

12 лет под знаком сотрудничества

На Среднем Урале гостит делегация из Чехии

Татьяна БУРДАКОВА

В будущем году большая группа уральских промышленных предприятий поедет в Чехию для установления взаимовыгодных контактов. Об этом договорился губернатор Свердловской области Александр Мишарин с министром промышленности и торговли Чешской Республики Мартином Коцоурек.

Переговоры о предстоящей поездке уральцев состоялись в Екатеринбурге на заседании совместной рабочей группы, объединяющей представителей правительства Свердловской области и министерства промышленности и торговли Чешской Республики. Напомним, эта рабочая группа образована в 1999 году.

Прошедшую дождину лет мы использовали с толком, — уверен Мартин Коцоурек. — За это время в столице Среднего Урала появилось Генеральное консульство Чешской Республики, открыты прямые авиарейсы из Екатеринбурга в Прагу и Карловы Вары. На территории Свердловской области активно работают чешские агентства по поддержке торговли и туризма. Очень хорошо развивается сотрудничество Уральского федерального университета с вузами Праги и Брно.

Как сообщил Александр Мишарин, по итогам 2010 года товарооборот между Свердловской областью и Чехией увеличился на 21 процент по сравнению с 2009 годом и составил 136 миллионов долларов США. Об активности деловых контактов между Средним Уралом и Прагой свидетельствует тот факт, что за прошедший год Генеральное консульство Чешской Республики в Екатеринбурге выдало россиянам 22544 шенгенские визы.

Мартин Коцоурек приехал сейчас в столицу Среднего Урала не один, а во главе большой делегации из 115 представителей чешского бизнеса. Это говорит о большом интересе чешских предпринимателей к сотрудничеству с уральцами. Конкретные варианты развития деловых связей обсуждались непосредственно на заседании рабочей группы, на которой присутствовал заместитель министра промышленности и торговли России Георгий Каламанов.

— Мы заинтересованы в расширении сотрудничества. Хотел бы пригласить чешских партнеров к участию в проекте создания особой экономической зоны «Титановая долина», — сказал Александр Мишарин.

По его мнению, активное взаимодействие между Средним Уралом и Чехией может принести большую пользу при

реализации проектов по техническому перевооружению наших машиностроительных предприятий.

Хороший пример успешности подобного сотрудничества можно увидеть в Нижнем Тагиле. Расположенный там «Уралвагонзавод» совместно с чешской внешнеэкономической компанией «АЛТА» построил новую покрасочную линию. При этом проект модернизации «Уралвагонзавода» реализуется при поддержке Чешского экспортного банка под гарантию Экспортного государственного страхового агентства Чешской Республики. В том же Горнозаводском управленческом округе компания «УралМетанол-Групп» совместно с чешскими партнерами строит завод по производству метанола, создавая тем самым основу для формирования Нижнетагильского химического кластера.

— Хочу особо подчеркнуть, что сотрудничество по проектам, реализуемым в Нижнем Тагиле, не снижалось даже во время экономического кризиса. Это говорит о нашем доверии, о прочности связей, установившихся между нашими предприятиями, — сказал Александр Мишарин.

Кроме того, в Свердловской области совместно с компаниями из Чехии успешно реализуются проекты по производству оборудования для российской энергетики.

Накопленный опыт взаимовыгодных контактов очень пригодится в течение ближайших четырех лет, когда около ста уральских заводов начнут модернизацию своих производственных линий. Причем общая сумма расходов на реконструкцию достигнет 1,2 миллиарда евро. С точки зрения губернатора, чешские коллеги при желании могут принять активное участие в этом процессе технического перевооружения предприятий Среднего Урала.

Ознакомиться с запланированными проектами модернизации чешские гости смогли на предпринимательском форуме, прошедшем в Екатеринбурге практически одновременно с заседанием рабочей группы. На этом мероприятии бизнесмены из Чехии обсудили перспективы сотрудничества с представителями ста уральских предприятий.

— Я уверен, что по итогам нынешнего визита чешской делегации на Средний Урал появятся новые контракты по реализации совместных проектов. Мы наметили несколько перспективных для сотрудничества отраслей. Сейчас дадим бизнесу возможность поработать по этим направлениям, — подчеркнул Александр Мишарин.



Эта техника своей честно отработала. Нужна «свежая кровь» для пополнения железных рядов. Фото Алексея КУНИЛОВА

За нашим штурвалом

Аграрии подталкивают к работе на отечественной сельхозтехнике

Виктор БАРАНОВ

Программа утилизации легковых автомобилей дала эффект, который заставил задуматься об аналогичной схеме стимулирования и производителей отечественной сельхозтехники. Они буквально засыпали федеральное правительство своими просьбами разработать подобную программу, и Минпромторг и Минсельхоз РФ получили соответствующие поручения. Сейчас обсуждаются несколько вариантов.

Когда испробовано всё

В настоящий момент срок службы почти 75 процентов тракторов и около 60 процентов комбайнов составляет больше 10 лет. И, как подсчитали в Российской ассоциации производителей сельхозтехники («Росагрошаш»), в ближайшие пять лет будет необходимо обновить 10 тысяч мощных тракторов и 25-30 тысяч комбайнов. Избранной же стратегией обновления парка была сделана на то, что импортная продукция гораздо дороже наших тракторов и комбайнов. Потому в условиях мирового финансового кризиса и недостатка средств у аграриев они обратят внимание на отечественные образцы.

К чему должно было подтолкнуть и готовящиеся введённые пятипроцентной пошлины на некоторые виды импортной сельхозтехники, которые до этого поставлялись беспешочно.

Впрочем, это уже было. Так, в январе 2009 года таможенные ставки на зерноуборочные и кормоуборочные ком-

байны временно были подняты до 15 процентов. Но всплеска продаж отечественной продукции не случилось. Аграрии просто отложили покупку сельхозтехники до лучших времён. По данным «Росагрошаша» закупки сельхозтехники за первую половину 2010 года упали в среднем на 40 процентов, что побудило сельхозпроизводителей написать открытое письмо премьеру Владимиру Путину, попросив принять меры по стимулированию спроса на отечественную технику.

Потому первый вице-премьер Виктор Зубков и заговорил на заседании рабочей группы по технической и технологической модернизации сельского хозяйства о распространении программы утилизации старых легковых автомобилей на трактора, комбайны и прочую аграрную технику.

Торг уместен?

Обсуждение вариантов государственной поддержки обмена старой сельхозтехники на новую может затянуться. Например, из-за того, каким должен быть размер утилизационной премии, дабы аграрии, привыкшие к зарубежной технике, перешли на российскую. В правительстве называют 500 тысяч рублей — столько государство обещало добавить физическому или юридическому лицу, желающему обменять технику старше 10 лет на продукцию отечественного производства. «500 тысяч рублей — это, безусловно, тоже деньги, на дороге они не валяются», — соглашается заместитель директора торгового дома одного из тракторных заводов Сергея Ростов, — но эффективной программа будет при премии в один миллион рублей».

В правительстве это не подерживается. «Такая сумма велика», — возражает заместитель министра промышленности и торговли РФ Андрей Дементьев. Никак не договорятся и о том, каким должен быть объём утилизационной программы. Если в «Росагрошаше» её оценивают в 15 миллиардов рублей, то в правительстве называют сумму меньше шести миллиардов.

Надо ещё учитывать, что в бюджет на нынешний год не заложены средства на утилизацию сельхозтехники. А в Минфин к тому же напоминают, что в прошлом году из-за засухи сельхозпроизводители уже получили серьёзную финансовую подпитку для решения своих проблем.

Плюс к этому Росагролизинг реализует программу распродажи скопившейся на складах 6,5 тысячи единиц сельхозтехники со скидкой 50 процентов. И под это им выделяется из бюджета 3,7 миллиарда рублей. Но, как заявил представитель «Росагрошаша» Евгений Корчевой, эта устаревшая техника «аграриям не нужна».

Сдай хлам — и не проиграешь

Понимая, что с запуском государственной программы утилизации сельхозтехники быстро не получится, а время работает против них, ведущие отечественные сельхозмашиностроители взяли свою судьбу в собственные руки. Ими запущена программа утилизации без государственного участия. А в качестве площадки для обкатки выбрана Нижегородская область. И с её руководством подписан соответствующий договор.

Начать утилизацию решено с зерноуборочных комбайнов и лесных тракторов. Первые, видимо, выбраны по той причине, что уж очень зарубежные

производители комбайнов поджали наших на национальном рынке. Да и российские аграрии привыкли к тому, что, к примеру, на американском «Джон Дире» и условия труда получше, и производительность повыше, и провоз зерна меньше.

А у заводов по производству лесозаготовительной техники ситуация и совсем аховая. Ввиду своего бедственного положения леспрохозы длительное время практически не занимались обновлением парка. Потому лесная техника крайне изношена, и скоро просто не на чем будет работать. Утилизация поджелат комбайны и лесные трактора старше 10 лет. При их сдаче выдаётся сертификат на 20 тысяч рублей. Сдатчик может воспользоваться этим документом в качестве платёжного средства при покупке новой техники. К тому же ещё 250 тысяч рублей компенсирует администрация Нижегородской области.

Инициаторы негосударственной программы утилизации разослали предложения стать её участниками в более чем 60 субъектов РФ.

КОММЕНТАРИЙ

Как сообщил начальник отдела энергоснабжения, технической политики и охраны труда министерства сельского хозяйства и продовольствия Свердловской области Сергей Шаропов, предложение принять участие в негосударственной программе по утилизации сельхозтехники областное министерство не получало. В 2011 году будет реализована крупная областная программа по субсидированию приобретения сельскохозяйственными производителями новой агротехники и оборудования. На эти цели в областном бюджете предусмотрено 500 миллионов рублей. По словам Сергея Шаропова, это даст возможность приобрести сельчанам 150-200 тракторов, около 80-ти зерноуборочных комбайнов и порядка полсотни кормоуборочных машин.

Итоги первого квартала

Российская экономика завершила первый квартал 2011 года противоречивыми данными. Промышленность росла, но темпы роста оказались минимальными за последние 15 месяцев. Позитивные факторы — подрос розничный оборот, снизилась безработица и замедлилась инфляция.

Рост промышленного производства в России в марте 2011 года составил 5,3 процентов в годовом выражении.

Показатель марта 2011 года стал минимальным за последние 15 месяцев. До этого годовые темпы роста в промышленности колебались примерно в интервале 6 — 7 процентов.

Оборот розничной торговли в I квартале увеличился на 4,7 процента, до 4,16 трлн рублей.

Общая численность безработных в России в марте 2011 года уменьшилась по сравнению с февралем на 330 тыс. и составила 5 млн 355 тыс. человек.

Безработица снижается второй месяц подряд после сезонного роста в декабре и январе. Уровень безработицы в марте понизился до 7,1 процента с 7,4 процента в феврале.

Среднемесячная начисленная заработная плата в марте 2011 года, по предварительным данным Росстата, составила 22 127 рублей и по сравнению с мартом 2010 года выросла на 9 процентов.

По оценкам Росстата, в марте 2011 года инфляция в России составила 0,6 процента, за период с начала года — 3,8 процента. Причем в марте темпы роста инфляции замедлились: в феврале был зафиксирован рост потребительских цен на 0,8 процента, в январе — на 2,4 процента.

ФИНМАРКЕТ

Ипотека оживилась

За первую четверть 2011 года на Среднем Урале было зарегистрировано ипотечных сделок почти в три раза больше, чем за аналогичный период прошлого года.

Такие данные сообщила начальник отдела регистрации ипотеки и нотариального оформления договоров Управления Росреестра по Свердловской области Елена Пономарева.

— Мы наблюдаем просто скачкообразный рост числа сделок по покупке жилья при помощи ипотеки. Это можно объяснить, прежде всего, тем, что банки смягчили условия кредитования. По сравнению с первым кварталом прошлого года, рост составил 290 процентов. Ипотечными займами свердловчане пользуются как при покупке вторичного жилья, так и при приобретении квартир в новостройках.

Елена АБРАМОВА

Заграничные покупки и продажи

Внешнеторговый оборот в зоне деятельности Екатеринбургской таможни за I квартал 2011 года составил 1,5 млрд. долларов.

На страны дальнего зарубежья пришлось 88,9 процента от общего объема товарооборота (1,3 млрд. долларов), а на страны СНГ — 11,1 процента (\$162,8 млн. долларов). Импорт составил 26,4 процента от внешнеторгового оборота, соответственно на экспортные поставки пришлось 73,6 процента от всего товарооборота.

Ведущее место во внешней торговле в зоне деятельности Екатеринбургской таможни в I квартале 2011 года занимали: Китай, Нидерланды, Турция, Германия, Италия, Украина, Соединенные Штаты, Иран, Исламская Республика, Гонконг, Швеция.

Экспортные поставки товаров в зоне деятельности Екатеринбургской таможни представлены, в основном, продукцией металлургического и машиностроительного комплексов. Импорт в регион на 43 процента состоит из поставок машин, оборудования и транспортных средств; 8,2 процента приходится на продовольственные товары и сырье для их производства, остальное — это минеральные продукты, целлюлозно-бумажная продукция и другие товары.

НЭП 08

Сети для авто

Власти Екатеринбурга прорабатывают идею строительства на территории города сети компактных механизированных автопарковок.

Появление таких паркингов в центральной части столицы Урала, а также в спальных микрорайонах со сложившейся застройкой, будет способствовать решению проблемы нехватки парковочных мест.

В настоящее время администрация Екатеринбурга поступательно развивает систему муниципальных перехватывающих парковок, задача которых — обеспечить екатеринбургским автомобилистам и приезжающим на личном транспорте жителям соседних городов возможность временного хранения автомобилей как при въезде в Екатеринбург, так и в центральной части мегаполиса. Кроме того, проблему нехватки парковочных мест городские власти планируют решать в микрорайонах за счет строительства компактных механизированных парковок.

ЕАН

Свет в конце тоннеля

► Стр. 1

— На приобретение подвижного состава в городском бюджете предусмотрено более 300 миллионов рублей. Планируем закупить восемь новых вагонов. Они нужны для того, чтобы интервал движения поездов не был увеличен, — пояснил сити-менеджер Екатеринбургской Александр Яков.

Он также рассказал о начале проектирования второй ветки и о том, что горнопроходческий комплекс «ВИРТ» теперь займется камерой демонтажа, разберут и поднимут на землю. А затем переберут на новую строительную площадку, место которой определит проектная организация.

Скорее всего, эта площадка будет в Верх-Исетском районе, поскольку предполагается, что первая очередь второй ветки «Запад-Восток» свяжет ВИЗ с центром города.

— Надеюсь, что вторая ветка будет строиться гораздо быстрее. Строительство первой линии длилось около 30 лет, — напомнил экс-глава Екатеринбургской Аркадий Чернецкий.

Он подчеркнул, что объект оказался сложным не только с

геологической и технической, но и с финансовой точки зрения.

— В других городах после прекращения федерально-финансирования процесс строительства метро остановился. А мы не прекращали работать ни на день, даже тогда, когда нечем было платить зарплату, когда развалилась одна строительная организация и пришлось создавать другую. Строители и проектировщики ответственно относились к делу. И мы медленно, но верно двигались к цели, — отметил он.

И добавил, что есть районы города, где можно развивать альтернативный транспорт, например, запустить скоростные трамваи. Но в центре города при желании сохранить архитектурный облик альтернативы метро не найти.

Остаётся добавить, что после ввода в эксплуатацию новых станций в районе «Ботанической» будет сформирован крупный транспортный узел, объединяющий значительное число маршрутов разных видов городского общественного транспорта для удобства жителей и гостей города.

Татьяна БУРДАКОВА

На то, чтобы проехать улицу Малышева из конца в конец, теперь уходит в три раза больше времени, чем обычно. Причём искать объезд бесполезно: на параллельных магистралях Екатеринбурга творится то же самое.

О проблеме автопробок шла речь на конференциях «Инновации в дорожном строительстве: эффективность и качество. Уральский федеральный округ» и «Улично-дорожная сеть города».

По словам первого заместителя главы администрации города Екатеринбурга Сергея Швиндта, сегодняшние проблемы с хроническими автомобильными проблемами — это следствие градостроительных ошибок, допущенных лет восемьдесят назад, а то и больше.

— Екатеринбург отличается среди городов-миллионников своей компактностью. У нас мало улиц, — говорит он. — На один квадратный километр застройки у нас приходится 1,7 километра дорог. Это примерно на тридцать процентов меньше норматива. В связи с этим увеличение пропускной способности улиц в нашем городе яв-

ляется одной из приоритетных задач.

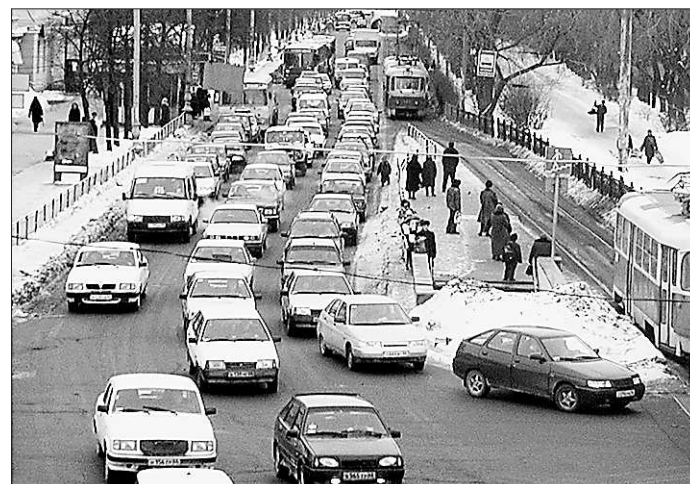
Дело не только в том, что в столице Среднего Урала много домов и мало улиц. Свою лепту в усложнение ситуации вносит и рост материального достатка горожан. По старому генплану города предполагалось, что только к 2025 году в Екатеринбурге на одну тысячу жителей будет приходиться 320 автомобилей. В действительности же эта цифра стала реальностью уже сейчас, в 2011 году.

Собственно говоря, причина сегодняшних автопробок объясняется как раз тем, что количество автомобилей уже выросло, а дороги для этих машин существуют ещё только в проекте. Их планировали построить к 2025 году.

Можно с большой долей уверенности предположить, что с течением времени проблема будет только усугубляться. По количеству автомобилей на тысячу жителей екатеринбуржцы явно намерены догнать москвичей.

Городская власть Екатеринбург пытается найти научный подход к проблеме «дорожной недостаточности».

— Лекарств от автопробок предлагается много. Но понять, что конкретно подходит именно для нашей ситуации, достаточно сложно, — объясняет Сергей Швиндт. — Мы



Проспект Ленина — и это ещё не час пик. Фото Евгения СУВОРОВА

решили основываться на мнении экспертов, заказали серьёзное исследование по моделированию транспортных потоков одному из питерских научно-исследовательских институтов, имеющих большой опыт в этом направлении. Надеемся, что специалисты определят, какие транспортные узлы Екатеринбург наиболее уязвимы, какие меры нужно предпринять в первую очередь для того, чтобы «связать» транспортные потоки в городе.

Конечно, самое главное лекарство против «дорожной недостаточности» — строительство новых магистралей. Большие надежды в этом смысле екатеринбуржцы связывают с прокладкой новой дороги вокруг го-

рода, которая должна вывести за пределы Екатеринбург потоки грузовиков из Перми, Челябинска и Тюмени. По словам заместителя начальника государственного бюджетного учреждения «Управление автомобильных дорог» Владимира Гончарова, обладателя протяжённости этой трассы составит 94,4 километра. К сегодняшнему дню проложено около сорока километров, осталось ещё пятьдесят. Работы хватит ещё на несколько лет, а значит горожанам не стоит мечтать о скором избавлении от автомобильных заторов.

На один квадратный километр застройки в Екатеринбурге приходится 1,7 километра дорог. Это примерно на тридцать процентов меньше норматива.