земельных участков.

С 2014 года в местные бюджеты также перейдут отчисления от акцизов на некоторые горюче-смазочные материалы. Нормативы должны быть дифференцированными и устанавливаться региональной властью исходя из протяженности автомобильных дорог местного значения, находящихся в собственности соответствующих муниципальных образований. А общий объем таких отчислений должен составлять не менее 10% доходов консолидированного бюджета субъекта РФ от данного налога. Эти средства планируется направлять в муниципальные дорожные фонды.

На уровень местного самоуправления дополнительно перейдут 15% от суммы, зачисляемой в федеральный бюджет за негативное воздействие на окружающую среду. Муниципалитеты будут получать 55% от этой платы — вместо действующих 40%. Данная новелла вступит в силу в 2016 году.

Также был принят закон, вносящий изменения в Налоговый кодекс РФ. Он включает в число объектов обложения земельным налогом ограниченные в обороте земельные участки, предназначенные для целей обороны, безопасности и таможенных нужд. Вся сово-

купность предпринятых мер к 2016 году увеличит местные бюджеты примерно на 67 млрд рублей.

Кроме того, сейчас на рассмотрении в Государственной Думе находится законопроект, который продолжает политику поэтапной отмены федеральных льгот по местным налогам. Предлагается включить в число облагаемых земельным налогом некоторые объекты, в данный момент изъятые из оборота. В их числе государственные природные заповедники и национальные парки, здания, строения и сооружения, в которых размещены воинские части и организации Вооруженных сил, другие войска, воинские формирования и органы, военные суды, объекты организаций и учреждений ФСБ и ФСИН, уголовно-исполнительной системы Министерства юстиции РФ, а также

” Вся совокупность предпринятых законодательных мер к 2016 году увеличит местные бюджеты примерно на 67 млрд рублей

земельные участки, занятые государственными автомобильными дорогами общего пользования.

Также в Госдуме на рассмотрении находится законопроект, вводящий местный налог на недвижимость взамен земельного налога и налога на имущество физлиц. Правительство РФ готовит соответствующие поправки в законодательство. Ожидается, что в результате такого преобразования доходы местных бюджетов увеличатся в 1,5 раза.

— Что планируется сделать в дальнейшем для развития местного самоуправления?

— Правительство РФ с опорой на предложения, разработанные нашим Комитетом, подготовило план повышения уровня доходов местных бюджетов, который будет реализован в два этапа: первый охватывает период с 2012 по 2014 год, второй — с 2015 по 2018. Для мер, включенных в первый этап, уже подготовлена законодательная база, о которой я рассказал.

Запланированные в рамках второго этапа меры пока не внесены в Госдуму в качестве законопроектов, но, как мы надеемся, все впереди. На втором этапе на муниципальный уровень предлагается передать отчисления от налога, взимаемого в связи с применением упрощенной системы налогообложения, в размере 35% (в данный момент они в полном объеме поступают в региональные бюджеты).

Рассматривается вопрос о расщеплении доходов от транспортного налога между региональными и местными бюджетами. Предполагается, что органы местного самоуправления в полном объеме будут получать доходы от транспортного налога, уплачиваемого физическими лицами. Региональные бюджеты — от транспортного налога, уплачиваемого организациями.

Конечно, все потребности местного самоуправления таким образом не закроются. Нужно прорабатывать дополнительные возможности решения финансово-экономических проблем. Можно предоставить муниципалитетам право распоряжаться общераспространенными полезными ископаемыми: песком, глиной, гравием и другими. Необходимо продолжать совершенствовать формирование

муниципальной собственности. Наконец, улучшать инвестиционный климат в муниципальных образованиях. Следует также увеличить поступления в местные бюджеты от налога на доходы физических лиц не менее чем до 50%.

Конечно, предстоит реформировать и систему межбюджетных трансфертов. Но это нужно рассматривать как дополнительную меру. Прежде всего, требуется именно изменение структуры местных бюджетов в пользу собственных источников самоуправления. Самоуправлению нужна автономия — в конституционных рамках, конечно.



Фотом: www.subscribe.ru

— Что нужно сделать, чтобы повысить инвестиционную привлекательность территорий?

— Инвестиционная привлекательность территории во многом зависит от реального сектора экономики на ее пространстве. Следовательно, нужно развивать производство и предпринимательство.

Сейчас ведется активная работа по поддержке малого и среднего бизнеса в регионах и муниципалитетах. В том числе имущественной поддержке. Недавно на заседании Комитета был рассмотрен законопроект, расширяющий возможности предприятий малого и среднего бизнеса приватизировать муниципальное имущество на выгодных для них условиях.

Нам еще предстоит скорректировать законопроект таким образом, чтобы его практическая реализация привела к ожидаемому результату — развитию малого и среднего бизнеса — не только в краткосрочной, но и в долгосрочной перспективе. В той редакции, которая существует на сегодня, есть «лазейка» для недобросовестных дельцов, которые не заинтересованы в разворачивании своего бизнеса на базе приобретаемого ими муниципального имущества. А недвижимость эту скупают для последующей перепродажи крупному хозяйствующему субъекту — монополисту. В результате это лишает муниципальные органы определенной части дохода и возможности передавать данное имущество иным малым и средним предпринимателям, заинтересованным в его целевом использовании. И малый и средний

бизнес от такого расклада в итоге только проиграют.

Но это исправимо. Необходимо внести в проект поправки: предусмотреть передачу имущества строго на конкурсной основе, установить такую фиксированную выкупную цену, чтобы приобретать это имущество для последующей перепродажи было невыгодно самим же бизнесменам, а также закрепить возможность изъятия имущества у них в случае нецелевого использования.

Есть немало мер поддержки малого и среднего бизнеса на российских территориях. Например, в ряде субъектов для предпринимателей установлены сниженные налоговые ставки. Оказывается государственная поддержка малым и средним предпринимателям — реализуются госпрограммы.

Инвестиционную привлекательность территориям (конечно, регионам в большей степени, чем муниципалитетам) главным образом обеспечивает наличие перспективной отрасли производства. Приведу пример — Тамбовская область, которая по праву считается центром продовольственной безопасности России. Аграрно-промышленный комплекс в 2012 году привлек в регион 65 млрд рублей инвестиций.

Конечно, важную роль здесь сыграли объективные предпосылки. Производство и сельское хозяйство перспективны в Тамбовской области в силу природных, географических и климатических факторов. Природные черноземы и равнинная местность позволяют выращивать культуры умеренного климата. Земельный фонд

области составляет 3,4 млн гектаров. Сельскохозяйственные угодья занимают более 80% общей площади, значительная их доля приходится на чернозем. А удобство транспортных связей благоприятствует получению необходимого сырья, топлива и оборудования и вывозу производимой продукции. Но ключевыми всегда являются готовность людей работать и их квалификация, позволяющая это делать на высоком уровне, а также заинтересованность властей в развитии территории. В общем, здесь много слагаемых.

— Каким образом можно стимулировать органы местного самоуправления повышать инвестиционную привлекательность территорий?

— Как раз то, о чем мы говорим, — отдать муниципалитетам налог с деятельности малого и среднего бизнеса (упрощенная система налогообложения). Это, пожалуй, главный метод — финансовый стимул.

— Как можно упорядочить взаимоотношения муниципалитетов и контрольно-надзорных органов? Возможно ли сократить число прокурорских претензий к муниципальным органам, и если да, то каким образом?

— Совсем недавно, 31 января текущего года, вопрос взаимодействия муниципальных властей с контрольно-надзорными госорганами обсуждался на заседании Совета по развитию местного самоуправления при Президенте РФ.

Проблем в данной сфере было обозначено очень много. Это разрозненность действий контрольно-надзорных органов, их дублирование, неоправданно сжатые сроки, выделяемые контролерами органам самоуправления, частые необоснованные проверочные мероприятия. Мешает также недостаточная квалификация как муниципальных кадров, так и специалистов контрольно-надзорных органов, не всегда высокое качество муниципальных правовых актов.

Необходимо внести ряд изменений в действующее законодательство, направленных на совершенствование контрольно-надзорной деятельности госорганов. Законом должны быть установлены, в частности, сроки предоставления информации в контрольно-надзорные органы, запрет на запрашивание официально опубликованной и иной общедоступной информации, периодичность плановых проверок. Кроме того, механизм проверок должен обеспечивать координацию деятельности различных госорганов по плани-

рованию проверочных мероприятий. Нужно ввести законодательный запрет на дублирование контрольно-надзорных функций различных государственных инстанций. Необходимо обеспечить гласность и открытость при осуществлении госконтроля.

Важно совершенствовать программы подготовки, переподготовки и повышения квалификации муниципальных кадров и улучшать финансирование данных программ. Соответствующие предложения будут разработаны в кратчайшие сроки.

Запланировано в ближайшее время провести ревизию муниципальных полномочий в целях приведения их в соответствие с перечнем вопросов местного значения; навести порядок в федеральном и региональных регистрах нормативных правовых актов органов местного самоуправления; обеспечить оказание регулярной консультативной, методической, аналитической и информационной помощи органам местного самоуправления в нормотворческом процессе. Кроме того, нужно принять меры, направленные

товки и переподготовки муниципальных кадров?

— Если рассуждать на системном уровне, то надо совершенствовать программы, улучшать финансирование данного процесса, привлекать к муниципальной службе лучших специалистов (создавать условия для эффективного труда и профессиональной самореализации, повышать зарплаты). Коротко — нужна методическая и экономическая поддержка подготовки специалистов.

Конечно, мы, законодатели, намерены кадровую проблему решать. В частности, совершенствовать правовое регулирование вопросов, связанных с подготовкой, переподготовкой, повышением квалификации муниципальных служащих и должностных лиц.

Но законодательство — еще не все. Мало юридически закрепить обязательность обучения муниципальных кадров и выделить на это деньги из бюджета. Необходимо школа. Методика, программа, о которых я говорил, опыт, преподавательская традиция.

” Необходимо всячески содействовать включению жителей в общественно-политические процессы. Для этого надо предоставить им реальные «рычаги» для участия в жизни государства и общества

на исключение излишнего надзора за деятельностью органов МСУ и наложения чрезмерных штрафов.

Однако нужно работать не только над совершенствованием контрольно-надзорной деятельности госорганов, но и над созданием условий для эффективного исполнения муниципальными властями своих основных функций. Ведь в ряде случаев претензии контролеров действительно обоснованны, однако органы МСУ объективно не имеют возможности выполнить даже разумные требования. А это, прежде всего, вопрос финансирования.

На прошедшем заседании для согласования позиций и выработки эффективных решений этих проблем Президент Путин предложил создать постоянно действующие комиссии по вопросам полномочий, территориальной организации, финансово-экономического и кадрового обеспечения местного самоуправления, в том числе комиссию по вопросам поддержки гражданских инициатив и развития общественного контроля.

— По вашему мнению, что можно сделать для решения проблемы подго-

Сейчас во многих вузах появляются факультеты или кафедры государственно-го и муниципального управления. Можно уже говорить о складывающейся академической традиции подготовки кадров.

Но, как известно, самое продуктивное обучение осуществляется на практике, а самая полезная информация узнается не столько на лекционной скамье, сколько в ходе взаимодействия с корифеями своего дела. Здесь мы во многом полагаемся на общественные объединения и организации в данной сфере. И можно говорить уже не об абстрактном, системном, а о конкретном, механическом уровне решения проблемы.

Возможный инструментарий достаточно широк. Нужно создавать реально работающие площадки для взаимодействия муниципалов с экспертами в области местного самоуправления и совершенствовать уже существующие. Налаживать межмуниципальное сотрудничество для обмена опытом в формате межмуниципальных советов, союзов, ассоциаций. Организовывать муниципалам погружение в управленческие процессы

на стадии обучения — здесь также следует подумать о степени вовлечения учеников в реальные дела и о механизмах, с помощью которых это можно осуществить.

— На ваш взгляд, какие еще первоочередные вопросы нужно решить для повышения эффективности работы муниципалитетов?

— Во-первых, вопрос полномочий. В этой сфере не до конца еще наведен порядок. Сейчас вопросы муниципальных полномочий регулируют 203 федеральных закона. И не всегда они совпадают с вопросами местного значения и укладываются в сферу муниципального ведения. Я уже упоминал, что вскоре будет проведена ревизия муниципальных полномочий с последующим приведением их в соответствие с перечнем вопросов местного значения. Также нужно согласовать полномочия, закрепленные в нашем базовом 131-м Федеральном законе, с теми полномочиями, которые содержатся в отраслевом законодательстве.

В-вторых, нельзя упускать политический аспект муниципальной жизни. Как отметил Владимир Путин в одной из своих программных статей, демократия большого государства складывается из демократии малых пространств. Поэтому развитие внутримunicipальной демократии мы возводим в приоритет нашей работы. Муниципальные власти не могут эффективно работать в отрыве от граждан. Необходимо всячески содействовать включению жителей в общественно-политические процессы. Для этого важно дать им понять, что они действительно могут участвовать в жизни государства и общества, то есть предоставить реальные «рычаги». Следует повышать роль представительной ветви в структуре местной власти, улучшать взаимодействие власти с населением через общественные приемные. Мы думаем о наиболее приемлемых и эффективных возможностях исполнения Указа Президента о расширении перечня выборных муниципальных должностей.

Третий важный вопрос — муниципальная инфраструктура. Многие муниципальные объекты находятся в ветхом, непригодном состоянии. Однако требуется не только обновление (ремонт, реконструкция), но и модернизация инфраструктуры. Следует также продолжать совершенствовать систему управления муниципальным имуществом после приведения его в надлежащее состояние. Список вопросов, которые нужно решать, достаточно широк, и работы еще хватит надолго.

Реальное народовластие

21 апреля в нашей стране впервые отмечается День местного самоуправления. Эта дата выбрана не случайно – именно 21 апреля 1785 года была издана Жалованная грамота городам, положившая начало развитию российского законодательства о местном самоуправлении. Согласно Указу Президента Путина, федеральным, региональным и местным властям, организациям и общественным объединениям рекомендовано в этот день проводить мероприятия «в целях повышения роли и значения института местного самоуправления, развития демократии и гражданского общества». Каким образом будет отмечаться новый праздник в российских городах? Какие вопросы наиболее актуальны для развития реального самоуправления? На эти и другие вопросы отвечают руководители средних российских городов. | Валерий Борисов



Александр Тян, глава муниципального образования городского округа Усинск (Республика Коми):

— Замечательно, что у органов муниципальной власти появился свой профессиональный праздник. Этот день мы отметим рядом мероприятий. Во всех образовательных учреждениях пройдут уроки местного самоуправления,

на «круглых столах» в общественных объединениях обсудим проблематику местного самоуправления. Кроме того, в этот день пройдет товарищеский турнир по волейболу. Об итогах деятельности органов муниципальной власти, лучших муниципальных служащих города расскажут страницы городских газет, городское телевидение и радио.

Я считаю, что для развития реального народовластия сегодня необходимо повышать активность самого населения и эффективность органов местного самоуправления. В том числе, такие формы гражданской активности, как территориальное общественное самоуправление, другие общественные объединения. Они могут стать связующим звеном между гражданами и местной властью для решения вопросов жизнедеятельности и развития гражданского общества.



Александр Киселев, глава администрации округа город Бор (Нижегородская область):

— В ознаменование нового государственного праздника, Дня местного самоуправления, в городском округе Бор планируется провести встречу поколений, участниками которой станут руководители города и села разных лет.

За последние годы самоуправление в нашем городском округе прошло большой путь, за эти годы несколько раз менялся формат местной власти. Федеральный закон № 131-й «Об общих принципах организации местного самоуправления» кардинально поменял структуру Борского муниципального района Нижегородской области, район был поделен на 9 муниципальных образований: восемь сельских и одно городское. Плюс сам Борский район. Каждое — самостоятельная единица, как в вопросах управления территории, так и в формировании собственного бюджета, со своим главой и депутатами. Подобное административно-территориальное деле-



ние района повлекло формирование дополнительных управленческих структур и расходов на их содержание в размере более 27 млн рублей в год. С января 2009 года Федеральный закон № 131 вступил в полную силу, и каждое из девяти Борских поселений стало полностью самостоятельным.

Основная проблема, с которой в то время столкнулись сельские поселения, — это нехватка финансовых средств. Уровень обеспеченности собственными доходами во всех девяти муниципальных образованиях был абсолютно разным. Стопроцентный — только в городе Бор. В Ямновском сельсовете он составлял 17,7%, в селе Останкино — 19,8%. Где взять остальные 80%? Предприятий на селе — раз-два и обчелся. Налогооблагаемая база катастрофически мала.

Тогда было принято решение о преобразовании Борского муниципального района в единый городской округ город Бор. Федеральный закон № 131 позволял это сделать. Изначально эта инициатива нашла слабый отклик среди населения. Людей пугала смена статуса: сельские боя-

лись за свои льготы, считали, что теперь их приравняют к горожанам. Поэтому мы в 2009 году провели большую разъяснительную работу с населением: выезжали в села, встречались с народом, подолгу объясняя им преимущества объединения. Сельские территории должны были войти в состав городского округа, но при этом статус населенных пунктов сохранялся: как была Ивонькино деревней, так и осталась, не стала ни микрорайоном, ни улицей. И все льготы и преференции, закрепленные за жителями села, были сохранены.

Осенью 2009 года борчане проголосовали за объединение. Борский район был преобразован в городской округ город Бор, что отразилось на структуре управления муниципального образования. Были упразднены городская администрация и городская Дума, сельские советы депутатов. Сегодня народовластие осуществляет Совет депутатов городского округа, а на селе работают территориальные управления администрации городского округа города Бор.

Этот выбор борчан в 2009 году был абсолютно верным. Сегодня уже очевидны все преимущества этого преобразования. Бюджет у территории един, это позволяет в равной степени поддерживать все территории округа, оперативно решать острые проблемы, как в городе, так и на селе.



Валерий Харахорин, мэр городского округа Стржежовый (Томская область):

— Отмечать День местного самоуправления мы, скорее всего, будем на уровне коллективов муниципальных органов. На праздничном собрании отметим словами поздравлений и вручением наград наиболее отличившихся сотрудников. И вновь за работу!

Решение практически любого важного для города вопроса упирается в наличие финансирования. А оно, в свою очередь, нередко зависит от того, насколько мы сумеем донести наши потребности до сведения вышестоящих органов исполнительной власти. В этом плане для нас очень важно чувствовать поддержку областного центра. Это придает уверенность в положительных результатах работы.

В последнее время усилился контроль за деятельностью органов местного самоуправления со стороны соответствующих органов. С одной стороны, это плюс, поскольку мы уверены, что работаем в рамках действующего законодательства. С другой стороны, зачастую претензии имеют формальный характер, и необходимость реагировать на них отнимает немало времени и сил, которых не хватает для реальной работы.





Владимир Путин, Президент России:

Наша общая задача — укрепить местное самоуправление, расширить его финансовую самостоятельность и ресурсные возможности. И, конечно, необходимо создать условия для прихода в муниципальные структуры власти квалифицированных специалистов и управленцев. Поддержать широкое гражданское участие в реализации муниципальных программ и проектов.

Алексей Кокорин, глава города Шадринска (Курганская область), член Совета по вопросам местного самоуправления при Президенте РФ:

— Появление в календаре государственных и профессиональных праздников России Дня местного самоуправления — знаковое событие. Это свидетельство роста внимания государства не только к самому местному самоуправлению, но и к людям, которые работают в органах МСУ по всей стране. На нас возложена огромная ответственность: в нашем лице граждане на местах, в городах и поселках России видят представителей всех органов власти, к нам идут со своей бедой, хотя мы и не всегда можем помочь.

Конечно, накануне этого праздника мы в торжественной обстановке наградим шадринцев, внесших особо значимый вклад в развитие городского самоуправления. Среди них много ветеранов, заслуженных людей, имена которых прославляют Шадринск, которыми мы гордимся.

Шадринск — старинный город с богатым историческим прошлым. В 2012 году мы отметили его 350-летний юбилей. И городское самоуправление Шадринска тоже имеет богатую и славную историю. С 1781 года ведет отсчет история регулярных выборов в городскую Думу и городской магистрат. Именно тогда в Шадринске появилась официальная, избираемая населением представительная власть — Дума, и исполнительный орган — Управа под предводительством городского головы.

Городская Дума и Управа занимались вопросами благоустройства города,

противопожарной охраной, развитием торговли и промышленности, здравоохранением, народным образованием, лесными и сельскохозяйственными угодьями. Местное самоуправление содержало за свой счет местную воинскую команду, тюрьму, полицию и жандармерию, пожарную команду. Шадринская городская Дума, помимо принятия нормативных документов, на своих заседаниях рассматривала текущие, неотложные дела, искала пути наполнения городского бюджета... Забот и расходов у местного самоуправления хватало всегда.

Сегодня город живет в соответствии с уставом города. С 2005 года исполнительная и законодательная ветви власти у нас разделены: Шадринская городская Дума имеет статус самостоятельного юридического лица, состоит из 24 депутатов. Дума тесно сотрудничает с администрацией города в решении всех вопросов городского хозяйства, бюджетной политики, социальной защиты населения. Активное участие в жизни города принимает и Общественная палата Шадринска. Совместными усилиями нам удается решать сложнейшие вопросы благоустройства и очистки территории, состояния жилищно-коммунального хозяйства, содержания объектов социальной сферы, обеспечения правопорядка. Когда это необходимо, выходим с законодательной инициативой в региональный парламент. Естественно, в центре внимания — образование, здоровье

населения города, развитие культуры и спорта, работа с молодежью.

К сожалению, далеко не всегда на реализацию определенных законом полномочий у местного самоуправления есть финансовые возможности. Но город активно участвует в федеральных и региональных программах, благодаря которым мы развиваем жилищное строительство, проводим капитальный ремонт многоквартирного жилья. На ремонте и строительстве городских дорог (при софинансировании из регионального дорожного фонда) уже два года подряд осваивается по 60 млн рублей. Но проблема пока далека от решения.

Особо актуальны сегодня для Шадринска, как и для всех городов России, такие проблемы, как дефицит мест в дошкольных образовательных учреждениях и регулирование сферы жилищно-коммунального хозяйства. Здесь приходится прилагать массу усилий и изыскивать все возможности, чтобы защитить интересы населения и сохранить социальную стабильность.



Развитие регионов



**Инвестиционная
привлекательность**
стр. 20

**Межрегиональное
сотрудничество**
стр. 22

Транспорт
стр. 25

Баланс интересов

Для повышения инвестиционной привлекательности муниципальному образованию необходимо определиться с моделью управления, найти баланс интересов муниципалитета, бизнеса и региональных властей. К такому выводу пришли участники совместного собрания ассоциации «Совет муниципальных образований Свердловской области» и Свердловского областного Союза промышленников и предпринимателей (СОСПП). | Ольга Лобанова

Шаги навстречу

Развитие уральских городов невозможно без эффективного взаимодействия муниципалитетов с промышленниками и предпринимателями. Если регион или город заботится о привлечении инвестиций, учитывает интересы промышленных предприятий, то он растет, если этого не происходит, то прозябает. Таково мнение первого вице-президента СОСПП Михаила Черепанова. И этот тезис находит многочисленные подтверждения в практике российских регионов. Благодаря созданию особого инвестиционного климата вполне заурядная Калужская область смогла обеспечить себе мощный импульс развития. Теперь по некоторым показателям она обгоняет другие, более промышленно развитые регионы. Успех этого региона далеко не случаен, его тщательно готовили почти десять лет. Руководители региона обеспечили всю необходимую законодательную базу, регламентирующую порядок предоставления налоговых льгот инвесторам (уменьшение налога на прибыль и ставки налога на имущество).

Высокую инвестиционную привлекательность региона обеспечило также создание первых индустриальных парков, в числе которых «Ворсино», «Грабцево», «Калуга-ЮГ», «Росва». Подготовку их инфраструктуры курировала областная корпорация развития, которая выступала заказчиком строительства. Средства из областного бюджета передавались в корпорацию в форме субсидии, решением правительственной межведомственной комиссии. Первые индустриальные парки области, «Ворсино» и «Грабцево», сразу имели все необходимые коммуникации, в том числе автодороги и железнодорожные пути. И крупные иностранные предприятия не заставили себя долго ждать. В 2007 году в «Грабцево» открылся первый завод Volkswagen, а затем под Калугой локализовали свои производственные проекты и другие крупные инвесторы.

Сегодня в Калужской области создан целый сборочный автокластер, в соста-



ве которого семь мировых брендов (в том числе Volvo, PSA Peugeot-Citroen, Volkswagen, Mitsubishi Motors) и крупнейших производителей автокомпонентов. Также за счет развития технопарков Калуга смогла привлечь таких инвесторов, как Samsung, John Deere, Nestle, Hemofarm, Lotte, L'Oreal, General Electric, и теперь и получает от них реальную отдачу. Так, благодаря созданию на своей территории максимально комфортного инвестиционного климата, Калужская область сумела стать регионом-лидером в привлечении иностранных инвестиций. Очевидно, что для динамичного развития и остальным регионам нужны серьезные шаги, нетривиальные решения и политическая воля губернаторов.

Взаимовыгодно

Конкуренция за инвестиции и федеральное финансирование между регионами обостряется. На совещании в Екатеринбурге представители бизнеса и власти поделились практическими путями привлечения инвестиций в муниципальные образования. Реалии времени таковы, что для успешного развития муниципалитетам нужны инвестиции со стороны бизнеса, а ему, в свою очередь, необходимы территория с развитой инфраструктурой, производ-

ственными площадками и, самое главное, квалифицированные кадры. Очевидно, что муниципалитетам выгодно создавать благоприятные условия для бизнеса, а муниципальным образованиям выгодно налаживать сотрудничество с администрациями территорий.

Опыт подобного сотрудничества в Свердловской области имеется. Как правило, он касается проектов социальной направленности, строительства спортивных площадок, школ, поликлиник, жилья. Предприятия — члены СОСПП — активно оказывают поддержку социально значимым организациям. Игорь Кудрявцев, исполнительный вице-президент СОСПП, отметил, что в 2012 году в рамках благотворительной помощи на социальные нужды муниципалитетов предприятиями СОСПП было перечислено более 1 млрд рублей.

На разных языках

Благодаря такому тесному взаимодействию бизнеса и власти в Свердловской области появились положительные примеры реализации проектов в режиме государственно-частного партнерства (ГЧП). Один из них — строительство микрорайона «Академический» в Екатеринбурге. Но, к сожалению, такие проекты остаются единичными. Их

реализацию приходится вести в «ручном режиме», в условиях изменения предварительных договоренностей. По мнению Игоря Кудрявцева, полностью раскрыть потенциал государственно-частного партнерства на территории нашего региона на должном уровне пока не удалось. Сегодня имеется существенное отличие в понимании самого термина ГЧП с разными федеральными ведомствами, министерствами и банками, инвесторами, муниципалитетами. В итоге каждый понимает ГЧП по-своему, предъявляет к проекту ГЧП разные требования.

Но, так или иначе, бизнес сегодня просто вынужден участвовать в социальных проектах, несмотря на очевидные трудности. Многое обусловлено проблемой, связанной с кадровым обеспечением. Демографическая яма заставила бизнес во многом идти навстречу территориям. По словам Михаила Черепанова, зачастую у бизнеса есть деньги, но нет людей. В этих условиях хочешь, не хочешь — приходится участвовать в социальных проектах. Если раньше за них брались буквально из-под палки, сейчас это абсолютно осознанный шаг. Если предприниматель строит жилье для своих сотрудников, то не только закрепляет их на этой территории, но и привлекает новых из других регионов. Сегодня как никогда важен взаимовыгодный диалог между бизнесом и местными властями для реализации социальных проектов.

Что имеем?

Большой интерес в ходе дискуссии вызвала тема привлечения инвестиций в рядовые муниципальные образования. Понятно, что промышленно развитому городу, например Каменску-Уральскому, гораздо легче организовать на своей территории технический или индустриальный парк. И такой технопарк «Синарский» на территории одноименного трубного завода вполне успешно развивается. Но что делать обычному муниципальному образованию, где нет крупных промпредприятий?

Прежде всего, провести инвентаризацию имущества. Сегодня во многих муниципальных образованиях есть площадки, уже обеспеченные инженерными системами, где располагаются брошенные или умирающие производства. Эти площадки пользуются большим спросом среди инвесторов, в том числе иностранных. Но очень часто эти площадки оказываются в ненадлежащем состоя-

нии. Вдобавок у них нет правильной стратегии позиционирования. А, как показывает опыт, главное в привлечении инвестиций — это широкое информирование бизнеса о своих возможностях, правильно оформленный инвестиционный паспорт МО.

«Мы готовы размещать ваши инвестиционные паспорта, и даже за рубежом», — заявил Михаил Черепанов. Но сегодня только 12 муниципальных образований региона имеют такие паспорта, но и они малоинформативны. Зарубежный опыт небольших европейских городов показывает, что надо активно продвигать свои территории, представляя конкурентные преимущества среди потенциальных инвесторов в нужном ракурсе. К инвестиционному паспорту нужно относиться не как к формальному документу, а как к элементу грамотного позиционирования своей территории.

В ходе встреч СОСПП с представителями западноевропейского малого и среднего бизнеса, в частности, с руководителями мебельных фирм Италии, выявился их повышенный интерес к размещению локальных производств на Урале, поближе к покупателям. В условиях затянувшегося европейского кризиса и сниженного европейского спроса это очень важно для итальянского бизнеса.

Дать и не потерять

Но не только нехватка информации тормозит развитие территорий. По замечаниям выступающих, камень преткновения по-прежнему — предоставление земельных участков на льготных условиях для реализации инвестпроектов. Давая преференции бизнесу, муниципалитет теряет часть своей налоговой базы при формировании доходной части бюджета. Но поскольку сейчас областные власти, как никогда раньше, заинтересованы в привлечении инвестиций и



Территориальная схема технопарка «Химический парк Тагил»

готовы компенсировать потери муниципалитетов за счет областного бюджета, муниципалитетам необходимо снижать налог для привлечения инвестора. После критики Свердловской области на заседании Госсовета РФ, связанной с длительными сроками согласительных процедур при реализации инвестиционных проектов, правительство региона приняло целый ряд мер для исправления создавшейся ситуации. Если сейчас уловить этот тренд и грамотно воспользоваться им, то можно получить целый ряд преференций и избавиться от многих вопросов, связанных с предоставлением льгот на землю, прибыль и имущество. Все это способствует привлечению бизнеса на территорию. По мнению Черепанова, можно попробовать договориться с областной властью на тему компенсации налоговых потерь через областные целевые программы. Сегодня губернатор Свердловской области проводит большую работу по улучшению инвестиционного климата в регионе. И СОСПП совместно с руководителями муниципалитетов может оказать региональной власти большую помощь, выступив с инициативой снизу. Первый шаг на этом пути — подписание соглашения, в котором будут учтены интересы всех заинтересованных сторон.

... 5 марта соглашение о сотрудничестве между ассоциацией «Совет муниципальных образований Свердловской области» и Свердловским областным союзом промышленников и предпринимателей (СОСПП) было подписано. В документе указаны инициативы, с которыми предприниматели и главы городов намерены выступить в ближайшее время. Одна из них касается сокращения сроков согласительных и разрешительных процедур при реализации инвестиционных проектов в регионе. Также СОСПП и Ассоциация намерены подготовить предложения для правительства Свердловской области: о размещении на территории региона индустриальных парков с учетом опыта создания технопарка «Химический парк Тагил» и проекта индустриального парка «Синара»; о размещении в муниципалитетах сети ресурсных центров, обеспечивающих подготовку кадров для промышленности, среднего и малого бизнеса; о разработке дополнений в программу мероприятий по повышению инвестиционной привлекательности муниципальных образований в Свердловской области.

Межрегиональные связи и муниципальная экономика — мощный резерв страны

О проблемах и перспективах реализации межрегиональной политики и прорывных проектах развития Уральского региона в интервью нашему журналу рассказывает Владимир Волков, председатель Исполкома межрегиональной ассоциации «Большой Урал». | Валерий Борисов

Владимир Анатольевич, межрегиональная ассоциация «Большой Урал» действует уже более 20 лет. Для чего она была учреждена и как трансформировались со временем ее цели и задачи?

— Нашу ассоциацию экономического взаимодействия учредили в 1991 году исполнительные и законодательные органы государственной власти десяти областей и республик Большого Урала. Было это в период кризиса плановой экономики. Напомню, что рынка тогда не было, экономика базировалась на жестком плановом распределении произведенных товаров. Постепенно административная плановая система работала все хуже и хуже, что прямо отражалось на снабжении крупных городов продовольствием. Уже в конце 1980-х многих продуктов (мяса, яиц, масла и других) в свободной продаже в городах просто не было, они распределялись по талонам (аналог продовольственных карточек).

Доходило до того, что запасов зерна в Екатеринбурге оставалось всего на три дня. В этих условиях руководители областей и республик Большого Урала решили объединить свои усилия для обеспечения более надежного снабжения населения. Тем более что мощный производственный потенциал Урала вполне позволял это сделать.

Межрегиональное сотрудничество и связи помогли сгладить остроту многих противоречий в самый трудный период вхождения в рынок. Договоренности, достигнутые в рамках Ассоциации «Большой Урал», помогали координировать деятельность очень многим предприятиям, на которых были заняты десятки и сотни тысяч людей. Наша ассоциация помогала скреплять хозяйственные связи на уровне региона, а затем активно участвовала в формировании рыночной инфраструктуры (см. стр.24).



— Насколько актуальны достигнутые наработки и связи между регионами сегодня? Какой они дают эффект?

— К сожалению, в последние годы межрегиональные связи существенно ослабли. Каждый регион развивается сам по себе, более того, на государственном уровне межрегиональная конкуренция за инвестиции даже поощряется. Это ведет к изоляции регионов, проигрывает экономика страны в целом. Доказывать необходимость развития связей внутри региона и межрегиональных связей мне представляется излишним — это совершенно очевидно, поскольку способствует социально-экономическому развитию территории и всей страны.

Представители нашей Ассоциации участвуют в качестве экспертов на слушаниях программ развития регионов. И мы видим, что зачастую те или иные проекты регионов обрываются на границах областей — как будто за их пределами безвоздушное пространство! О взаимодействии с соседями, например, в дорожном строительстве, и речи не идет. Абсурд! Очевидно, что без согласования планов развития регионов и совместных проектов не будет результата в масштабах страны в целом.

— Что можно сделать для преодоления этой опасной тенденции?

— Считаю необходимым на уровне федерации стимулировать развитие межрегиональных связей. К сожалению, сегодня среди данных, по которым оценивается деятельность губернаторов, фактически нет показателей, оценивающих уровень кооперации. Свердловская область заключила соглашения о сотрудничестве с Татарией, Башкирией, Оренбургской областью, но фактически они остаются на уровне деклараций, за реализацию которых никто не спрашивает. Соглашение есть — реализации нет. В результате каждый регион нередко варится в собственном соку, решая проблемы, которые, возможно, уже решены у соседей. В регионах должны быть специальные подразделения и средства межрегионального развития.

Пока губернаторы не торопятся оценивать перспективность того или иного межрегионального проекта или помогать его реализации. По принципу: поступит команда сверху — буду выполнять. Не поступит — не буду. И если раньше какие-то проекты в УрФО курировало полпредство президента, то в последнее время и того нет. Перспективные проекты межрегио-

нального развития надо обязательно выносить и продвигать на федеральном уровне.

— **О каких именно проектах идет речь?**

— По аналогии с федеральной целевой программой (ФЦП) «Сибирь» требуется разработка комплексной ФЦП «Урал». Она должна быть ориентирована на диверсификацию промышленности региона, развитие новых подотраслей, модернизацию инфраструктуры. Обсуждение этого вопроса уже идет в профильных комитетах Госдумы РФ.

Наша Ассоциация постоянно инициирует перспективные инновационные проекты. Чрезвычайно актуальна для России тема развития ядерной медицины, в частности, производства изотопов для медицинских целей. В Свердловской и Челябинской областях действуют пять высокотехнологичных центров атомпрома федерального значения (в Новоуральске, Лесном, Заречном, Озерске, Снежинске). Они могут производить широкую гамму изотопов, которые сегодня активно используются во всем мире для диагностики и лечения различных заболеваний, в том числе онкологических. Но для использования в медицинских целях требуется дополнительная переработка изотопов, так сказать, их упаковка, которую наши предприятия пока делать не умеют. В результате уральские изотопные материалы в виде сырья покупают предприятия США и Германии, а наши медицинские центры покупают у них готовый продукт (в частности, онкомаркеры), и за дорого.

Производство этих инновационных продуктов можно освоить на Урале. Но для этого требуется разработка специальной программы, координация усилий в рамках рабочих групп, выделение на эти цели определенных средств в бюджетах областей. Использование потенциала уральских предприятий, в том числе Уральского электромеханического завода (Екатеринбург), может существенно снизить себестоимость готового продукта. Думаю, что можно добиться и федерального финансирования такой перспективной программы. Для этого надо, чтобы губернаторы двух регионов вышли на федеральный уровень с конкретным предложением обоснования проекта и программы.

Важный вопрос — организация рынка сбыта нового продукта, для начала внутри страны, в больницах и клиниках. Для этого тоже требуется госпрограмма внедрения современных медицинских технологий. Тогда можно говорить и о госзаказе



Владимир Волков, председатель
Исполкома межрегиональной ассоциации
«Большой Урал»

на областном, а затем и федеральном уровне. Но пока нет отработанных механизмов межрегионального взаимодействия, нет и высокотехнологичного производства.

Еще одна многообещающая тема — ветроводородная диметиловая энергетика и экономика. По оценкам, энергетический потенциал ветра на Ямале мог бы обеспечить выработку 220-240 ГВт электроэнергии, что примерно соответствует нынешней мощности всех электростанций России. Установка в ЯНАО ветрогенераторов позволит использовать дешевую энергию в эффективных электролизерах для разложения воды на водород и кислород. Следующая стадия предусматривает использование водорода и природного газа (в принципе — любого углеводородсодержащего топлива или биомассы, даже углекислого газа) в качестве сырья для производства диметилового эфира. Это высокотехнологичное и почти безотходное топливо стандарта Евро-6, признанное уже во всем мире, которое имеет все шансы заменить другие виды топлива и произвести революцию на транспорте. Развитые страны давно примериваются к этому продукту — но пока не отработана эффективная технология.

20 декабря 2012 года наша Ассоциация провела «круглый стол» с участием ведущих ученых институтов УрО РАН, по итогам которого создана рабочая группа и консорциум по разработке концепции государственной программы и входящих в нее инновационных стратегических проектов. Этот документ уже можно будет

презентовать у губернаторов Большого Урала и двигать дальше — до уровня федеральной стратегии и программы. Реализована она может быть в первую очередь силами уральских научных институтов и промышленных предприятий. Перспективные разработки есть у ученых УрФУ и Южноуральского госуниверситета, оборудование вполне возможно производить на Уралхиммаше и Уралэлектротяжмаше. Свое участие в консорциуме уже подтвердили УрО РАН, промышленные предприятия Свердловской и Челябинской областей, представители правительства ЯНАО. Подробнее о реализации этого проекта можно узнать на сайте исполкома www.bigural.ru.

Статус межрегиональной организации помогает нам в реальном продвижении проекта. Нет на сегодня в регионе другой структуры, кроме нашей, которая способна поднимать и продвигать такие прорывные геостратегические темы, требующие решений на межрегиональном и российском уровнях.

Стоит отметить, что наша ассоциация регулярно организует конференции, форумы, «круглые столы» по актуальным проблемам развития экономики и бизнеса в Уральском федеральном округе.

В частности, в 2012 году вместе с пермской компанией «Международная биржа интеллектуальных инноваций» провели форум по малому инновационному бизнесу, а также несколько конференций и «круглых столов» в рамках Иннопрома-2012, в том числе по темам: «Современные инжиниринговые центры в России», «Стратегия развития энергетики Уральского региона».

— **Межрегиональная Ассоциация уже традиционно выступает в качестве организатора «круглых столов» и конференций на Иннопроме. Какие темы будут обсуждаться в этом году?**

— В этом году на Иннопроме мы планируем провести ряд мероприятий, посвященных перспективам продвижения всемирной выставки «Экспо-2020» в Екатеринбурге. Оргкомитет Экспо-2020, выбирая город для проведения Всемирной выставки, очень внимательно оценивает эффект и стимулы развития, который получают от выставки и соседние регионы. Для него это важный критерий.

От проведения всемирной выставки выиграет не только Екатеринбург, но и все соседи, в течение полугода будет обеспечен мощный приток посетителей, туристов со всего мира. А это прекрасная возможность показать достопримечатель-

ности всего региона, как Свердловской области, так и соседей. Для этого надо лишь подготовить необходимые туристические маршруты, обеспечить обновление или строительство транспортной и гостевой инфраструктуры, чтобы не ударить в грязь лицом. На Иннопроме-2013 мы планируем организовать обсуждение о перспективах участия и возможностях всех областей и республик Урала.

— **Поднимаете ли вы на своих мероприятиях темы социально-экономического развития территорий и муниципалитетов?**

— Обязательно! В 2011 году организовали форум для обсуждения вопросов муниципальной экономики в городе Лысьва (Пермский край). Получили полную поддержку со стороны местных властей — идея, что называется, витала в воздухе. Масштабные задачи модернизации промышленности и социальной сферы требуют решения проблем на уровне муниципальной экономики. К сожалению, региональная власть в России экономической городов сегодня мало интересуется, если только в преддверии очередных выборов. Дефицит местных бюджетов городов и поселков таков, что не хватает средств на самые необходимые нужды. Муниципальные образования поставлены в условия просителей различных дотаций и субсидий. Более того, многих глав городов это устраивает: выпросили денег сверху — значит, свои функции выполнили. Но это в принципе неправильно. Надо научить муниципальных руководителей не просить, а зарабатывать. Дать удочку, а не рыбу. Чтобы инициатива не проваливалась в болото равнодушия, надо ее будить, поддерживать, выводить на твердую почву общения на форумах.



С 2008 года совместно с компанией «Реал-Медиа» Ассоциация участвует в организации и проведении всероссийского форума «Муниципальная Россия». Сегодня форум укрепил свои позиции, проводится ежегодно, стал заметной площадкой для обсуждения актуальных проблем социально-экономического развития муниципалитетов.

На таких форумах мы стараемся повышать уровень руководителей муниципалитетов, чтобы они могли ориентироваться в бизнесе, понимать значение бизнес-планов и разговаривали с потенциальными инвесторами на одном языке.

Большое значение для повышения инвестиционной привлекательности муниципальных образований имеет создание собственного бренда, имиджа, продвижение муниципального образования. Сегодня многие города понимают это, обзаводятся стратегическими планами развития. Но посмотришь на них детально — и тоска

берет: формальный, казенный подход, калыка с документов 1970-х годов. Многие муниципальные образования даже самые простые инвестиционные проекты просто не умеют разрабатывать. А без комплексных инвестиционных планов развития привлекательность города не повысится.

— **Какие форумы и «круглые столы» ассоциация планирует провести в этом году?**

— В мае 2013 года в Каменске-Уральском будет проведен форум «Средние города России». На нем будет обсуждаться успешный опыт решения социальных проблем, повышения инвестиционной привлекательности, развития городской инфраструктуры и т.д.

В планах — организация подобного мероприятия для обсуждения проблем развития горнодобывающих моногородов Урала. Их достаточно много в Свердловской области (Асбест, Качканар, Карпинск, Волчанск, Краснотурьинск, Североуральск и другие), в Челябинской области и Пермском крае. 300 лет промышленного освоения Урала привели к тому, что многие месторождения металлов и угля близки к исчерпанию. Заложники этой проблемы — монопрофильные города, в которых живут десятки тысяч горняков и металлургов. Понятно, что это мина замедленного действия, и чтобы она не рванула завтра, надо сегодня искать общие варианты решений. В том числе — развитие малого бизнеса, инновационного производства, туризма, ремесел и других видов занятости населения.

По моему мнению, потенциал муниципальной экономики и межрегиональных связей еще по-настоящему не разбужен, в этих двух направлениях — огромный резерв развития всей страны.

Этапы деятельности Ассоциации «Большой Урал»

В 1993–2001 годах Ассоциация «Большой Урал» принимала участие в разработке межрегиональных программ, в том числе таких, как «Конверсия уральских предприятий ОПК», «Транспортная стратегия», «Развитие воздушного транспорта», «Система продовольственной безопасности», «Концепция развития сельхозмашиностроения Уральского региона» и другие. Подготовлены предложения и совместные программы Правительству РФ, в том числе проект Налогового кодекса РФ, «Экологическая безопасность Урала», проекты «Российский фонд авиационных инвестиций», «Энергетическая стратегия РФ», реформы межбюджетных отношений (50/50) и ряд других.

В 2001–2009 годах Ассоциация участвовала в создании институтов развития, таких как координационные советы по бюджету и налогам, потребительскому рынку, энергосбережению, лесному хозяйству и другие, совет главных конструкторов ОПК региона, журнал «Эксперт-Урал». Разработаны стратегии развития Курганской, Челябинской, Тюменской и Оренбургской областей, Удмуртии и ХМАО.

Начиная с 2012 года Ассоциация организует форумы и другие конгрессные мероприятия, занимается согласованием стратегий развития и инвестиционных программ. Среди актуальных тем — создание новых инновационных отраслей и кластеров, развитие мегаагломераций, реализация мегапроектов (ИННОПРОМ, ЭКСПО- 2020).

Транспортные перспективы России

Темпы экономического роста в российских регионах во многом зависят от развитости (а чаще — неразвитости) транспортной инфраструктуры. В ближайшие годы на ее строительство будут направлены сотни миллиардов рублей — как государственных, так и частных. Все это позволит нивелировать перекосы регионального развития. | Иван Савельев

Ориентиры развития

Ряд государственных документов, принятых в последнее время, задают ориентиры развития транспортной системы на годы вперед. В частности, приняты важные законодательные акты для развития автодора, в том числе — о долгосрочных комплексных договорах, и дополнения в Бюджетный кодекс в части закрепления статуса муниципальных дорожных фондов. На всестороннее развитие отрасли ориентирована госпрограмма «Развитие транспортной системы» на 2013—2020 годы, подготовленная в Минтрансе РФ во исполнение Указа Президента. (Она была озвучена в конце 2012 года, в том числе на экспертном совете при Правительстве РФ, в Общественной палате и в рамках «Транспортной недели» в Москве).

С 2012 года заработали воссозданные региональные дорожные фонды, они имеют важнейшее значение для устойчивого развития регионов. В 2012 году общие расходы на дорожное хозяйство регионов составили 655 млрд рублей, что выше в 1,5 раза по отношению к 2011 году. Кроме того, госкомпания «Автодор» реализует долгосрочную программу по привлечению внебюджетного финансирования в проекты строительства и эксплуатации автодорог.

По данным Минтранса РФ, Федеральный дорожный фонд в 2013 году вырастет на 10% — до 450 млрд рублей. Размер региональных дорожных фондов в 2013 году увеличится более чем в 2,5 раза по сравнению с 2010 годом, до 470 млрд рублей. К 2020 году предусмотрено удвоение объемов строительства федеральных дорог, но вот вопрос развития региональных дорог потребует значительных усилий. По мнению министра транспорта **Максима Соколова**, многое еще предстоит сделать для расширения использования механизмов возвратного финансирования, повышения привлекательности отрасли для частных инве-



” **В 2012 году общие расходы на дорожное хозяйство регионов составили 655 млрд рублей, что выше в 1,5 раза по отношению к 2011 году**

стиций, пересмотра норм и регламентов проектно-сметного дела, ценообразования и государственной экспертизы. Будет продолжено внедрение механизмов экспертного и гражданского контроля в сфере планирования строительства и реконструкции автомобильных дорог, а также экспертной оценки технических решений, стоимости и качества дорожных работ.

Предстоит вернуться к плановым показателям по наполнению дорожных фондов, так как снижение ставок акцизов на топливо повышенных экологических классов приведет к недофинансированию дорожных фондов в ближайшей перспективе. Благодаря внедрению механизмов дорожного фонда и внесению изменений в федеральный закон о концессиях, в этом

году появилась возможность внедрения долгосрочных «контрактов жизненного цикла» (КЖЦ). Можно ожидать расширения практики его применения в дорожной отрасли не только на федеральном, но и на региональном уровне, распространения на все виды транспорта. Среди актуальных задач — соединение сельских населенных пунктов с сетью дорог с твердым покрытием для повышения инвестиционной привлекательности муниципальных образований. В 2012 году за счет федеральных и региональных фондов построено более 2 тыс. километров новых сельских дорог, и эта практика будет продолжена.

На законодательном уровне установлена обязанность субъектов отчислять ежегодно по 5% своего дорожного фонда на строительство сельских дорог, а также по 5% на капитальный ремонт дорог в пределах населенных пунктов и дворовых территорий. В правила формирования Федерального дорожного фонда внесено положение о выделении на строительство сельских дорог в среднем по 7 млрд рублей в год.

По мнению Максима Соколова, в этой связи субъектам федерации предстоит разработать меры по стимулированию развития производства местных строительных материалов для качественных автодорог, а также создать условия для привлечения на региональные автодорожные рынки профессиональных отечественных и иностранных строительных компаний.

Новые технологии и материалы уже широко используются и в покрытиях дорог, и в дорожных конструкциях. В их числе — композиты как конструкционные материалы, специальные щебеночно-масляные и иные битумные материалы. Госкомпания «Автодор» разработала программу применения композиционных материалов в строительстве дорог и мостовых сооружений. Большое внимание уделяется безопасности дорог с использованием светоотражающих элементов, подсветки пешеходных переходов за счет солнечных батарей. Будет развиваться практика применения диодных и люминесцентных ламп вместо обычных. Инновационные технологии прямо влияют на повышение безопасности движения. Например, на трассе М-4 «Дон», которую активно реконструирует ГК «Автодор», аварийность на отремонтированных участках снизилась примерно вдвое.

Концессия начинает работать

Значительно увеличить объемы транспортного строительства помогут частные инвестиции с использованием возможностей частно-государственного партнерства (ГЧП). Пилотные проекты ГЧП уже стартовали во всех транспортных отраслях. В частности, реализуются принципиально новые для России концессионные проекты, такие как «Строительство скоростной автомобильной дороги Москва — Санкт-Петербург на участке 15-й км — 58-й км» и «Строительство нового выхода на МКАД с федеральной автотрассы М-1 Москва — Минск». Общий объем частных инвестиций в дорожные проекты до 2020 года ГК «Автодор» оценивает более чем в 300 млрд рублей.

В строительстве инфраструктуры морских портов реализуются проекты по созданию и развитию крупных портов — Тамань, Новороссийск, Порт Усть-Луга, Мурманск, Восточный — Находка, Сабетта. Совокупный объем частных инвестиций в эту сферу оценивается более чем в 350 млрд рублей.

Совместно с частными инвесторами будут также строиться железные дороги. До 2020 года в этот сектор будет

вложено более 200 млрд рублей частных инвестиций.

В аэропортовой инфраструктуре частные инвестиции направлены пока только на создание терминалов. Государство финансирует модернизацию взлетно-посадочных полос, уже обновлены десятки аэропортов в таких городах, как Анапа, Минеральные Воды, Москва (Внуково, Шереметьево, Домодедово), Новосибирск, Екатеринбург, Сочи. Новые проекты создания аэропортовых

Москвой и Нижним Новгородом до 160 км/час, рассматриваются также проекты создания участков высокоскоростного движения.

Стратегические цели

... Помимо госпрограммы «Развитие транспортной системы», Минтранс подготовил также проект «Транспортная стратегия» до 2030 года. По словам Максима Соколова, проект предусматривает реализацию шести ключевых целей.

” Среди крупнейших автотранспортных проектов 2012 года — строительство уникального вантового моста на острове Русский через пролив Босфор Восточный, приуроченное к саммиту АТЭС во Владивостоке. В рамках подготовки к зимней Олимпиаде в Сочи построены транспортные развязки «Адлерское кольцо» и «Стадион»

комплексов «с чистого листа» планирует вести комплексно, совместно с частным инвестором. С 2010 по 2020 годы в аэропортовую инфраструктуру планируется инвестировать около 200 млрд рублей частных инвестиций.

В рамках подготовки к проведению в 2018 году чемпионата мира по футболу («ЧМ-2018») Минтранс РФ ведет анализ пассажиропотоков и инфраструктуры, готовит предложения по тем объектам, которые необходимо ввести в ближайшие четыре года. Концепция ляжет в основу, в том числе, бюджетного планирования на уровне федерации, субъектов федерации и муниципалитетов.

В частности, предстоит снять инфраструктурные ограничения на некоторых направлениях, увеличить скорость движения поездов на отдельных участках между

Первая из них — формирование единого транспортного пространства России, в том числе переход к полноценной сетевой структуре железных и автомобильных дорог и полицентрической модели пространственного развития страны. Предстоит строительство выделенной инфраструктуры скоростных железнодорожных линий — около 9 тыс. километров к 2030 году, и высокоскоростных железнодорожных магистралей — около 3,5 тыс. километров. Они позволят не только повысить мобильность населения, но и высвободить дороги для перемещения грузовых потоков. В автодорожном комплексе предстоит обеспечить разумный баланс между потенциалом дорожной сети и ростом автомобильного парка. И прежде всего в крупных городах. В режиме перегрузки эксплуатируется



сегодня более четверти федеральной автодорожной сети. И практически все участки дорог, примыкающие к крупнейшим городам-миллионникам.

Важнейшая инициатива — это активизация использования внутренних водных путей. Сегодня внутренние водные перевозки в РФ составляют лишь четверть от объема начала 1990-х годов. Все эти мероприятия позволят кардинально повысить коммерческие скорости доставки грузов, в том числе, железнодорожным транспортом — на треть; автомобильным — вдвое; и внутренним водным транспортом — на 60%.

Вторая цель стратегии — это обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг, в первую очередь, в области грузовых перевозок на уровне потребности развития экономики страны. Уже начата реализация таких значимых проектов, как строительство новых портов на полуострове Ямал, в Тамани, на Балтийском море, идет проектирование моста через реку Лена в Якутии. Продолжается развитие железнодорожных подходов к портам Северо-Запада и Черноморского побережья. Будут реализованы еще более масштабные проекты по полной модернизации БАМа и Транссиба и развитию Северного морского пути.

Третья цель — обеспечение доступности и качества транспортных услуг для



существенное снижение аварийности, рисков и угроз безопасности по всем видам транспорта.

Шестая цель — снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду. Объем удельных выбросов углекислого газа на автомобильном транспорте предстоит сократить на 22%, на железной дороге — на 51%. Предусмотрено также введение стандарта энергоэффективности, соответствующего международному уровню, за счет использования экологических видов транспорта и топлива.

передвижения товаров и обеспечение интенсивного развития смежных отраслей экономики. Планируется, что среднесуточные объемы перевозок пассажиров возрастут в 1,7 раза, а грузов — вдвое.

Достижение целей транспортной стратегии не только обеспечит удовлетворение потребностей инновационного и социально ориентированного развития экономики, но и даст возможность активного прихода инвестиций в транспортный комплекс. До 2020 года планируется привлечь в развитие транспорта около 12,5 трлн рублей инвестиций, из них 5,3 трлн — за счет внебюджетных источников. Это касается не только самой инфраструктуры транспортного комплекса, но и подвижного состава. До 2030 года инвестиции возрастут до 100 трлн рублей, из которых примерно половину составят частные инвестиции.

Инновационный вариант стратегии предполагает финансирование из федерального бюджета на уровне около 31 трлн рублей, из бюджетов субъектов и местных бюджетов — около 21 трлн рублей, но основной объем — из внебюджетных источников, это почти 54 трлн рублей. В Минтрансе понимают, что без привлечения денег с рынка, без государственно-частного партнерства достичь столь амбициозных целей невозможно. Поэтому в составе министерства формируется мощный ГЧП-центр.

... Всестороннее развитие транспортной системы обещает стать катализатором экономического роста для всех регионов, превратит географические особенности России в ее конкурентное преимущество.

В 2013 году продолжается строительство новых портов на полуострове Ямал, в Тамани, на Балтийском море, идет проектирование крупного моста через Лену в Якутии. В перспективе предстоит реализация масштабных проектов по полной модернизации БАМа и Транссиба, развитию Северного морского пути

всех слоев населения, в том числе за счет эффективной государственной тарифной политики и антимонопольного регулирования. Новая редакция транспортной стратегии впервые предусматривает регулирование вопросов развития городских агломераций.

Четвертая цель — интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны. Экспорт транспортных услуг к 2030 году увеличится в 5,7 раза. Транзитные перевозки через территорию России возрастут с 28 до 85 млн тонн.

Пятая цель — повышение уровня безопасности транспортной системы,

Обеспечить транспортную мобильность

В результате реализации стратегии такой важный показатель, как подвижность населения, вырастет с нынешних 7 до 15 тыс. км на человека. Авиапутешествия вырастет в 2,5 раза. К 2030 году предстоит сократить долю населения, которое не обеспечено доступом к услугам автотранспорта общего пользования, с 10% до 2%.

Общеэкономическими итогами реализации транспортной стратегии станет снижение уровня удельных транспортных издержек в цене продукции к 2030 году на 30%, увеличение коммерческой скорости

Без партнерства нет развития

Развитие транспортной инфраструктуры в стране требует миллиардных инвестиций. Ни государство, ни бизнес по отдельности эту ношу не потянут. Но ее вполне возможно осилить, используя возможности и механизмы государственно-частного партнерства. | Владимир Гурвич

Пора трогаться с места

Россия — традиционно не самая подвижная страна в мире, люди привыкли всю жизнь жить в одном месте. Подвижность населения сейчас невелика — на уровне около 7 тыс. км на человека в год. (В США, например, — вчетверо выше). В условиях рынка все большее значение приобретает мобильность населения, которое должно иметь возможность свободно перетекать из одного региона в другой — в зависимости от спроса на рынке труда.

Эффективность перевозок пассажиров и грузов прямо зависит от расстояния. Известны классические конкурентные преимущества различных видов транспорта. На расстояние до 200 км выгодно и удобнее ездить автомобилем. До 1000 км — скоростным железнодорожным транспортом, свыше — самолетом. Чем выше скорость железнодорожного сообщения, тем успешнее оно конкурирует с авиационным, которое пока еще остается достаточно дорогим удовольствием. Во всем мире растут объемы строительства высокоскоростных магистралей, которых до 2025 года планируется построить 40 тыс. км. Это экономически наиболее обоснованно. Из них 18 тыс. км — в Европе (несмотря на перманентный кризис), около 20 тыс. в Азии. И даже Америка — в русле общей тенденции: при всей приверженности автомобилизации в США планируют построить около 1200 км высокоскоростных магистралей в Калифорнии.

В России скоростная магистраль (поезд «Сапсан») действует между Москвой и Санкт-Петербургом (около 600 км). Рассматриваются планы строительства таких магистралей и на более дальние маршруты, в частности, от Москвы до Екатеринбурга. По оценке Александра Мишарина, первого вице-президента ОАО «РЖД», пропускная способность высокоскоростной железной дороги сравнима с 6—8-рядным автобаном, которые в России еще только начинают строить. Высокоскоростная железная дорога — это двухпутная электрифицированная линия, более прямая по сравне-



нию с автобаном. По сути, это новый вид транспорта, который в нашей стране с ее огромными расстояниями может оказаться наиболее выгодным.

Более того, развитие рельсового транспорта в ряде случаев более эффективно и в больших городах. В Московском транспортном узле около 26% пассажиров перевозит метро, 22% — электрички, остальной пассажиропоток приходится на наземный городской транспорт, который, собственно, и создает пробки. Чтобы увеличить пропускную способность и удвоить пассажиропоток в каждом виде транспорта, требуется вложить в автомобильные дороги около 3,5 трлн рублей, в железную дорогу — около 600 млрд рублей и в метро столько же. Таким образом, можно оценить эффективность каждого вложенного рубля на перевозку одного пассажира.

По мнению Мишарина, дорогостоящие проекты строительства транспортной инфраструктуры должны реализовываться на условиях государственно-частного партнерства (ГЧП). Надо шире использовать закон о концессиях, может быть, снять ограничения на использование средств пенсионного и стабилизационного фондов. Только одна компания в стране отвечает условиям выпуска инфраструктурных облигаций за счет средств пенсионного фонда, без государственных гарантий, имеющих рейтинги.

Это компания «Российские железные дороги», которая эмитирует первые 100 млрд облигаций.

ГЧП прирастает Сибири

Среди перспективных российских регионов, развитие которых прямо зависит от скорости транспортного сообщения, — Сибирь. Когда-то, чтобы добраться из Петербурга до Владивостока, нужно было полгода плыть морем. Потом появились ямщики. Время сократилось до двух месяцев «на перекладных». Строительство Транссиба позволило сократить срок до двух недель и стало мощнейшим стимулом для развития регионов Западной и Восточной Сибири, Дальнего Востока. Сегодня, говоря о развитии Транссиба, прежде всего, необходимо ответить на вопрос, какую скорость он может обеспечить?

Скоростная магистраль резко сокращает расстояние между такими развитыми сибирскими промышленными центрами, как Новосибирск, Кемерово и Красноярск. В этих регионах сосредоточено около 8 млн населения, и это население растет, Красноярск в 2012 году стал миллионником. Прокладка новой магистрали не только увеличит мобильность населения и пассажиропоток, но и увеличит пропускную способность Транссиба, в том числе по перевозке угля, а также возможности магистрали как трансконтинентального контейнерного моста.

Скоростные магистрали — вение времени. Начиная с 2008 года в Китае было построено свыше 5 тыс. высокоскоростных магистралей, в ближайших планах — еще столько же. В 2015 году такая магистраль придет в Урумчи, столицу пограничного с Россией Синьцзян-Уйгурского автономного района КНР. В дальнейших планах китайских железнодорожников — развитие магистрали до Западной Европы. И на этом пути возможны два варианта маршрутов: один — через южные страны, второй — через Россию. Пора готовить предложения по тому, чтобы состыковать наши проекты. В этом случае эффективность использования скоростной магистрали в России может вырасти на порядок.

Выгоду получают все

Кого можно назвать в качестве выгодополучателей при реализации ГЧП в инфраструктурном строительстве? Да практически всех прямых или косвенных участников. Государство заинтересовано в повышении качества и уровня жизни, в улучшении имиджа страны и развитии экономики. Бизнесу интересно повышение доходности инвестиций. Использование модели ГЧП при реализации высокоскоростного движения предусматривает сегодня доходность на капитал от 15 до 20%. Это достаточно много.

Регионы и муниципалитеты в зоне магистралей получают возможности для ускоренного развития экономики, выравнивания и увеличения стоимости земли. Это также повышение статуса региона и повышение экономической активности, новые возможности для развития промышленности. Это поставщики, подрядчики, это внедрение новых технологий, импульс для активизации научных исследований. То есть практически все слои, все участники или стороны нашей экономической жизни получают эффект.

Почему же тогда ГЧП в России развивается не столь быстро? Причин много. Одна из них — отсутствие необходимых законов о ГЧП, которые еще только разрабатываются. Вот один из примеров. Прокурор Кировской области обжаловал соглашение о ГЧП в регионе только потому, что, вместо публикации конкурсной документации на сайте госзакупки, она была опубликована на сайте правительства области. Многие бы хотели участвовать в проектах ГЧП, но боятся правоприменительной практики со стороны надзорных органов.

Где взять деньги?

Каковы источники средств, которые могут быть привлечены для реализации программы развития транспортного строительства? Роль банков в государственно-частном партнерстве очень велика. И значительную часть денег предоставляют на такие проекты именно они. Поэтому при ГЧП реально участие трех сторон в проектах. Это публичный сектор, частный инвестор и кредиторы. Банки в такой ситуации выступают как очень важное звено для структурирования проектов и потом для контроля над ними. В последнее время в концепции ГЧП в России произошла достаточно серьезная эволюция взглядов, интересы кредиторов стали реально учитываться. Есть действующий закон ФЗ о концессионных соглашениях, который позволяет заключать прямые соглашения с кредиторами.

Для расширения и тиражирования применения ГЧП в регионах чрезвычайно важны вопросы обеспечения государственных обязательств. Каким образом Бюджетный кодекс отражает те обязательства, которые берет на себя публичная сторона? Тем более что они не всегда прямые, легко просчитываемые. Например, что будут делать власти, если расторгнут соглашение с частной стороной, как будут их компенсировать? Ответа пока нет.

И все же с 2005 года, когда этот процесс был запущен, пройден уже большой путь. Есть и конкретные реализованные проекты ГЧП. В их числе — расширение аэропорта Пулково и строительство Западного скоростного диаметра в Санкт-Петербурге, которые получили международные призы как лучшие проекты ГЧП. Сейчас очень важно этот опыт собрать и начинать использовать его положительные уроки.

Еще одна проблема — высокая процентная ставка банковского финансирования в России. По словам Александра Мишарина, при ставке более 12% ни один инфраструктурный проект практически невозможен. При ставке менее 5% доля государства может снижаться до 50 и менее процентов. Сейчас это не используется, и это одна из причин того, что ГЧП медленно развивается.

Минтранс традиционно выступает локомотивом развития проектов ГЧП в транспортном строительстве. И многое получается. Прямой сбор платы по первым дорожным концессиям обеспечивает необходимую базу для заключения контрактов жизненного цикла автодорог, которые уменьшают стоимость проектов, улучшают качество ремонтного обслуживания дорог. Но можно идти еще дальше, применяя более сложные схемы, при которых риски трафика частный партнер частично перекладывает на себя, более правильно управляет эксплуатационными затратами.

...Строительство транспортной инфраструктуры — один из ключевых вопросов развития российских регионов. Увеличение скорости движения по железной дороге втрое (а это не предел) во столько же раз сокращает время в пути. А это значит, что из большинства региональных центров европейской части страны можно будет добраться до столицы всего за несколько часов. Повышение мобильности населения благодаря развитию транспортной инфраструктуры в купе с использованием современных средств связи даст мощный импульс экономического развития как регионов, так и всей страны.

(При подготовке обзора использованы данные конференций в рамках Красноярского экономического форума (КЭФ)).



Мягкий взлет после жесткой посадки

Как повысить привлекательность авиации для населения страны? Что можно сделать для развития межрегиональных авиакомпаний и создания низкобюджетной авиации? Эти и другие вопросы обсуждались в рамках Красноярского экономического форума и на отраслевом совещании в правительственной резиденции «Горки». | Владимир Богоров

Роскошь полета — раз в два года

В последние годы авиация в России стала одним из быстрорастущих сегментов экономики, даже в условиях ограниченного субсидирования со стороны государства. За последние три года авиаперевозки растут в среднем на 18% в год, вопреки прогнозам аналитиков, ожидавших умеренного роста. Это гораздо быстрее, чем во всем остальном мире. Прямой конкурент авиации, железная дорога, в 2012 году перевезла на 10% меньше пассажиров, чем в 2009-м.

Сегодня российские граждане в среднем летают один раз в два года. По этому показателю Россия находится на уровне Польши, втрое отставая от кризисной Западной Европы. Летали бы и чаще, но стоимость авиабилетов для российских пассажиров остается слишком высокой, что в последнее время вызывает все больше нареканий. После приватизации и дробления единого Аэрофлота на ряд мелких частных компаний произошла жесткая посадка местных региональных маршрутов, большинство из которых просто перестали существовать. В результате сегодня из Екатеринбурга, например, в Омск улететь можно — но только через Москву. По крайней мере, такой маршрут выдает поисковая строка Яндекс. Все это крайне неудобно для пассажира, ведет к перегрузке столичных аэропортов, да и просто противоречит здравому смыслу.

Анализ стоимости перелетов в экономических классах показывает, что в России все компании перевозят пассажиров по схожим и весьма недешевым ценам. В крупнейших регионах мира доля низкобюджетных компаний-перевозчиков (лоукостеров — от английского термина lowcost) колеблется в от 20 до 40%. А в России она близка к нулю — после банкротства низкобюджетных компаний AviaNova и SkyExpress лоукостеров не осталось. Поэтому россияне и не могут летать так дешево и часто, как западноевропейцы.



Возможно, скоро ситуация изменится. О желании создать дочернюю компанию-лоукостер заявил президент «Аэрофлота» Виталий Савельев. Компания UTair тоже намерена создать низкобюджетного перевозчика и даже для этих целей подобрала аэропорт в 80 км от Москвы.

Такой подход многие считают правильным. Lowcost не может занять всю нишу, которая оценивается в 30% российского рынка. Идея создания lowcost под крылом крупного перевозчика выглядит верной. Потому что все затраты на содержание парка можно распределить на большое количество самолетов. А спрос на региональные перелеты есть, и спрос устойчивый. По словам Евгения Чудновского, директора управляющей компании «Аэропорты регионов», бывшего гендиректора ОАО «Аэропорт Кольцово» (Екатеринбург), они сделали маршрутную сетку из Екатеринбурга до близлежащих Тюмени, Перми, Магнитогорска, Оренбурга и других городов. Этими маршрутами никто не летал 20 лет. Потратили на это существенные деньги и не пожалели: три из семи рейсов программы вышли на окупаемость всего за год работы! Но непонятно, что будет дальше. Вопрос очень сложный, потому

что необходимо продвигать эти маршруты среди наших пассажиров. Они должны знать, что это системно и надежно, и только в этом случае они будут летать, обеспечив постоянный пассажиропоток. Стоимость билетов не столь высока. У региональных авиаперевозок большой потенциал — есть куда расти. Их объемы по сравнению с началом 1990-х годов упали в десятки раз.

Российские сложности

Все авиакомпании хором говорят о существенных нормативных ограничениях, которые тормозят развитие отрасли в стране. Среди них — запрет на наем иностранных пилотов, высокие пошлины на покупку иностранных самолетов, потери при возврате авиабилетов.

Хотя некоторые из вопросов в последнее время начали решаться. Так, сдвигается вопрос о том, что российские авиакомпании смогут нанимать не только российских пилотов, но и иностранные экипажи. Но остаются ограничения по количеству пилотов. Этот вопрос существенно влияет на эффективность компании. Нужно поднимать летчикам зарплату — хотя бы потому, что от их квалификации и мастерства прямо зависит безопасности полетов.

Привлечение все большего количества иностранных авиаторов будет способствовать улучшению ситуации не только в низкобюджетном сегменте, но и в отрасли в целом.

Один из самых острых вопросов — пошлины на приобретение иностранной авиатехники. До сих пор существует дискриминация в отношении авиакомпаний, в том числе зарубежных. В России есть уже инфраструктура для того, чтобы развивать низкобюджетную авиацию. Но важно повысить ее эффективность. Обновление самолетов должно быть достаточно оперативным. При этом требуется универсальное законодательство для всех авиакомпаний, независимо от их статуса.

Российские пассажиры имеют право сдать билет на рейс в течение 24 часов до вылета и получить полную компенсацию его стоимости. В других странах такого нет. Это подвергает риску доходы авиакомпаний, особенно низкобюджетных.

Может ли в России быть реализован успешный проект по созданию лоукостера? В этой связи интересен взгляд Джозефа Враби, руководителя компании CeoWizzAir, которая имеет успешный опыт организации низкобюджетных перевозок. По его мнению, низкобюджетные авиакомпании более гибки и могут быстро мобилизовать необходимые ресурсы по сравнению с крупными. Они уже показали свою эффективность управления бизнесом, предельно снижая накладные расходы. В частности, продажу билетов ведут через интернет, не пользуясь услугами агентств. Развивают сопутствующие сервисы. Если посмотреть на отрасль в целом, то только 7—8% выручки зарабатывается за счет авиабилетов. Авиакомпании могут за-

рабатывать прибыль, используя другие профильные бизнесы.

У иностранцев есть определенная озабоченность по поводу бизнес-партнерств в России. Бизнес по-русски очень часто несопоставим с некоторыми западными стандартами. Инвесторов в российский рынок часто останавливает именно такой стиль ведения дел российских бизнесменов. Оценивая авиарынок в России в целом, они делают вывод о его перспективности, он может активно развиваться — при условии устойчиво низких тарифов. И это крайне важно как для перелетов внутри России, так и для развития международных рейсов.

Помочь встать на крыло

Чтобы убедить людей пользоваться региональными авиаперевозками, нужно сделать их доступными. Но как этого достичь? При высокой стоимости перевозок должны быть реализованы механизмы по снижению затрат авиакомпаний и аэропортов.

Ряд факторов влияет на развитие региональных перевозок как позитивно, так и негативно. К позитивным можно отнести уровень экономического развития самого региона, где платежеспособность населения определяет его активность и подвижность. Существенно способствуют развитию таких перевозок федеральные и региональные программы поддержки авиаперевозок. Все больше регионов, вне зависимости от федеральных программ, выделяют средства из своих бюджетов с целью снижения стоимости билетов и обеспечения их доступности для широких слоев населения. Еще один фактор — это федеральные программы, направленные на снижение затрат авиакомпаний. Это

и субсидии по лизинговым платежам за воздушные суда, и отмена таможенных пошлин на ввоз региональных воздушных судов до 50 кресел. Эти решения действуют уже несколько лет.

Федеральная программа должна быть дистанцирована от региональной программы субсидирования. То есть ее ключевой момент — это субсидия не на пассажира, а субсидия маршрута или субсидия летного часа. Как только маршруты приобретут необходимый уровень популярности, субсидии будут постепенно стремиться к нулю.

Среди негативных факторов — неравномерность развития регионов. Это серьезно затрудняет межрегиональные связи, а также возможности территорий по реализации собственных программ поддержки авиаперевозок. Авиакомпании сталкиваются с серьезными проблемами при организации финансирования приобретения воздушных судов для региональных перевозок. Банки, учитывая существенные риски и низкую рентабельность этих перевозок, предпочитают участвовать в финансировании приобретения и лизинга больших воздушных судов, нежели региональных самолетов.

Надо понимать, что самолеты малой вместимости не могут быть экономически эффективны как минимум в период раскатки маршрутов, то есть надо дать авиакомпании возможность закрыть свои убытки за счет федеральных субсидий.

Большое значение имеет введение нулевой ставки НДС на реализацию внутренних воздушных перевозок. Авиакомпаниям со специализацией на внутренних воздушных линиях уже предлагается механизм компенсации тех выпадающих доходов бюджета, которые возникнут в связи с отменой НДС. Примеры соседних стран говорят о том, что это совершенно нормальный способ пополнения бюджета в случае отсутствия НДС.

Предложение по установлению нулевой ставки НДС на внутренних воздушных линиях и введению сбора на международных воздушных линиях кажется наиболее актуальным, если посмотреть на статистику пассажирских перевозок в РФ. Несколько лет подряд темпы роста пассажиропотока на международных воздушных линиях серьезно опережают темпы роста пассажиропотока внутри страны. Из 74 млн человек, которые были перевезены гражданской авиацией России в 2012 году, 38,5 млн улетело за границу и только 34,5 млн путешествовали внутри страны. Рост на международных линиях





составил 23%, а рост пассажиропотока на внутренних линиях — всего 8%. Это явный перекося не в пользу развития внутрироссийских перевозок, и вопрос НДС становится очень актуальным.

Кто сядет за штурвал?

Тема подготовки летного состава сохраняет свою крайнюю актуальность на протяжении длительного времени. И хотя вопрос поднимается постоянно, он по-прежнему далек от разрешения. В целом по России не хватает более 5 тыс. пилотов. Причем их нехватка ощущается повсеместно. В качестве примера можно взять Красноярский край. На всю огромную территорию существует один вуз, который готовит 20 пилотов, а не хватает более 500. И эта нехватка в ближайшее время только усугубится.

Кроме того, из-за отсутствия в региональных аэропортах квалифицированного персонала, который имеет возможность обслуживать иностранные современные воздушные суда, авиакомпании вынуждены за свой счет обучать этих специалистов в сертифицированных центрах подготовки.

Инфраструктура для обучения в России во многом разрушена, поэтому авиаперевозчики пытаются найти свои решения вопроса. Так, компания AirBridgeCargo успешно применяет модель, которую давно используют ведущие перевозчики мира, — готовит пилотов за рубежом. Это дешевле в несколько раз, короче по времени, а главное — качественнее. Специалист, обладая навыками управления западной и отечественной техникой, приходит на работу подготовленным к пилотированию разных типов самолетов. По словам представителя компании AirBridgeCargo, со временем эта программа будет перенесена в Россию. Но пока об этом говорить преждевременно.

Правительство понимает...

В Правительстве РФ сегодня понимают, что страна нуждается в развитии низкобюджетной авиации. Более того, предпринимают шаги по реализации этой цели. Впервые в основах политики по развитию гражданской авиации было определено в качестве одного из приоритетов развитие именно низкочастотных перевозчиков. Раньше в официальных документах такого понятия не существовало. Сейчас в прави-

„ По данным Минпромторга РФ, парк самолетов малой и региональной авиации России сегодня на 50% состоит из зарубежных воздушных судов. В настоящее время российский авиапром практически не поставляет на рынок самолеты для местных и региональных авиалиний. Стагнация производства в России воздушных судов привела к тому, что парк малой авиации РФ почти в 22 раза уступает парку малой авиации США (около 10 тыс. воздушных судов в России против около 224 тыс. в США)

тельство разработало комплекс мер по развитию отрасли, в том числе по созданию и развитию лоукостеров. Еще одна из мер, которая в скором времени будет реализовываться, — применение невозвратных тарифов. Решается вопрос с обновлением парка воздушных судов. Практически все лайнеры, которые не производятся в России, будут освобождены от взимания пошлин. Разработан законопроект о допуске иностранных пилотов.

Правительство РФ поставило одной из своих задач увеличение транспортной подвижности населения на 40%, и авиация здесь играет ключевую роль. Об этом заявил премьер-министр Дмитрий Медведев на совещании по развитию региональной авиации в Горках. «У нас не существует никакой возможности добраться до целого ряда регионов по-другому. И железные дороги в обозримой

перспективе эту задачу решить не смогут, как и обычное дорожное хозяйство», — отметил премьер.

В прошлом году была утверждена федеральная «Дорожная карта» развития региональных авиаперевозок, и федеральные власти активно ее финансируют. Так, в этом году в федеральном бюджете предусмотрено выделение 3,5 млрд рублей для обеспечения сообщения между Дальним Востоком, Сибирью и европейской частью страны. Еще около 500 млн рублей выделяется на субсидирование авиасообщения с Калининградом. На базе ряда аэропортов Крайнего Севера созданы федеральные казенные предприятия, на их субсидирование в 2013 году направляется около 3 млрд рублей, и еще более 2 млрд — на обновление парка региональных самолетов.

«Дорожная карта», в частности, предусматривает появление до 2014 года не менее двух малобюджетных перевозчиков. В частности, подобный проект подготовлен в Приволжском ФО, где специальный тариф на эконом-класс будет действовать с 1 апреля по 30 ноября 2013 года. Феде-

ральный бюджет выделяет на проект 300 млн рублей. В 2012 году на развитие малой авиации было выделено из федерального бюджета 1,9 млрд рублей. Это позволило четырем авиакомпаниям заказать через лизинговые контракты 26 самолетов. Основным авиаперевозчиком в проекте выступает компания Ак Барс Аэро (Татарстан). Совместная задача федерального центра, регионов и авиаперевозчиков — сформировать востребованную сеть маршрутов, обеспечить регулярность рейсов и нормальную стоимость билетов, приемлемую для населения. По мнению правительства, задача эта вполне реальная.

... Остается надеяться, что все эти меры дадут результат. И тогда еще при нашей жизни можно будет не только долететь из центральной части страны до Дальнего Востока и обратно, но при этом еще и не разориться.

Инфраструктура территорий



Модернизация ЖКХ
стр. 34

**Рациональное
природопользование**
стр. 39

Индустрия отдыха
стр. 42

Муниципальная Россия

**Город Нововоронеж,
Воронежская область**
стр. 44

**Город Шуя,
Ивановская область**
стр. 47

Елена Довлатова: «Времени на раскачку не остается»

Комплекс водоснабжения и водоотведения — один из самых сложных в коммунальном хозяйстве. Деятельность предприятий водоканала жизненно важна для миллионов наших граждан. Без воды, как известно — «ни туды и ни сюды». Пользуясь в своих квартирах благами цивилизации, люди редко задумываются, какой труд затрачивают коммунальные службы, чтобы в кране всегда была вода. О проблемах и перспективах модернизации отрасли водоснабжения и водоотведения накануне Всероссийского съезда водоканалов, который состоится в Екатеринбурге 15–20 апреля, рассказывает Елена Довлатова, исполнительный директор Российской ассоциации водоснабжения и водоотведения (РАВВ). | Валерий Борисов

Елена Владимировна, что сделано за последние годы для улучшения качества питьевой воды и водоснабжения в российских регионах?

— За последние несколько лет в отрасли произошли кардинальные изменения. С 1 января 2013 года вступил в силу Федеральный закон № 416 «О водоснабжении и водоотведении».

Благодаря усилиям экспертного сообщества закон был подготовлен и одобрен властью, сегодня мы имеем четкие правила игры в отрасли. Работы впереди, безусловно, еще много, так как предстоит принять более 25 нормативно-правовых актов.

Этот закон жизненно необходим. До последнего времени потребители не задумывались о рациональном потреблении воды. Предприятия зачастую сбрасывали промышленные стоки в систему канализации без какой-либо очистки, государство не уделяло внимания проблемам чистой воды, реконструкции и модернизации основных фондов отрасли.

В наше время вода становится все более ценным ресурсом, ее расход необходимо контролировать, использовать рационально. Но прежде чем говорить о воде как о национальном богатстве, необходимо было разобраться с трудностями в нашем водопроводно-канализационном хозяйстве.

— Какие проблемы тормозят развитие отрасли?

— Основная проблема — качество воды, которую мы поставляем населению. Большое количество проб воды не соответствует санитарным нормам. Причин несколько. С одной стороны, взаимоотношения предприятий водоканала с управляющими компаниями. Конечный



потребитель получает воду, прошедшую через внутридомовые и внутриквартальные сети, которые зачастую не поддерживаются в нужном состоянии, через них происходит загрязнение ресурса, а потребитель считает, что по определению виновен водоканал.

Еще одна проблема — традиционно заниженные тарифы на водоснабжение и отведение. В ряде городов и регионов тариф очень низкий, не превышает 7 рублей за 1000 литров. По такой цене даже сносное качество обеспечить трудно. Прежде всего, тариф должен быть экономически обоснованным, чтобы хватало финансовых средств не только на реагенты и зарплату обслуживающего персонала, но и на модернизацию, замену сетей, промывку, реконструкцию...

Не приходится рассчитывать на сказочного инвестора, реальным источником возврата инвестиций остается на сегодня тариф. С моей точки зрения, очень важно изменить конструкцию управления и государственную политику в области водоснабжения. Иначе очень скоро трудности станут необратимыми.

Еще одна серьезная проблема отрасли — состояние водных источников. В ряде регионов, особенно в центре страны, изучением подземных источников артезианской воды, водных горизонтов почти не занимаются, поэтому неизвестно, на какой запас можно рассчитывать. Известно лишь качество воды в реках и других наземных источниках, и оно оставляет желать лучшего.

— **Общепризнанно, что отрасль нуждается в коренной реконструкции, для чего требуются значительные инвестиции. Что можно сделать для повышения инвестиционной привлекательности отрасли?**

— Привлечение частных инвесторов и создание необходимых условий для участия бизнеса в развитии ЖКХ — центральная задача государственной политики. По разным оценкам, только на доведение до нормативного состояния инфраструктуры водоснабжения и водоотведения потребуется от 3 до 15 трлн рублей. Реальный годовой объем инвестиций на все ЖКХ в целом не превышает сумму 20 млрд в год, что покрывает менее 1% требуемых средств на модернизацию инфраструктуры водопроводно-канализационного комплекса.

Федеральный и региональные бюджеты не готовы нести такую нагрузку, за счет платежей граждан (через повышение тарифа) также невозможно набрать эту сумму. Поэтому на помощь должен прийти частный капитал. Основным источник привлечения внебюджетных инвестиций в отрасль — развитие механизмов государственно-частного партнерства (ГЧП). К сожалению, партнерство не является для нашей отрасли универсальным методом перевода на качественно новый этап развития. Концессионер, так же, как и муниципалитет, не защищен от системных проблем в сфере ВКХ (проблемы тарифного регулирования, несовершенство природоохранного законодательства и т.д.), он рискует, вкладывает собственные или кредитные средства.

Механизм концессии, декларируемый в ФЗ-416, стимулирует концессионера заключать соглашения с городами с населением от 300 тыс. жителей и выше. Объекты водоканала малых городов должны объединяться, чтобы стать интересными для инвестора. Однако несовершенство концессионного законодательства пока не позволяет заключать соглашения с несколькими городами в одном регионе, поскольку собственниками водоканалов являются различные муниципальные образования. С точки зрения экономической целесообразности привлечение инвестиций в небольшие города может базироваться на принципах интеграции и консолидации малых водоканалов под управлением центральной компании, ответственной за коммунальные услуги водоснабжения и водоотведения во всем регионе. В этом случае привлечение инвестиций, например, под гарантию областного бюджета (или

использование любых других залоговых инструментов), будет значительно проще, поскольку речь идет не о муниципальном уровне, а о субъекте в целом.

Для инвесторов это гораздо более привлекательно. Во-первых, они имеют дело с большим проектом, следовательно, можно говорить о меньшей процентной ставке. Во-вторых, есть возможность напрямую взаимодействовать с областной властью, получать более весомые гарантии. В-третьих, появляется возможность более оптимального тарифного регулирования, потому что в малых городах тариф изначально запредельно высокий (антиэкономика от масштаба). В случае создания центральных областных компаний можно добиться его выравнивания. Сегодня абсолютно очевидно, что процессы укрупнения и объединения предприятий отрасли в рамках субъекта, области, региона — это системный, фундаментальный шаг для привлечения инвестиций и развития ВКХ малых и средних городов России.

— **Значительную долю в тарифе предприятий водоканала занимают затраты на электроэнергию. Как можно снизить эту долю? Возможна ли увязка коммунальных тарифов с ростом энерготарифов?**

— Предприятия водоканалов электроэнергию закупают на тех же условиях, что и другие хозяйствующие субъекты, например, пивоваренный завод. Однако бутылка пива продается по цене, никем не ограничиваемой, а тот же объем воды — за копейки... Тариф для коммунальных предприятий ограничен предельным индексом, в результате его рост — ниже инфляции. Доля электроэнергии в итоге в тарифе разрастается, в некоторых регионах она уже составляет до 50%. И этот дисбаланс очень тормозит развитие отрасли. Кроме того, по договорам мы вынуждены платить энергетикам авансы, хотя нам такую предоплату никто не делает. По сути, кредитруем их даже без наличия финансовых источников для этого. Наша отрасль вынуждена платить также и за недобор или перебор электроэнергии. И в результате получается не очень удачная конструкция. Должна быть симметрия: если с водоканала берут авансы, пусть и ему тоже аванс платят! Если нам ограничивают тариф, то и энергетикам пусть ограничивают. Тогда это было бы справедливо.

— **Ваше отношение к идее долгосрочного тарифного регулирования в отрасли, в том числе, двуставочному тарифу?**

— Идея долгосрочных тарифов разумна, но, к сожалению, она будет очень плохо реализовываться, если мы будем стартовать с нынешнего уровня. До тех пор, пока мы не сделаем тариф экономически обоснованным, как в Европе, хотя бы на уровне 1—2 евро, идея может зачехлиться на корню. Точка отсчета должна быть экономически обоснованной, иначе смысла во всем этом просто нет.

Я выступаю за двуставочный тариф в водоснабжении и водоотведении, в этом случае плата делится на постоянную и переменную составляющие. Первая — за возможность подключиться к системе, тогда водоканал может рассчитывать на постоянный объем средств, а люди должны понимать, что они платят за доступность водопровода. Вторая — за конкретный объем ресурса, который потребляет человек. Поясню: если человек, допустим, уехал в отпуск, ресурс не потребляет, соответственно, его не оплачивает. При этом в системе водоснабжения ничего не изменилось, предприятиям необходимо иметь средства для ее поддержания в норме, но этих денег они не получают.

— **Что необходимо для оптимального и сбалансированного развития отрасли в долгосрочной перспективе?**

— До тех пор, пока к водоснабжению и водоотведению будут относиться так же, как к уборке мусора или мытью подъезда, развиваться отрасль будет сложно. Водоканализационное хозяйство — это сложная, многокомпонентная, капиталоемкая и социально значимая отрасль. Чтобы общественное мнение изменилось и произошло осознание этого факта, необходима серьезная информационная и разъяснительная работа. Сегодня отрасль отдельно не регулируется никаким министерством или ведомством. В Минрегионе РФ нет отраслевого департамента по коммунальному водоснабжению и водоотведению. Наша ассоциация, РАВВ, продолжает обсуждать с органами власти возможность создания централизованной структуры управления отраслью на федеральном уровне.

Для успешного развития водопроводно-канализационного комплекса важно также определиться, как будет регулироваться отрасль и в чьих руках она будет находиться: в государственном управлении или в частной собственности. В этом случае можно будет адекватно выстраивать отношения в дальнейшем. Совместить оба подхода, как показывает практика, нам пока крайне сложно, а времени, учитывая текущее состояние отрасли, к сожалению, очень мало.

Экономия в автоматизации

Рост цен на электроэнергию вызывает у предприятий–потребителей естественное желание снизить ее потребление. Внедряемые ООО «Электросервис Комплект» технологии энергосбережения, применяемое оборудование и существующие разработки позволяют решать задачи максимально эффективного использования энергии.

О возможностях компании рассказывает ее руководитель Дмитрий Галактионов. | Ксения Разумовская

— Дмитрий Станиславович, расскажите о направлениях деятельности и конкурентных преимуществах вашей компании.

— Основное направление — разработка, производство и монтаж силового электрооборудования для предприятий водо- и теплоснабжения, промышленности и транспорта. Работа наших специалистов всегда начинается с анализа текущего состояния оборудования. В это понятие входит вычисление энергопотребления и оценка возможной экономии финансовых средств за счет проведения мероприятий и работ, направленных на рациональное расходование энергоресурсов. Начав работу с реализации проектов внедрения преобразовательной техники на объектах ВКХ г. Москвы и Московской области, предлагая интегрированные схемные решения различных систем управления приводов при модернизации или замене отслуживших свой срок машин и механизмов, компания уже более 17 лет ставит целью своей деятельности экономию электроэнергии. Наработки компании и приобретенный опыт позволили нам с 2000 года выйти на общероссийский рынок. Среди конкурентных преимуществ — давнее сотрудничество с компанией DANFOSS; ООО «Электросервис Комплект» имеет статус ее официального дистрибьютора на территории РФ.

Мы являемся членом СРО по проектированию и строительству, имеем сертификат соответствия требованиям ГОСТ Р ИСО 9001-2008. Наша продукция полностью сертифицирована, что позволяет ей успешно конкурировать с известными брендами. При необходимости она может быть оснащена устройствами, обеспечивающими дистанционное управление и интеграцию в действующие системы диспетчеризации. ООО «Электросервис Комплект» — член РАВВ, а с 2012 года — Ассоциации водоснабжения и водоотведения Московской области (АВВ МО).

— Какие конкретно предприятия можно назвать среди ваших потребителей?

— Силовое электрооборудование, которое разработано, смонтировано и введено в строй специалистами нашей компании, успешно функционирует на объектах водоканалов и теплосетей страны (водозаборные узлы, водонасосные станции 1, 2 и 3 подъёмов, котельные). В числе наших заказчиков — водоканалы подмосковных Серпухова, Пушкино и Воскресенска, городов Сочи, Нижнего Новгорода, Тулы, Нефтекамска, Мегиона и многих других. Сотрудниками компании постоянно ведется мониторинг работы внедренных систем управления.



Дмитрий Галактионов, руководитель ООО «Электросервис Комплект»

На протяжении многих лет ООО «Электросервис Комплект» тесно сотрудничает с МУП «Водоканал» г. Подольска. В октябре 2012 года введен в эксплуатацию блок сооружений биологической очистки очистных сооружений города. По отзыву директора Водоканала Михаила Семина, «высококачественные электрооборудование и автоматика, изготовленные ООО «Электросервис Комплект», позволяют безаварийно эксплуатировать стратегически важные объекты нашего предприятия».

В нефтегазовой отрасли наша компания взаимодействует с ОАО «ГАЗПРОМ», ведет разработку, изготовление и поставку электротехнического оборудования для объектов транспорта газа. Среди наших заказчиков также ЗАО «Антипинский НПЗ» и ОАО «Новосибирскнефтегаз».

С 2004 года наша компания плодотворно сотрудничает с филиалами ОАО «МОЭК», ведет комплекты поставки станций и щитов управления для реконструируемых и строящихся РТС и ЦТП. Важным заказчиком для нас является Московский метрополитен, где ООО «Электросервис Комплект» выполняет работы по модернизации и поставкам оборудования для систем управления вентиляции, затворов, водоотливных и канализационных установок для станций «Парк Культуры», «Митино», «Братеево», «Новоосино» и других.

— Насколько широка география ваших поставок внутри страны?

— Сегодня наша компания ведет поставки, что называется, «от Москвы до самых до окраин». Реализованы проекты для ОАО «ТАГМЕТ», г. Таганрог,

АО «ДСК», г. Воронеж, ООО «Ярославнефтьоргсинтез» и других предприятий регионов РФ; в 2011 году проведены работы по автоматизации цехов ОАО «Ступинская металлургическая компания» (Московская область). Также с 2011 года ООО «Электросервис Комплект» разрабатывает и изготавливает энергосберегающее оборудование для объектов олимпийского строительства в Сочи, а в 2012 году введено в эксплуатацию оборудование для комплекса зданий и сооружений, в которых затем был проведен саммит АТЭС на острове Русский во Владивостоке.

...Деятельность ООО «Электросервис Комплект» всегда ориентирована на обеспечение интересов заказчика. Реализация потенциала энергосбережения предприятия позволяет нашим заказчикам поддерживать производственные затраты на постоянном уровне или даже снижать их, несмотря на повышение тарифов на электроэнергию.



ЭЛЕКТРО Э СЕРВИС
КОМПЛЕКТ

ООО «Электросервис Комплект»
117461, г. Москва, ул. Каховка, 10, корп. 3
Телефон/факс (495) 661-7848
Телефон (495) 775-6110
office@esc.su
www.esc.su

Кадровая политика — основа успеха

«Человеческий фактор еще никто не отменял, даже в эпоху высоких технологий и автоматизации», — считает Михаил Семин, директор МУП «Водоканал» г. Подольска. Забота о людях и правильная кадровая политика стали базой для производственных успехов предприятия, которое активно реализует проекты модернизации инфраструктуры. | Петр Брагин

За последние годы в МУП «Водоканал» сформирована целостная система подготовки, переподготовки и повышения профессионального мастерства работников, ориентированная на заботу о людях.

МУП «Водоканал» активно взаимодействует с факультетом водоснабжения и водоотведения Московского государственного строительного университета, Государственной академией профессиональной подготовки и повышения квалификации работников и специалистов инвестиционной сферы, Санкт-Петербургским учебным центром «Северное сияние», Российской ассоциацией водоснабжения и водоотведения (РАВВ). В этих центрах повышают свою квалификацию ведущие специалисты предприятия (в 2012 году обучено 227 человек).

Полученные знания они используют при проведении занятий со слушателями учебных групп внутри предприятия. Для повышения квалификации рабочих кадров на предприятии создана необходимая учебно-материальная база. В ее составе учебно-методический класс и современный лекционный зал, разработаны методические пособия.

Успешное сотрудничество МУП «Водоканал» с ведущими отечественными и зарубежными фирмами (среди которых — «Грундфос», НПО «ЛИТ», НПФ «Бифар», МГУ им. Ломоносова, НПО «Полимер»), участие ведущих специалистов предприятия в работе международных семинаров и выставок по проблемам водохозяйственной сферы (АКВАТЭК, «Передовые технологии и современное оборудование» и других) способствуют развитию производства, освоению и внедрению новых технологий в производственные процессы.

В 2010 году в компании внедрена система менеджмента качества (СМК), введена и утверждена «Методика оценки квалификации работников предприятия». Эта методика позволяет оценить личностные качества работника, регламентирует процедуру оценки результатов, что учитывается при определении размеров оплаты труда и стимулирующих выплат. Аттестация персонала проводится не реже одного раза в 5 лет, в соответствии с Положением.

Предприятие также оказывает материальную помощь в получении работником дополнительного образования. За счет МУП «Водоканал» в настоящее время проводится обучение в вузах



Михаил Семин, директор МУП «Водоканал» г. Подольска

16 специалистов по профильным направлениям деятельности.

Совет молодых специалистов (СМС) помогает молодежи легче адаптироваться на производстве, оказывает помощь во внедрении новых разработок и достижений, освоении передовых технологий. Такая политика способствует закреплению на предприятии молодых людей, которых сегодня в штате предприятия 14%.

Для привлечения и закрепления молодых рабочих с рядом профессиональных училищ г. Подольска заключены договоры социального партнерства, по соглашению они направляют своих учащихся на предприятие для прохождения производственной практики.

Кроме того, на предприятии систематически проводятся конкурсы на звание «Лучший по профессии» среди электрогазосварщиков, слесарей аварийно-восстановительных работ, машинистов насосных установок, электромонтеров. Победители ежегодно участвуют в областных конкурсах «Лучший по профессии».

Особое место отводится пропаганде достижений МУП «Водоканал»: условий труда, действующего социального пакета, бережного отношения к водным ресурсам, экономному расходованию воды. Предприятие взаимодействует со средствами

массовой информации, в частности, с городскими газетами Подольска и региональной телекомпанией «Кварц». О жизни и деятельности МУП «Водоканал» информируют сайт компании, справочник «Жилищно-коммунальный комплекс РФ», а также ежемесячная газета «Вестник Водоканала».

Постоянно популяризируется деятельность МУП «Водоканал» и его достижения для обеспечения жизнедеятельности всего города. Ежегодно при проведении Всемирного дня воды на предприятии устраиваются экскурсии школьников старших классов, выпускаются буклеты.

Коллективный договор МУП «Водоканал» предусматривает добровольное страхование здоровья, компенсацию расходов, связанных с оплатой услуг на занятия физической культурой и массовым спортом, оплату путевок в детские оздоровительные лагеря, льготные путевки в санатории и дома отдыха и иные социальные программы.

Такое отношение к своему кадровому потенциалу позволяет не только обеспечивать надежное функционирование всех систем, но и успешно вести модернизацию с внедрением новых технологий и современного оборудования. В 2012 году реконструирована первая очередь биоблока городских очистных сооружений на 100 тыс. кубометров в сутки (проект стоимостью 850 млн рублей). Проложены новые сети с применением полиэтиленовых труб. Протяженность водопроводных сетей по городу увеличилась до 645 км, сетей канализации — до 351 км, ливневой канализации — 57 км. Темпы реновации сетей составляют до 30 км в год, аварийность на сетях существенно снизилась и достигла показателей европейского уровня.



МУП «Водоканал»

142105, г. Подольск, Московская область,

ул. Пионерская, 16

Телефон (4967) 54-77-37

mup@vodokanalpodolsk.ru

www.vodokanalpodolsk.ru

Надежное оборудование для очистки стоков

Компания GEA Westfalia Separator предлагает центробежное оборудование для обезвоживания и сгущения осадков коммунальных очистных сооружений и станций водоподготовки. О его преимуществах рассказывает Максим Молчанов, руководитель направления охраны окружающей среды компании GEA Westfalia Separator. | Петр Брагин

Максим Олегович, расскажите о последних достижениях компании в области очистки сточных вод?

— Компания GEA Westfalia Separator в своем развитии ориентируется на увеличение эффективности и производительности оборудования при одновременном снижении его эксплуатационных затрат.

Впервые декантирующая центрифуга для обезвоживания пятого поколения — UCF 466 была представлена в 2008 году сначала на выставке IFAT (Мюнхен), а затем и на выставке Экватек в Москве. Сегодня мы имеем уже не одну модель, а целую линейку машин производительностью от 1 до 160 куб.м/час.

В пятом поколении декантеров внедрен ряд инновационных технических решений. Они позволяют достигнуть уникально низких показателей энергозатрат, сохранив при этом первоклассный уровень производительности. Достигнуто 50-процентное снижение энергопотребления по отношению к «классическим» центрифугам. В отдельных случаях удельный расход электроэнергии достигает беспрецедентно низких показателей — 0,5 кВт*ч на 1 куб.м переработанного осадка. (Хотя еще пять лет назад планка 0,9 кВт*ч на 1 куб. м казалась пределом мечтаний).

Не менее важный показатель — снижение удельного расхода полимерных реагентов для кондиционирования осадка. За счет конструкции новые декантеры потребляют меньше реагента, в среднем 1–1,5 кг на 1 тонну сухого вещества. А реагенты — это зачастую даже более серьезная статья бюджета, чем электроэнергия.

При улучшении этих показателей машина ни в коем случае не снижает показатели качества и производительности, а даже наоборот. Дополнительное преимущество — меньше занимаемой площади. Современный декантер обеспечивает в 1,5–2 раза большую производительность в сравнении с машиной аналогичного размера 5–10-летней давности.

— За счет чего достигаются такие показатели?

— Мы будем говорить о четырех основных нововведениях:

- GEA Westfalia Separator summationdrive
- GEA Westfalia Separator ecodrive
- GEA Westfalia Separator energyjets
- Концепция «сверхглубокого пруда».



GEA Westfalia Separator summationdrive — новый планетарный двухредукторный привод собственного производства. Его разработка позволяет избегать потерь, существующих в стандартных приводах с ремнями или установкой приводов по принципу «backdrive». Кроме того, summationdrive позволяет значительно раздвинуть границы дифференциальных скоростей без потери крутящего момента — это очень важный показатель для сохранения максимального качества обезвоживания при высокой производительности и неоспоримое преимущество при работе с тяжелыми осадками. Экономится до 5% энергии.

GEA Westfalia Separator ecodrive — концепция применения одного частотного преобразователя для управления декантером. Совместно с разработкой привода summationdrive стало возможным использование только одного частотного преобразователя для управления скоростью вращения центрифуги. Потери энергии снижаются дополнительно на 5%.

GEA Westfalia Separator energyjets — реактивная сила для вращения барабана. Разработка специальных выпускных сопел для осветленной жидкости позволила использовать силу выходящей струи очищенной воды для вращения барабана. Расход энергии снижается на 10%.

Концепция «сверхглубокого пруда» — особая конструкция барабана и шнека значительно улучшила производительность и эффективность работы декантера. За счет снижения турбулентных возмущений и более эффективного использова-

ния объема барабана увеличилась максимальная производительность машины, снизился расход флокулянта, а в конечном итоге удельный расход электроэнергии снизился почти на 30%.

Все эти четыре нововведения в сумме дают 50% снижение энергопотребления при ошутимом улучшении качества параметров обезвоживания.

— Такое высокотехнологичное оборудование нуждается в качественном сервисе...

— Компания GEA Westfalia Separator обладает многолетним опытом поставки и обслуживания центробежной техники в Россию и страны СНГ. Фирма располагает сервисным центром и складом запасных частей в Москве, предоставляет круглосуточный качественный сервис, возможность гарантийного и послегарантийного сервисного обслуживания. Ежегодные и многолетние сервисные договоры включают в себя профилактический осмотр оборудования и рекомендации по обслуживанию.

Кроме того, существует возможность установки системы WeWatch. При ее использовании оборудование находится под непрерывным надзором аналитического компьютера, и, если нужно, он заранее предупредит о необходимости проведения технического обслуживания. WeWatch в состоянии предупредить и возможной поломке за 6–8 месяцев до ее появления.

Таким образом, в комплекте с высококачественным немецким оборудованием покупатель получает и качественный европейский сервис. Компания постоянно улучшает свое оборудование, предлагает заказчикам свой опыт и инновации для решения возникающих проблем.



ООО «ГЕА Вестфалия
Сепаратор Си Ай Эс»
105094, г. Москва,

Семеновский вал, 6, стр. 1

Телефон (495) 787-20-05,

Факс (495) 787-20-08

wsmoscow.info@gea.com

www.westfalia-separator.ru

Экология может быть ВЫГОДНОЙ

Свердловская область — один из наиболее индустриально развитых регионов страны, природоохранная политика на Урале имеет особое значение. Об итогах и перспективах реализации экологических программ рассказывает Константин Крючков, министр природных ресурсов и экологии региона. | Иван Савельев

-Константин Владимирович, расскажите об основных направлениях региональной экологической программы. Какие крупные мероприятия удалось выполнить за последние годы?

— Среди приоритетов целевой программы «Экология и природные ресурсы Свердловской области на 2009—2015 годы» — предупреждение чрезвычайных ситуаций, формирование систем наблюдения за состоянием окружающей среды, обеспечение охраны особо охраняемых природных территорий областного значения, экологическое просвещение. В рамках выполнения программы в 2012 году установлены две автоматические станции контроля за загрязнением атмосферного воздуха. Теперь они действуют в 12 городах региона, в том числе в Екатеринбурге, Первоуральске, Нижнем Тагиле, Каменске-Уральском, Красноуральске, Верхней Пышме, Асбесте, Кировграде, Реже, Ревде, Полевском и Серове. Это единственная в стране автоматическая сеть наблюдений со столь значительным охватом территории. За ее создание Свердловская область была признана победителем Международного экологического конкурса «ЕВРОРОСС: Партнерство, Опыт, Инновации» и получила грант в сумме 35 тысяч евро. В 2013 году запланирована установка тринадцатой станции в Краснотутуринске, в 2014 и 2015 годах дополнительные станции появятся в Екатеринбурге и Нижнем Тагиле.

На особо охраняемых природных территориях (ООПТ) Свердловской области, таких как природные парки «Олени ручьи», «Река Чусовая», «Бажовские места», заказник «Режевской», обустроены туристские маршруты и стоянки, закуплена техника для охраны, очищена их территория от мусора. Все это способствует развитию экологического туризма: число посетителей ООПТ растет и в 2012 году составило более 130 тыс. человек. Начато обустройство туристско-паломнического маршрута на территории



ландшафтного заказника «Добровольский тракт». В заказнике обустроено 15 из 32 км пешеходной дороги, в 2013 году работы будут завершены. Этот маршрут включен в комплексную областную программу «Духовный центр Урала» на 2011—2015 годы.

Многое делается для повышения экологической культуры населения, особенно школьников и студентов. В массовых мероприятиях, таких как экологическая акция «Марш парков», Экологический форум, Российский студенческий экологический семинар и других, приняли участие более 190 тыс. человек. Впервые в 2012 году организованы интерактивные экологические уроки для младших школьников, аналогичные уроки будут проведены и в 2013 году. Организованы курсы повышения квалификации в сфере обращения с

отходами специалистов-экологов Восточного, Северного, Южного, Западного и Горнозаводского управленческих округов Свердловской области, всего было обучено 250 человек.

— Какие средства выделяются из областного бюджета на выполнение природоохранной программы?

— Всего на выполнение областной целевой программы на 2009—2015 годы предусмотрено около 6,6 млрд рублей, в том числе средств областного бюджета — 1,6 млрд рублей. В 2012 году было выделено около 1,2 млрд, в том числе средств областного бюджета — 277 млн рублей, федерального бюджета — 250 млн, внебюджетных источников — 600 млн рублей. Фактически мероприятия программы выполнены в полном объеме.

— **Что делается по борьбе с нелегальными свалками в регионе?**

— Специалисты областного Центра экологического мониторинга и контроля, подведомственного нашему министерству, за 2012 год обследовали территории 24 муниципальных образований Свердловской области, выявили 114 несанкционированных свалок. Совместно с районными и межрайонными прокуратурами проведено 136 обследований и выявлено 296 мест незаконного размещения отходов. Материалы по этим фактам направляются в прокуратуру для принятия мер прокурорского реагирования в отношении администраций муниципальных образований с последующей ликвидацией свалок.

— **Актуальная проблема современных мегаполисов — утилизация твердых бытовых отходов (ТБО). Какие заводы по переработке ТБО действуют в регионе?**

— С 2011 года в Екатеринбурге работает завод по сортировке ТБО на территории полигона ТБО «Широкореченский». Эксплуатирует его ЕМУП «Спецавтобаза». Завод сортирует мусор, выделяя из общей массы полезные фракции (стекло, пластик, картон, металл). В результате до 20% отходов становится вторичным сырьем. Производительность первой очереди завода — 100 тыс. тонн в год, пуск второй линии увеличил общую производительность завода до 200 тыс. тонн. Ежегодно в Екатеринбурге образуется 532 тыс. тонн отходов, из них 350 тыс. тонн перерабатываются на полигоне «Широкореченский». Другими словами, сегодня сортируется около трети ТБО Екатеринбурга.

— **Можно ли сделать выгодной утилизацию отходов (в том числе медицинских)? Какие эффективные технологии при этом для их сбора используются?**

— Как показывает европейская практика, утилизация отходов вполне может быть эффективной, но при условии, что реализация первичной отсортировки утильных фракций (стекло, бумага, картон, металл) из ТБО составит не менее 50%.

На территории полигона ТБО «Широкореченский» Екатеринбурга функционируют четыре биотермические ямы и инсинераторная установка для утилизации биологических и медицинских отходов. ЕМУП «Спецавтобаза» вывозит и утилизирует от 1,5 до 2 тонн таких отходов. Кроме того, обезвреживают опасные отходы такие предприятия, как ООО



Константин Крюков, министр природных ресурсов и экологии Свердловской области

«Энерго», ООО «Центр безопасности промышленных отходов», ООО «Возрождение», ООО «Экология Урала» и другие. Компания ООО «Уралтермопласт» организовала выпуск полимерных профилей из отходов пластмасс в объемах около 250 тонн в месяц. Аналогичных производств в России не существует. Этот профиль применяется при благоустройстве придомовых территорий, детских и спортивных площадок, дворов, дачных и садовых участков, животноводческих ферм, для изготовления заборов, ограждений, дорожных столбиков, скамеек, столов, урн, вазонов и многого другого.

— **На Среднем Урале за 300 лет активного промышленного развития накопились миллионы тонн техногенных отходов горно-металлургического комплекса. Что делается для их переработки и вовлечения в хозяйственный оборот ценных компонентов?**

— По инициативе нашего министерства в Свердловской области с 2004 по 2010 годы действовала областная инвестиционная программа по переработке техногенных образований, в которой приняли участие около 50 предприятий. В результате переработки техногена только за 2010 год получено почти 8,67 млн тонн продукции. В частности, Высокогорский ГОК после переработки своих отходов получил 10,6 тыс. тонн железофлюса и 0,27 тыс. тонн железорудного концентрата. Нижнетагильский меткомбинат в процессе реконструкции дробильно-сортировочного комплекса переработал более 1 млн тонн мартеновского шлака и почти 1,5 млн тонн доменного шлака.

Получено более 1 млн тонн щебня, 52 тыс. тонн металлопродукта, 67,3 тыс. тонн стального лома, 525 тыс. тонн шлака недробленного, 13,5 тыс. тонн скрапа чугуна. ОАО «Святогор» (Красноуральск) переработало 1,25 тыс. тонн лома черных металлов и 1814,4 тыс. тонн сточных вод сернокислого производства. Получено 0,87 тыс. тонн черновой меди.

Начиная с 2012 года мероприятия, направленные на переработку техногенных образований и отходов I-IV классов опасности, включены в областную целевую программу «Экология и природные ресурсы Свердловской области» на 2009—2015 годы.

В результате выполнения мероприятий программы прогнозируется оздоровление экологической обстановки; вовлечение в хозяйственный оборот дополнительно в качестве вторичного сырья более 3 млн тонн отходов; снижение объема размещаемых отходов производства на 40 млн тонн; снижение объемов накопленных отходов на 2,04 млн тонн; создание около 300 рабочих мест. Получаемая в результате переработки отходов продукция востребована на рынке.

— **В Свердловской области принята Концепция экологической безопасности на период до 2020 года. Расскажите об ее основных ориентирах и направлениях.**

— Концепция экологической безопасности Свердловской области на период до 2020 года будет реализована в три этапа. Первый этап (2009—2010 годы) — переходный, второй этап (2011—2015 годы) — основной, третий этап (2016—2020 годы) — результативный.

Выполнение первого этапа позволило сохранить темпы снижения негативного воздействия на окружающую среду и не допустить увеличения выбросов в условиях кризиса. На втором этапе, до 2015 года, намечается обеспечить экологическую безопасность в области на уровне лучших показателей по стране. Продолжается работа по нормативно-правовому регулированию, уточнению критериев и показателей экологической безопасности.

В Стратегии развития России до 2020 года определен показатель продолжительности жизни населения — 75 лет. Поэтому третий этап реализации Концепции к 2020 году планирует обеспечить такую же продолжительность жизни населения Свердловской области. Все показатели снижения негативного воздействия на природу в нашем регионе ориентированы на достижение этой цели.

Производство без вреда для экологии

Определив приоритетом своей деятельности безусловную безопасность производства, Белоярская АЭС (БАЭС) проводит ответственную экологическую политику: рациональное природопользование, сохранение природной среды, совершенствование систем радиационного контроля. | Роман Топорков

Система экологического менеджмента сертифицирована на соответствие требованиям международного стандарта ISO 14001. Налажен жесткий многоканальный и многоступенчатый контроль радиационной обстановки, в том числе с использованием автоматизированной системы АСКРО. Контроль и мониторинг окружающей среды обеспечивает отдел радиационной безопасности, аккредитованный государственным органом Ростехрегулирования. По результатам этого контроля и наблюдений Росгидромета, обстановка соответствует нормативным требованиям по радиационной безопасности.

АЭС, как любое промышленное предприятие, в своей деятельности использует воду, химические вещества, автотранспорт... Спектр очень разнообразен. Например, котельная комплекса теплоснабжения работает на мазуте, в трансформаторах применяется масло, в высоковольтных выключателях — элегаз, в турбогенераторах — водород... Комплекс химических веществ используется для подготовки очищенной и обессоленной воды, которая циркулирует в третьем контуре энергоблока. Эксплуатируется множество машин и механизмов... Минимизировать общепромышленное воздействие многогранных видов деятельности на окружающую среду — задача, которую также успешно решают атомщики. Производственный экологический контроль по нерадиационным факторам осуществляет испытательно-аналитический центр БАЭС, также имеющий аттестат государственной аккредитации.

Деятельность в сфере экологии и природопользования координирует отдел охраны окружающей среды. В реализацию экологической политики вовлечены все подразделения БАЭС: в каждом назначены сотрудники, ответственные за реализацию стандарта экологического менеджмента, почти 20 работников обучены внутреннему аудиту.

Одним из значимых достижений БАЭС в сфере природопользования является внедрение передового метода очистки водоема-охладителя электростанции от сине-зеленых водорослей, интенсивно размножающихся в теплой воде. С 2010 года атомщики применяют метод биологической коррекции Белоярского водохранилища, так называемую «альголизацию»: производится заселение в водоем другой водоросли — раз-



новидности хлореллы, которая является природным антагонистом сине-зеленых водорослей и препятствует их размножению. За два года уже достигнуты хорошие результаты: «цветение» водоема в летний период существенно снизилось.

Основными принципами экологической политики являются строгое соблюдение законодательных и нормативных требований в сфере безопасности и охраны окружающей среды, применение наилучших существующих технологий и методов, приоритетные действия по недопущению опасных экологических аспектов, постоянная готовность к предотвращению негативных ситуаций, системный подход и открытость в вопросах экологической безопасности. Все производственные сферы, влияющие на экологическую безопасность предприятия, непрерывно совершенствуются, для чего выделяются необходимые ресурсы. Серьезное внимание уделяется повышению уровня экологического образования и культуры безопасности персонала, экологического просвещения населения. На предприятии функционирует система обеспечения качества.

Ежегодно публикуются отчеты по экологической безопасности, в которых атомщики открыто и доступно рассказывают о том, как уживаются вместе атомная станция и природная среда. Брошюру с отчетом получают участники экологической акции БАЭС «Цветущий атомград», организации, население, экскурсанты.

Экологические и медико-биологические аспекты атомной энергетики становятся темами учебно-исследовательских работ участников «Открытых Курчатовских чтений школьников», которые ежегодно проводит БАЭС.

Таким образом, Белоярская АЭС движется в общем русле ответственного подхода атомной отрасли к окружающей среде, осуществления производства без вреда для экологии.

Филиал ОАО «Концерн Росэнергоатом»

«Белоярская атомная станция»

624250, Свердловская область,

г. Заречный, а/я № 149, 150

Телефон (34377) 3-63-59

Факс (34377) 3-80-08

post@belnpp.ru

Центр общественной информации

Белоярской АЭС

Телефоны: (34377) 3-80-45, 3-61-32

Факс (34377) 3-63-42

info@belnpp.ru

**Радиационная обстановка
на предприятиях атомной отрасли:**

www.russianatom.ru

Обуховский: не санаторий — сказка!

Этот санаторий известен не только в Свердловской области, но и далеко за ее пределами. Сегодня «Обуховский» — многофункциональный лечебно-оздоровительный комплекс на 360 мест, в его составе 47 лечебных кабинетов с использованием самых современных методик, плавательный бассейн с минеральной водой и многое другое. Но так было не всегда. Современная история развития санатория неразрывно связана с именем его директора Альберта Макаряна, который возглавляет «Обуховский» вот уже более 25 лет. О достижениях и перспективах развития курорта руководитель рассказывает в интервью главному редактору «Губернского делового журнала» | Валерий Борисов

Альберт Николаевич, 25 лет назад Обуховский был заурядным лечебным учреждением областного уровня. Несколько обветшавших корпусов, водолечебница, столовая — вот, собственно, и все. С тех пор он неузнаваемо преобразился. Сегодня это не просто комфортабельный санаторий, но настоящий сказочный город — «с златоглавыми церквями, теремами и садами». Просто чудо какое-то! Как вам все это удалось? Насколько велики были дотации из областного бюджета на создание такой красоты?

— Санаторий развивается только за счет собственной прибыли: ни кредитов, ни дотаций я не брал никогда, да и привычки нет что-то выпрашивать. Планы развития всегда привязаны к нашим реальным доходам и возможностям. Насколько эффективна такая экономика? Честно говоря, по-другому мы никогда не пробовали. Но знаю, что предприятия, которые рассчитывали на помощь бюджета или инвесторов, как правило, живут хуже. Есть такая поговорка: «берешь чужие деньги и на время, а отдаешь свои и навсегда». То, что зарабатываем, мы тратим на развитие здравницы, а не на погашение ссуд и займов.

Судите сами: за последние 15 лет капитально отремонтированы два старых корпуса и построены шесть новых, на порядок улучшено качество и количество лечебно-оздоровительных услуг. Сегодня в «Обуховском» могут комфортно отдыхать и лечиться более 360 человек одновременно.

Меня как-то спросили: когда было работать легче — в 90-х годах или сейчас? Я однозначно ответил, что в 90-х. Меньше было всевозможных проверок надзирающих органов. В прошлом году только на отчетность ушло 470 пачек бумаги! Убежден, что эти отчеты никто и не смотрит, в лучшем случае — по диагонали. В 90-е годы каждый делал то, что умел и хотел делать. Я, например, хотел сделать из «Обуховского» приличный санаторий — и выполнил это. Поэтому и популярен сегодня наш курорт по всей стране, а прибыли хватает и на налоги, и на развитие.

— В чем конкурентные преимущества «Обуховского»?



Альберт Макарян,
директор санатория «Обуховский»

— Прежде всего — в минеральной воде уникального состава. Такой нигде больше нет. Она идентична воде «Нафтуса» известного закарпатского санатория «Трускавец», но у нас минерализация богаче — 1,9–2,4 грамма на литр (в Трускавце — 0,3–0,6 г/л), и органолептические свойства лучше. Обуховская минеральная вода благотворно влияет на обменные процессы в организме, обладает противовоспалительным, антисептическим, диуретическим (мочегонным) действиями, что способствует вымыванию из почек солей, бактерий, «песка», дроблению камней определенного состава.

В нашем санатории, единственном на Урале, успешно лечатся болезни мочеполовой системы, желудочно-кишечного тракта и сахарный диабет (мы уводим от инсулиновой зависимости). Реально лечатся — в отличие от других лечебных заведений, которые лишь декларируют лечение, не имея для этого необходимой базы. Бутильной водой эти заболевания не вылечишь, поскольку после выхода минеральной воды на поверхность органика через несколько часов распадается. Необходимый эффект достигается при приеме водички на месте, в нашем питьевом

бювете. Это доказано независимыми научными исследованиями.

По условиям приема (проживание, питание, лечение) с нашим санаторием также мало кто может сравниться. Мы своих гостей принимаем со всей душой! Питание — пяти- и шестизразовое. Площадь нашего стандартного двухместного номера — 33 кв. м, в каждом — свой санузел с ванной, телевизор, холодильник и все необходимое для комфортного проживания. Есть и VIP-номера, 2- и 3-комнатные, площадью от 54 до 97 кв. м, оборудованные джакузи и мини-саунами. По оценке гостиничных экспертов, наши номера соответствуют категории три и четыре звезды — с незначительными доработками. Но мне официальная сертификация не нужна, наш санаторий ориентируется на местных жителей.

— Как вы оцениваете итоги последних лет? Каким образом отразился на санатории кризис 2008–2009 годов?

— По итогам прошлого года у нас было около 7600 отдыхающих. Наилучшие показатели были как раз в кризисном 2009 году — 9800 человек. Вплоть до 2010 года люди предпочитали отдыхать в местных здравницах, думали о реальной поправке своего здоровья. И это правильно: и уральцам, и сибирякам сама по себе резкая смена климата и нескольких часовых поясов, мягко говоря, не полезны. Увы, сегодня у многих на первом плане не здоровье, и даже не отдых — а развлечения. Едут в Египет и другие страны, где народные волнения, акулы, инфекции и прочие неприятности, — но все равно едут, экзотику подавай. Болячки свои только усугубляют, доводят себя до инсультов. После такого отпуска требуется еще один, чтобы в себя прийти.

В условиях современных городов даже дети де-факто больны и имеют букет заболеваний. Только в Екатеринбурге на учете десятки тысяч детей с гастроэнтерологическими заболеваниями и болезнями мочеполовой системы. Их можно и нужно лечить в нашем санатории. Вместо этого их отправляют «на юг».

Я экономике не учился, но сообразительный с детства. В прошлом году из Свердловской области 1800 детей отправили отдыхать в Анапу по

льготным путевкам за счет областного бюджета. Другими словами, 41 млн рублей подарили Краснодарскому краю. Хотя прекрасно можно было бы этих детей оздоровить и на Урале: и деньги остались бы внутри региона, плюс дополнительные отчисления в бюджет области.

— Что тормозит развитие санатория?

— Самая большая беда для санаторно-курортной системы — участие в конкурсах по Закону 94 ФЗ «О размещении заказов... для государственных и муниципальных нужд». Это в принципе неправильно. По условиям конкурсов победителем становится любое лечебное учреждение, которое предложит самую низкую цену. Например, по болезням нашего профиля может победить санаторий «Самоцвет», который специализируется на лечении болезней опорно-двигательного аппарата. А наш санаторий может выставить свою кандидатуру на конкурс по профилю «Самоцвета». Более того — может выиграть такой конкурс (если предложит демпинговые цены) и даже организовать лечение — не придерешься! Только пользы от него — никакой. Был, например, такой санаторий «Белый камень», в котором два врача в четырех кабинетах лечили от болезней нашего профиля, не имея в штате даже специалистов-урологов.

Из-за этих конкурсов теряем время: сначала ждем их проведения, потом подведения итогов. А уральские здравницы в итоге с января по апрель пустуют. На начало марта у нас из 360 номеров было заполнено 220, почти три корпуса из восьми не заняты. В результате снижается прибыль, в том числе и отчисления в областной бюджет. Хотя прежде такого понятия, как пустые номера, не было, наш санаторий востребован и круглогодично был заполнен на 100%!

— Что можно сделать для повышения заповняемости санатория?

— В последние два года мы активно работаем с Минздравом и Соцстрахом по долечиванию больных сахарным диабетом и мочекаменной болезнью. Малоимущие граждане могут воспользоваться возможностями Закона 122 ФЗ, получить путевки практически бесплатно. За их долечивание платит Минздрав. В общей структуре таких путевок — около 10%. Я готов принимать и больше — хоть круглый год, хотя государство и закупает путевки очень дешево, практически ниже себестоимости. Но мы на это идем, особенно в зимние месяцы. Более того, на мой взгляд, государство в первую очередь должно оценивать эффективность санаторно-курортных учреждений по их главному показателю — количеству вылеченных и оздоровленных людей, качеству лечения. А получить прибыль от санатория — это не основная задача.

— Что делается для модернизации лечебно-оборудования санатория?

— К услугам отдыхающих — 47 лечебных и диагностических кабинетов. Основное лечение —



это питье в специально оборудованном бювете и бальнеологическое. Несколько процедур очищения кишечника, в том числе и на основе компьютерного комплекса, микроклизмы, орошения минеральной водой. Множество физиотерапевтических процедур: электросветолечение, ДМВ-терапия, магнитотерапия, «сухие» углекислые ванны. Есть габокамера, применяем и термотерапию в сауне с бассейном минеральной воды. Обеспечиваем лечение основных заболеваний и еще множества сопутствующих. Оборудование и лечебные методики постоянно обновляются, развиваются, совершенствуются.

Многое делается для полноценного наполнения досуга отдыхающих. К их услугам зал игровых видов спорта (большой теннис, волейбол, баскетбол), тренажерный зал, бассейн с минеральной водой (24 на 10,5 метра) с горками и гидромассажем. В зимнем саду вас угостят фиточаями и кислородными коктейлями.

В прошлом году мы открыли кабинеты электроэнцефалографии, гирудотерапии, озонотерапии, обновили оборудование УЗИ, аппараты электросветолечения (электрофорез, УВЧ и другие). Есть у нас и собственный клуб, где проходят развлекательные мероприятия, а также богатая библиотека. Желающие могут покататься на лошадях (иппотерапия).

В этом году завершаем строительство семи летних двухэтажных коттеджей для семейного отдыха, в каждом — своя банька. В планах — обустройство лыжного спуска.

— Расскажите о сотрудничестве с научными медицинскими организациями.

— На счету санатория более 90 совместных работ с научными медучреждениями. В том числе с медакадемиями Екатеринбурга (УРГМА) и Перми. Защищено три кандидатские и одна докторская диссертации — по новым методикам лечения мочекаменной и других болезней при помощи обуховской воды. Издано



несколько научно-методических сборников, в том числе «Современные технологии и методики восстановительного лечения в санатории «Обуховский».

...У санатория «Обуховский» — высокая репутация и прекрасные перспективы. Его гости не только укрепляют здоровье, они обретают прекрасное настроение и радость жизни, а также желание вернуться в эту сказку наяву снова.

ОГУП Санаторий «Обуховский»
624852, Свердловская область,
Камышловский р-н
Телефон (34375) 2-34-90
Факс (34375) 2-49-12

Атомное сердце Воронежской области

Нововоронеж, город атомных энергетиков, в прошлом году отметил свой 55-летний юбилей. Его градообразующим предприятием стала одна из первых в стране АЭС — Нововоронежская. Перспективы развития власти города связывают со строительством Нововоронежской АЭС-2, которая обеспечит весь регион тепловой и электрической энергией на десятилетия вперед. | Ксения Разумовская

Спуском 30 сентября 1964 года первого блока Нововоронежской АЭС начался отсчет в истории эксплуатации и развития не только станции и поселка, но и атомной энергетики страны. Атомная станция стала пионером освоения энергоблоков с реакторами ВВЭР (водо-водяные энергетические реакторы корпусного типа), в которых теплоносителем служит вода под давлением.

Постепенно поселок Нововоронежский разрастался, принимал новых жителей, увеличивал количество предприятий и учреждений, превращаясь в современный и благоустроенный, комфортный для проживания город с развитой социальной инфраструктурой. Увеличивалась и территория АЭС, за 55 лет было построено пять энергоблоков. Специалисты Нововоронежской АЭС произвели модернизацию, уникальную даже по мировым меркам, которая продлила сроки эксплуатации ядерных энергоблоков первого поколения. За время работы Нововоронежской АЭС выработано более 430 миллиардов киловатт-часов электроэнергии.

Сегодня Нововоронежская АЭС обеспечивает Воронежскую область электроэнергией на 85%. Кроме того, в составе промышленного комплекса города еще несколько крупных предприятий атомпрома. Среди них такие, как «Нововоронежатомэнергоремонт», «Атомэнергопроект», «Нововоронеж-

атомтехэнерго», Нововоронежский УТЦ «Атомтехэнерго», Аварийно-технический центр Минатома России, Дирекция строящейся Нововоронежской АЭС-2.

За 2012 год, который стал для Нововоронежа юбилейным (городскому округу исполнилось 55 лет), городские власти многое сделали для благоустройства. Отремонтированы четыре улицы, замощены плиткой главная городская площадь и ряд улиц. Также был завершен ремонт кинотеатра «Уран», запущен новый светомузыкальный фонтан, приведены в порядок дворы и скверы. Отремонтированы все школьные спортзалы, началось строительство нового городского стадиона на месте прежнего. Все это стало возможным благодаря многомиллионной финансовой поддержке, которую городу оказали правительство Воронежской области и госкорпорация «Росатом».

Свои надежды на будущее городские власти связывают со строительством Нововоронежской АЭС-2. Не менее важна и диверсификация экономики, развитие производственных проектов, не связанных с атомной энергетикой. В 2012 году в Нововоронеже начали работу два новых предприятия. Одно из них выпускает профилированный металлопрокат, другое — современные отделочные материалы из дерева.

Благодаря соглашению между госкорпорацией «Росатом» и правительством



Юрий Пегусов,
глава ГО
Нововоронеж



Сергей Честикин,
глава администрации
ГО Нововоронеж

Воронежской области о перераспределении части поступающих в региональный бюджет налогов от деятельности предприятий атомпрома, Нововоронеж и Каширский район получают в 2013 году дополнительные крупные средства. Основные объекты инвестирования в 2013 году — строительство 1-го и 2-го блоков Нововоронежской АЭС-2, строительство жилых домов, центрального стадиона, комплексное благоустройство улиц и дворов.

Для Нововоронежа столь мощная поддержка губернатора Воронежской области, правительства Воронежской области и ГК «Росатом» открывает все возможности для того, чтобы интенсивно развиваться, быть привлекательным для молодежи и сохранять традиционно высокий уровень качества образования, спортивного и культурного воспитания и социального комфорта.



Нововоронеж расположен в 55 км от Воронежа, на левом берегу Дона. Был основан как рабочий поселок Ново-Грэсовский в 1957 году в связи со строительством одной из первых в стране атомной электростанции. В том же году переименован в Нововоронежский. Спустя 30 лет поселок получил статус города, а затем городского округа, на территории которого сегодня проживает 32 тысячи человек. Глава городского округа — Юрий Иванович Пегусов, администрацию возглавляет Сергей Александрович Честикин.

Они возрождают атомную энергетику

Сегодня передовые рубежи возрождения атомной энергетики России проходят через Нововоронеж. В дополнение к действующей АЭС здесь идет строительство двух блоков Нововоронежской АЭС-2 (НВАЭС-2). Пуск первого блока намечен на 2014 год, второго — годом позже. | Ольга Иоффе

Заказчик работ на проектирование и сооружение Нововоронежской АЭС-2 — ОАО «Концерн Росэнергоатом», основной подрядчик — ОАО «Объединенная энергостроительная корпорация» (ОЭК). Для строительства НВАЭС-2 корпорация создала в Нововоронеже десять производственных филиалов и две дочерние фирмы. Кроме того, привлекаются до 25 субподрядных специализированных организаций. Координирует их деятельность Управление строительством Нововоронежской АЭС-2 — филиал ОАО «ОЭК».

Филиалы корпорации выполняют около 60% всех строительно-монтажных работ на объектах первого пускового комплекса, в их числе основные, наиболее сложные и важные: здание реактора, машинный корпус, спецкорпус и другие. Сейчас на стройке занято около 3000 строителей ОЭК и ее субподрядчиков.

Сегодня в «ОЭК» сконцентрирован мощный интеллектуальный и управленческий потенциал, собраны лучшие, опытнейшие профессионалы атомного энергетического строительства России. Среди них президент компании В. Саакян, начальник строительства первых двух блоков Курской и Калининской АЭС, заместитель генерального директора Ю. Матвеев, участвовавший в строительстве Чернобыльской и Ровенской АЭС, директор по строительным монтажным работам Ю. Корсун — бывший первый заместитель министра энергетики СССР и другие. Директор филиала ОАО «ОЭК» — Управления строительством Нововоронежской АЭС-2 — доктор технических наук Вячеслав Разинков, правообладатель действующих российских и зарубежных патентов на изобретения. Вячеслав Иванович работал на сооружении пятого блока Нововоронежской АЭС и первого блока Калининской, был главным инженером строительства Воронежской атомной станции теплоснабжения.

Профессионалы корпорации «ОЭК» прошли большую школу гидро- и атомного энергетического строительства. При их непосредственном участии построено и строится 30 объектов атомной энергетики в России и за рубежом. Вместе они составляют команду, чей опыт, управленческая компетентность позволяют не просто эффективно сооружать новую станцию, но и растить специалистов, возрождать профессию строителей АЭС.

Значение строительства НВАЭС-2 для Воронежской области и города Нововоронеж, для которого действующая Нововоронежская АЭС — градообразующее предприятие, — трудно переоценить. Из



пяти блоков НВ АЭС первые два уже остановлены, еще два по 440 МВт должны быть выведены из эксплуатации в 2016 и 2017 годах. Так что строительство второй Нововоронежской станции с учетом предполагаемого роста энергопотребления в Центрально-Черноземном регионе (к 2020 году как минимум в 1,5 раза) становится жизненно необходимым. Сегодня возведение НВАЭС-2 — это 4,5 тыс. рабочих мест в Воронежской области (а на одного занятого в строительстве атомного энергоблока приходится 10 человек, работающих в смежных отраслях), после пуска станции — это работа для более 3000 специалистов, занятые для многочисленных малых обслуживающих предприятий. Для города с населением чуть более 35 тыс. человек это очень существенная цифра. Это налоги в бюджеты всех уровней (уже сегодня действующая и строящаяся станции вместе вошли в тройку крупнейших налогоплательщиков области). Филиалы ОАО «ОЭК» за 4 года выполнили строительно-монтажных работ на 16,7 млрд рублей, только в местный бюджет перечислили более 380 млн рублей. Для Нововоронежской молодежи новая станция дает возможность получения востребованных современных профессий. Можно сказать, что новая станция — это сохранение Нововоронежа как города энергетиков-атомщиков, с хорошей базой перспективного развития.

Серийное строительство атомных станций не велось в России с 1986 года. Позже были только три достройки блоков высокой готовности: два блока Ростовской АЭС и один блок Калининской АЭС. Годы «простоя» дорого обошлись отрасли: потеряна

«связь времен», нарушена преемственность поколений строителей-профессионалов, ушли старые кадры, а новых специалистов, особенно высокотехнологичных профессий, никто не воспитал.

Возрождение традиционной, очень сильной школы энергостроителей-атомщиков, сформировавшейся еще в 70–80-х годах прошлого века, — одна из важных задач, решение которой взяла на себя «Объединенная энергостроительная корпорация».

Те, кто сегодня заняты на строительстве Нововоронежской АЭС-2, в недалеком будущем составят ядро коллектива энергостроителей, способных реализовать намеченные планы строительства новых атомных безопасных станций в России и за рубежом.



**ОАО «Объединенная
Энергостроительная Корпорация»**
115114, г. Москва,
Дербеневская набережная, д. 7, стр. 9
Телефон (495) 644-33-77
Факс (495) 662-77-05
roek@roek.ru
www.roek.ru

МАКС 2013

**МОСКВА
ЖУКОВСКИЙ
27.08 – 01.09**

**МЕЖДУНАРОДНЫЙ
АВИАЦИОННО-КОСМИЧЕСКИЙ
САЛОН**

ВСЕГДА НА ВЫСОТЕ



Международный авиационно-космический салон МАКС заслуженно занял ведущее место в ряду крупнейших мировых авиа-форумов. Главная цель проведения МАКС – демонстрация российских высоких технологий и открытости внутреннего рынка России для совместных проектов с зарубежными партнерами.

WWW.AVIASALON.COM

Город славных традиций

Шуя, один из легендарных древних городов Руси, и поныне не потерял своего значения. Сегодня это признанный промышленный, культурный и духовный центр Ивановской области. | Иван Савельев

Малые города России... Тихие, уютные, с богатой историей и неповторимой архитектурой. Один из них — старинная Шуя, раскинувшаяся на живописных берегах реки Тезы, притока Клязьмы. Любопытны предания об этом городе, «что он есть один из самых древних городов и был некогда Столицей Белой России, и что само слово Шуя на сарматском языке значит Столица». Согласно другой версии, наименование восходит к древнеславянскому «ошую», т.е. «слева», «по левую руку» (то есть «на левом берегу»).

...Первое документальное свидетельство о Шуюе относится к 1539 году. Под этой датой Шуя упоминается в Никоновской летописи среди городов, разоренных казанским ханом Сафа-Гиреем. Вместе с пожаром сгорели и архивы, но есть основания предполагать, что город еще в середине XIV века входил в состав Суздальско-Нижегородского княжества. С 1403 года упоминаются князья Шуйские, которые владели городом на протяжении почти 200 лет. Род Шуйских ведет свое начало от суздальского князя Василия Кирдяпы. Представителем этого рода был и Василий Иванович Шуйский — последний царь из рода Рюриковичей (годы правления 1606—1610). Как повествуют легенды, Василий Шуйский часто наведывался в свою вотчину, чтобы поразвлечься соколиной охотой. В Шуйском кремле (ныне территория площади Союзной) были осадные дворы, принадлежавшие князьям И.И. Шуйскому, Д.М. Пожарскому и другим.

Развитию промышленности и торговли в Шую способствовало удобное положение города на судоходной реке Тезе. В Шую имелся большой гостиный двор (на месте современного Гостиного двора). Торговать в Шую приезжали иногородние и иностранные купцы — в 1654 году в гостином дворе была лавка английско-архангельской торговой компании. Город славился своими ярмарками. С давних времен развивался в Шую текстильный промысел — изготовление льняных тканей. Ткали холсты во многих крестьянских избах, в домах посадского населения города Шуи на деревянных



Наталья Корягина, глава администрации городского округа Шуя.

Родилась 19 октября 1967 года в Шуюе.

В 1990-м с отличием окончила Шуйский государственный пединститут, затем преподавала математику в Шуйской средней школе №7.

В феврале 2001 года возглавила городской отдел образования.

После завершения второго высшего образования по специальности «Финансы и кредит» (также с отличием) назначена на должность заместителя главы городского округа Шуя, заведующей финансовым отделом.

С 2004 года стала первым заместителем главы городского округа Шуя, 30 июля 2012 назначена на должность Главы Администрации городского округа Шуя.

ткацких станах. С середины XVIII века в Шую появились ткацкие полотняные мануфактуры, самая первая мануфактура купца Якова Игумнова была открыта в 1755 году. Однако уже к концу XVIII века всемирный рынок завоевывает хлопок. Шуйские купцы династии Киселевых были первыми предпринимателями, кто наладил поставку хлопчатобумажной пряжи из Англии не только в Шую, но и ее окрестности.

Исторические традиции центра текстильной промышленности живы

и поныне. Город имеет статус промышленного. Экономически активное население городского округа составляет 36 тыс. человек. В Шую работают такие крупные предприятия, как ОАО «ХБК «Шуйские ситцы», ООО «Эггер Древпродукт», ООО «Шуйская прядильная фабрика», ООО «Заря», ООО «Чернобылец» и другие. Продукция Шуйских предприятий узнаваема и востребована потребителями по всей стране. Сохранили свои позиции и брендовые предприятия с солидной историей, такие как ОАО «Шуйская водка», ООО «Шуйская строчевышивальная фабрика», ОАО «Шуйская гармонь». В городе насчитываются 740 малых предприятий и 1641 индивидуальный предприниматель.

Шуя официально входит в число 41 исторического поселения России, на ее территории расположены 123 памятника истории и культуры, в том числе 14 — федерального значения и 11 — регионального значения. Шуя обладает высоким учебным и научным потенциалом. В городе действуют 13 школ и 17 учреждений дошкольного образования, четыре учреждения дополнительного образования.

На 10 факультетах Шуйского филиала Ивановского государственного университета обучаются около 6 тыс. студентов. Действуют также медицинское училище, филиал Ивановского промышленного колледжа, два профессиональных училища.

Шую и его жителей отличает высокая духовность, в городе много действующих храмов. С 2012 года Шуя стала епархиальным центром, в связи с образованием Шуйской и Тейковской епархий, начато строительство епархиального управления.

Шуйская земля дала немало замечательных людей, прославивших не только город, но и страну, в том числе Иван Цветаев (основатель Музея изобразительных искусств им. А. С. Пушкина в Москве), поэт Константин Бальмонт. С городом связаны также имена А.П.Чехова, Э.Г. Казакевича и других известных деятелей русской культуры.

Лучшее из дерева от компании ЭГГЕР

Деревоперерабатывающий завод «ЭГГЕР ДРЕВПРОДУКТ ШУЯ», одно из 17 производственных предприятий семейной австрийской группы компаний «ЭГГЕР», входит в число ведущих промышленных предприятий Ивановской области.

Об итогах и перспективах развития ООО «ЭГГЕР ДРЕВПРОДУКТ ШУЯ» рассказывает генеральный директор Петер Пауль Вайсмайр.

— Г-н Вайсмайр, как давно предприятие действует в России, какую продукцию выпускает?

— Завод по производству древесно-стружечных плит «ЭГГЕР» функционирует в Шуе с 2006 года. На сегодня это один из крупнейших работодателей и налогоплательщиков Шуйского района Ивановской области. Продукция предприятия: ДСП, ЛДСП и тонкие ДСП — находят широкое применение в отделке жилых и общественных помещений, в производстве мебели.

За семь лет успешной работы в России компания вышла в лидеры отечественного рынка древесной продукции, успешно вписавшись в промышленную карту Ивановской области. Помимо выпуска продукции мы активно участвуем в жизни города Шуи и региона в целом. По соглашению с правительством области в этом году компания завершает строительство новой подъездной дороги к заводу. Ее длина составит около двух километров, объем инвестиционных вливаний — порядка двух миллионов евро.

Более трех лет наше предприятие успешно сотрудничает с вузами области. Старшекурсники приходят к нам на практику, успешные кандидаты остаются работать на предприятии. Согласно официальной статистике, компания входит в число самых привлекательных работодателей на рынке Ивановской области.

— Любое промышленное предприятие так или иначе оказывает воздействие на жителей города и на экологию региона. Расскажите о ваших технологических стандартах.

— Все заводы группы «ЭГГЕР» работают по единым стандартам. Технологическое оборудование по производству древесно-стружечной плиты (ДСП) на нашем заводе в Шуе отвечает западноевропейским требованиям. Предприятие оснащено пылегазоулавливающими установками (ПГУ) с фильтрами Shildon, циклонами HLS, фильтрами-циклонами FRUV с эффективностью очистки воздуха 99,5%. Выбросы газов в атмосферу находятся под постоянным контролем. Древесные отходы сжигаются в собственной энергетической установке. Ливневые воды проходят очистку на очистных сооружениях,



принадлежащих компании «ЭГГЕР», после чего используются в производстве. На предприятии ведется постоянный экологический мониторинг.

— Каким образом на предприятии организован экологический мониторинг?

— Мы уделяем большое внимание проведению инструментальных замеров концентраций загрязняющих веществ как в санитарно-защитной зоне (СЗЗ), так и непосредственно на источниках выбросов. Все виды замеров по основным химическим веществам проводятся ежеквартально, по бензопирену, например, раз в месяц. Все данные предоставляются в администрацию городского округа Шуя, в территориальный отдел ТУ Роспотребнадзора с приложением протоколов. Замеры осуществляют независимые сертифицированные организации. Кроме этого, мы проводим исследования воды из скважины и почв. Согласно результатам измерений фактические концентрации контролируемых веществ и ингредиентов не превышают нормативы ПДК во всех точках на границе санитарно-защитной зоны.

— На церемонии открытия шуйского завода руководство компании заявляло о готовности участвовать в социальных программах города. Что делается сегодня в этом направлении?

— Поддержка социальных проектов и благотворительность — среди основных принципов философии компании «ЭГГЕР». За семь лет оказана реальная помощь многим детским учреждениям и социальным объектам региона. Совсем недавно в 10 школах, детских садах и больницах Шуи были установлены новые стеклопакеты. Большое внимание привлекают наши ежегодные спортивные благотворительные мероприятия «Вперед вместе с ЭГГЕР!».

В ходе акции участники пробегают определенную дистанцию — 1, 2 или 5 километров. За каждый километр компания начисляет по 5 евро на строительство детских площадок и игровых комплексов в Шуе. Таким образом, сотрудники предприятия и жители Шуи имеют хорошую возможность сделать досуг молодых шуян более разнообразным. По итогам мероприятий, проводимых с 2010 года, было построено три детских спортивно-развлекательных комплекса. Компания также помогает шуйским спортсменам в подготовке к соревнованиям федерального уровня.

Совсем недавно мы выступили партнерами IV Межрегионального молодежного фитнес-фестиваля «Движение — Жизнь!». В нем приняли участие более 6000 школьников из Ивановской, Владимирской, Костромской, Ярославской, Тверской, Рязанской областей. Сотрудничество общественных организаций, государственных структур и бизнес-сообществ позволяет достичь высокого уровня организации мероприятий, направленных на популяризацию спорта и идей здорового образа жизни среди детей и молодежи.

E EGGER

ЛУЧШЕЕ ИЗ ДЕРЕВА.

ООО «ЭГГЕР ДРЕВПРОДУКТ ШУЯ»

Адрес: 155908, Ивановская область,

г. Шуя, Южное шоссе, 1

Телефон (49351) 3-90-00

Факс (49351) 3-91-11

www.egger.com