

| | Сегодня | + / - | Годовой max | Годовой min |
|--------|---------|-------|----------------|------------------|
| Доллар | 31.66 | -0.05 | 34.03 (5 июня) | 28.94 (28 марта) |
| Евро | 40.42 | -0.05 | 42.24 (5 июня) | 38.41 (17 марта) |

+/- — рост / падение по отношению к предыдущему показателю

Государство поддержит инноваторов

Ещё одной точкой роста экономики Среднего Урала станет огромная территория в районе озера Шарташ, где разместятся кампус и инновационные предприятия Уральского федерального университета.

Развитие этих центров может существенно повлиять на увеличение доли высокотехнологичной продукции, выпускаемой в регионе. По итогам 2011 года в Свердловской области доля инновационной продукции в общем объёме отгрузки составила менее 10 процентов. В 2006 году эта доля была 11,6 процента, то есть произошло снижение. Для того чтобы наша экономика считалась инновационной, высокотехнологичная продукция должна составлять не менее 25 процентов, — подчеркнул Владислав Пинаев.

Вице-президент Свердловского областного союза промышленников и предпринимателей Михаил Черепанов высказал идею организовать на базе президиума СОСПП региональное «Открытое правительство» по образцу федерального.

— Это будет площадка для обсуждения приоритетных тем промышленной политики для выработки принципиальных решений и мер регулирующего воздействия, — заявил он.

Кроме того, Михаил Черепанов предложил провести аттестацию промышленных предприятий Среднего Урала по объективным показателям для того, чтобы заранее выявить неконкурентоспособные заводы, обременённые системными проблемами. И совместно с собственниками выработать программы санации таких предприятий или конверсии производства. Это позволит предотвратить потенциальные очаги напряжённости, подобно тем, что возникли в Новоуральске или в Верхней Силынке.

По мнению промышленников, в настоящее время назрела необходимость разработки федеральной и региональной законодатель-

ной базы по развитию и поддержке промышленности. «Ориентироваться необходимо на задачи, сформулированные в указах Президента Российской Федерации от 7 мая 2012 года о долгосрочной государственной экономической политике, — отметил президент СОСПП Дмитрий Пумпянский.

По его мнению, совместная роль государства и бизнеса состоит в том, чтобы восстановить связь предприятий с конструкторскими и научными центрами. В Свердловской области уже сегодня есть ряд предприятий и вузов, являющихся точками технологического и промышленного роста, вокруг которых мог бы формироваться пакет заказов для малых инновационных компаний. Развитие такой кооперации возможно в виде создания и развития индустриальных парков на избыточных площадях предприятий.

Своим успешным опытом в работе по организации кластеров и технопарков перед участниками встречи поделились генеральный директор ФГУП «НПО Автоматики» Леонид Шалимов, ректор Уральского федерального университета Виктор Кокшаров и управляющий директор ОАО «Синарский трубный завод» Сергей Четвериков.

Глава региона подчеркнул, что при разработке областной программы поддержки промышленности на принципах государственно-частного партнёрства обязательно должны быть проведены консультации с областным союзом промышленников и предпринимателей.

Как отметил Евгений Куйвашев, конечным итогом всех предпринимаемых мер должно стать улучшение качества жизни людей — строительство доступного и комфортного жилья, повышение качества жилищно-коммунальных услуг, увеличение заработной платы в бюджетной сфере, улучшение демографической ситуации.



Нелегалы с большой дороги

Придорожная инфраструктура нуждается в комплексном изменении

Елена АБРАМОВА

Больше половины мотелей, кемпингов, станций технического обслуживания, пунктов общественного питания и других сервисных точек, расположенных вдоль автодорог, работает нелегально. Такие данные приводит министерство агропромышленного комплекса и продовольствия Свердловской области (См. «ОГ» № 473). Мы решили разобраться, почему так происходит.

Согласно установленным требованиям, размещение объектов на дорогах регионального значения должно быть согласовано с ГКУ «Управление автомобильных дорог».

— В текущем году мы получили 77 заявок на размещение таких объектов, 44 из них предварительно согласовали, по остальным звякам запросили дополнительную информацию. Только 17 пред-

принимателей предъявили нам свои проекты, 11 проектов мы утвердили, шесть отправили на доработку, — рассказал первый заместитель начальника ГКУ «Управление автомобильных дорог» Свердловской области Михаил Бедрин.

По его словам, другие предприниматели, получив лишь предварительное согласование, без текстовой и утверждённых проектов установили сервисные точки и приступили к работе. — В итоге мы получаем претензии со стороны прокуратуры и ГИБДД. Больше всего жалоб поступает по инфраструктуре, размещённой на Режевском и Серовском трактах, — уточнил Михаил Бедрин.

Нередко претензии связаны с тем, что предприниматели нарушают требования безопасности.

— Если предприятие обслуживания примыкает к автодороге, первое наше требование — обустройство переходного

скоростных полос, чтобы люди могли безопасно заезжать и выезжать. Важно также, чтобы было освещение и достаточное количество парковочных мест, — подчёркивает государственный инспектор отдела дорожной инспекции ГИБДД ГУ МВД России по Свердловской области Константин Толстиков.

По его оценке, сегодня этим элементарным правилам в полной мере отвечают примерно 20 процентов предприятий обслуживания, расположенных вдоль автодорог. Другая особенность — неравномерность размещения таких объектов. Так, в Свердловской области некоторых видов придорожной инфраструктуры не хватает, к примеру кемпингов, в то время как другие виды, допустим, кафе — в переизбытке. Сосредоточена инфраструктура главным образом рядом с крупными городами.

— На Серовском тракте есть место, где друг за другом

стоят несколько кафе. А на другой стороне дороги также подряд — автозаправочные станции, но пешеходного перехода нет, — отмечает главный инженер ГипродорНИИ Александр Чукреев. — Часто на одной площадке работают несколько предпринимателей, соответственно там и автозаправка, и автомойка, и кемпинг и кафе.

Впрочем, такая ситуация характерна и для других регионов России.

Генеральный директор Ассоциации развития дорожного сервиса Свердловской области Сергей Ли считает, что качество обслуживания в этой сфере можно существенно улучшить благодаря комплексному освоению придорожных территорий.

Между тем развитие объектов дорожного сервиса за счёт бюджета не предусматривается, а единой программы по привлечению инвестиций в эту отрасль пока нет.

По оценке специалистов отдела дорожной инспекции ГИБДД ГУ МВД России по Свердловской области, только 20 процентов предприятий сервиса отвечают всем требованиям безопасности

Аварийные переселенцы празднуют новоселье

В новые квартиры из аварийного жилого фонда переехало более 600 свердловчан. В 2012 году программа по переселению граждан из аварийного жилищного фонда осуществляется на территориях 17 муниципалитетов области. Общий объём финансирования мероприятий составляет порядка 1,99 миллиарда рублей. К концу планового периода в регионе построят 44 дома малозатражной застройки. В них из 242 аварийных домов будет переселено 4498 человек.

В настоящее время полностью завершены и введены в эксплуатацию девять объектов — семь многоквартирных домов в Нижнем Тагиле, по одному дому в Карпинске и Екатеринбурге. Счастливыми новосёлами уже стали 601 человек. Документы на переселение оформляют ещё 100 человек (87 человек в Екатеринбурге и 13 человек в Нижнем Тагиле).

Анатолий ЧЕРНОВ

Руководство РЖД подтвердило намерения закупить уральские электровозы

Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, президент ЗАО «Группа Синара» Дмитрий Пумпянский и президент «Сименс АГ» Петер Лёшер подписали меморандум о поставке для нужд российских железных дорог новых локомотивов, сообщает официальный сайт РЖД.



Электровоз 2ЭС10 уральского производства

Документ был подписан в Кремле в рамках 14-го раунда российско-германских межгосударственных консультаций на высшем уровне, которые проходили под председательством Президента Российской Федерации Владимира Путина и канцлера ФРГ Ангелы Меркель.

Согласно меморандуму, ОАО «РЖД» подтвердило свои намерения закупить до 2016 года включительно 221 электровоз постоянного тока 2ЭС10 производства ООО «Уральские локомотивы», а также закупить в период с 2016 по 2020 год 675 грузовых магистральных электровозов производства ООО «Уральские локомотивы» с асинхронным и коллекторным тяговым приводом.

Алексей СУХАРЕВ

Екатеринбург промышленный или транзитный?

Уральская торгово-промышленная палата обсудила угрозы развитию экономики областного центра

Валентина СМЕРНОВА

Исполнилось сто дней, с тех пор как Россия присоединилась к Всемирной торговой организации (ВТО). Национальный союз железнодорожников обратился с просьбой к Уральской торгово-промышленной палате (УТПП) обсудить за региональным «круглым столом» актуальные проблемы сектора логистики и железнодорожного транспорта после вступления России в ВТО.

Никаких неожиданностей

Этот процесс открыл для России, с одной стороны, новые возможности для выхода на международный рынок, а с другой — создал предпосылки для усиления конкуренции на внутреннем. Всё это было ожидаемо и подтвердилось. Уральская торгово-промышленная палата сделала свой анализ итогов более раннего присоединения к Всемирной торговой организации бывших республик Союза.

Эти исследования подтвердили, что те отрасли, которые изначально не относились к конкурентоспособным, к примеру, сельское хозяйство Молдавии, Грузии и даже более развитое Оби-Ильма, понесли самые ощутимые потери. Все страны СНГ,

как и прежде, имеют отрицательное сальдо торгового баланса. Из этого ряда какое-то время выбивалась только Украина — за счёт мощных поставок в Россию продукции машиностроения, сельского хозяйства.

То есть, можно утверждать, что вступление в ВТО ни в коей мере не повлияло на закономерности экономического развития этих стран.

— Но железного занавеса больше не будет, поэтому лучше учиться работать по новым меркам, чем противодействовать, — сказал вице-президент УТПП Александр Макаров.

Пока правительство России также обеспокоено и принимает меры поддержки — финансовые, инвестиционные, административные и социальные — только сельского хозяйства и лёгкой промышленности.

Для того чтобы привлечь внимание к другим отраслям, нужны убедительные причины.

Железная дорога вне рисков или в застое?
— По видению сверху, железнодорожный транспорт у нас как будто не самый беззащитный. Но если вы видите потенциальные проблемы в организации железнодорожных перевозок в регионе, то хотелось бы услышать конкретные предложе-

ния — что именно требуется от федеральной власти для их устранения, смягчения, — обратился к уральцам в начале дискуссии президент Национального союза железнодорожников, заместитель руководителя экспертного совета комитета по транспорту Государственной Думы, член общественного совета Минтранса России Юрий Бусыгин.

От имени участников «круглого стола» выступил руководитель Центра развития и размещения производственных сил Института экономики Уральского отделения Российской академии наук, доктор технических наук Михаил Петров. Он высказал свою точку зрения на тенденции последних посткризисных трёх лет, прогнозы на предстоящие пять-десять лет и на новые требования к транспортно-логистической системе в связи со вступлением в ВТО.

О тенденциях. Во-первых, грузооборот железнодорожного транспорта сохраняется свою устойчивость — это 40 процентов в общем показателе этой отрасли. Во-вторых, усиливается неравномерность загрузки сети, когда исчерпаны пропускные способности на определённых участках. И существует нехватка вагонов для грузов, в том числе первого тарифного класса. Причина — неэффективное использование и поэтому ускоренное их вы-

ведение из строя, которое не смогло компенсировать даже огромное количество универсальных вагонов, введённых в эксплуатацию в последние годы. Как результат — не вывезенные грузы, прежде всего это уголь, стройматериалы, продукция лесной промышленности.

Прогнозы же таковы. Вступление в ВТО пока не оказало существенного влияния на развитие железнодорожного транспорта. А пойти оно может по двум сценариям.

Первый — ресурсно-экспортный. От железнодорожников потребуется перераспределение совокунного парка вагонов в доходобразующие регионы, в основном нефтегазовые, металлургические. А также усиление связи этих регионов с сухопутными пограничными и морскими портами.

Второй — противоположный, модернизационный. Это сочетание концентрации работы на основных магистралях с интенсивным и в большей мере индивидуальным транспортным обслуживанием на местных ответвлениях. То есть разнообразие режимов доступа к железнодорожным услугам.

Общая проблема в случае реализации обоих сценариев — консервативность топологических инициатив о равномерности территориального развития. Первым шагом здесь стало определение приоритетных для каждого региона моногородов и

их поддержка. Теперь неплохо бы с помощью федеральной программ подкрепить спрос на продукцию периферийных районов.

Этого и ждут железнодорожники от правительства России. А уральские — особенно. На Среднем Урале также предвидится существенное снижение перевозок продукции обрабатывающего сектора. Ведь только в машиностроении в последние годы регион потерял 50 процентов производства. Сюда не идёт надёжный поток инвестиций для перевооружения.

— В нынешней ситуации перспектива для Екатеринбурга — развитие не столько как промышленного, сколько как международного транспортного центра. Ведь он, как и Челябинск, и в меньшей степени Нижний Тагил, оказался в эпицентре крупных транзитных потоков. Урал может активнее развиваться в этом плане в связи с портом Перми и другими перевалочными пунктами, — считает Михаил Петров.

Обсуждение предложений, поступивших от Уральской торгово-промышленной палаты, по словам Юрия Бусыгина, состоится на расширенном заседании президиума Национального союза железнодорожников в начале декабря этого года. Они будут отправлены министру транспорта Российской Федерации.

Памяти ГУЗОВСКОГО Леонида Абрамовича

17 ноября 2012 года на 79-м году ушёл из жизни Почетный Председатель Совета Директоров компании ДЕЛЬРУС, академик РАЕН, почетный директор Уральского геологического музея, почетный гражданин города Хошимин (СРВ) ГУЗОВСКИЙ ЛЕОНИД АБРАМОВИЧ.

Леонид Абрамович родился 24 марта 1934 года в г. Триок Мокской области. После окончания Свердловского горного института им. В.В. Вахрушева с 1957 по 1991 г. работал в организациях Уральского геологического управления, дважды был командирован в Социалистическую Республику Вьетнам главным инженером-геологом группы советских специалистов при Главном геологическом управлении СРВ. С 1991 по 1993 гг. возглавлял Уральский геологический музей.

С 1993 г. до конца жизни его деятельность была связана с компанией ДЕЛЬРУС. Он создал научно-производственную и торговую структуру, которая успешно занимается внедрением новейших технологий в российскую медицину. Под его руководством разработаны и внедрены в Свердловской области и Российской Федерации новые технологии по сбору и переработке донорской крови, защищённые патентами РФ. Гузовский Л.А. является автором более 40 научных трудов.

Заслуги Гузовского Леонида Абрамовича отмечены высокими государственными наградами России и СРВ. Благодарительность Гузовского Л.А. стала заметным вкладом в решение социальных программ Уральского региона. За благотворительную деятельность он награждён Грамотой губернатора Свердловской области.

Ушёл из жизни яркий, большой души человек. Светлая память о нём сохранится в сердцах тех, кому посчастливилось его знать. Скорбим в связи с кончиной Гузовского Леонида Абрамовича, выражаем глубокие соболезнования родным и близким.

Леонид Абрамович Гузовский будет похоронен 20 ноября на Ширококореченском кладбище в Екатеринбурге.

Руководство и коллектив компании ДЕЛЬРУС

