

Екатеринбург	Ирбит	К.-Уральский	Красноуральский	Нижний Тагил	Серов
☁ +1 3, 4 м/с	☁ 0 С-3, 3-4 м/с	☁ +1 3, 4-5 м/с	☁ 0 3, 4-5 м/с	☁ +1 С, 2-3 м/с	☁ -1 С, 3-4 м/с

# Братство кольца

Глава министерства экономики и территориального развития области – о городской электричке и других проектах, которые дадут толчок развитию Екатеринбургской агломерации

Станислав МИЩЕНКО

В конце сентября вице-премьер РФ Марат ХУСНУЛЛИН анонсировал строительство в восьми мегаполисах аналогов Московских центральных диаметров – сети городских электричек, выполняющих функции наземного метро. Несмотря на то что в Екатеринбурге городская электричка существует с 2005 года – она соединяет микрорайоны Сортировку и Вторчермет – этот вид транспорта недостаточно развит, чтобы стать альтернативой автобусам, маршруткам и трамваям. Но уже в следующем году начнутся работы по созданию вокруг города железнодорожного пассажирского кольца, которое затем свяжет с ним другие муниципалитеты Екатеринбургской агломерации. Об этом в интервью «ОГ» рассказал министр экономики и территориального развития Свердловской области Денис МАМОНТОВ, который занимается в регионе вопросами стратегического планирования.



Денис Мамонтов уверен, что к 2035 году Екатеринбургская агломерация по уровню развития догонит европейские города

## ДОСЬЕ «ОГ»

**Денис МАМОНТОВ**  
Родился 9 ноября 1977 года в Ханты-Мансийске.

Имеет два высших образования по специальностям «инженер-экономист» и «юрист». Проходил обучение в Московском школе управления «Сколково».

● В 2007–2012 годах занимал должность первого заместителя главы администрации Советского района МХАО – Югры, затем в течение трёх лет возглавлял департамент лесного комплекса Тюменской области.

● С 2015 года был назначен заместителем главы Мегииона по территориальному развитию, спустя два года стал первым вице-мэром города.

● В феврале 2020-го был назначен министром экономики и территориального развития Свердловской области (до назначения пост руководителя этого министерства был вакантен в течение года).

Классный чин – действительный государственный советник Свердловской области 3-го класса. Женат, воспитывает троих детей.

и культурно-бытовым связям между ними. – Прим. ред.) Тюмень – Пермь – Челябинск – Екатеринбург. Когда мы поднимаемся на национальный уровень, перед нами открываются новые возможности. Любый экономически активный гражданин может жить в Екатеринбурге, а бизнес иметь в Тюмени или Челябинске. Он может управлять им не только дистанционно с помощью средств коммуникации, но и локально: достаточно утром отправиться туда сотруднику с инспекцией, а вечером он вернётся обратно. Для этого даже не надо лететь на самолёте: плотность транспортных связей между уральскими городами такая, что достаточно 5–6 часов, чтобы оказаться в Тюмени. А в будущем это время может сократиться в полтора-два раза.

## За счёт строительства высокоскоростных автомагистралей надобное той, которая свяжет Москву и Екатеринбург в 2024 году?

– Всё верно. Сегодня транспортные связи должны соответствовать уже не российскому, а мировому уровню развития экономики. Развитие транспортной инфраструктуры регионов. Ведь это такое скоростная магистраль? Это минимизация транспортных издержек, того, за что мы платим как потребители. Условно, если помидоры выращивают в Краснодарском крае, а до Екатеринбурга они едут сто часов, то в магазине мы за эти сто часов и платим. А если в Европе при таком же расстоянии помидоры попадают из Испании в Берлин за 50 часов, тогда мы видим ту удивительную вещь, что на немецком прилавке килограмм помидоров стоит дешевле, чем в Екатеринбурге. И дело здесь не в уровне зарплата, а в том, что логистические ресурсы на Западе более эффективны: чем дальше машина находится в пути, тем больше овощей пропадет, тем больше нужно заплатить водителю фуры. Пространственное развитие для нашей страны тем и важно, что у нас очень большие расстояния. Понятно, что мы не можем сократить их физически, но скорость перевозок и пропускная способность не должны отличаться от Европы.

## В этом фарватере будет развиваться и Екатеринбургская агломерация?

– Да, но прежде у нас должна появиться единая транспортная стратегия. Я сейчас говорю не про кольцо, а про цепочку: самокат – городская электричка – остановка общественного транспорта – место работы.

Нужна единая система, которая будет в реальном времени предлагать человеку разные варианты маршрутов и рассчитывать его расходы. Это вопрос даже не управления моим трафиком, а управление моей жизнью – программный продукт должен стыковать мои передвижения так, чтобы я мог экономить своё свободное время и тратить его на отдых за городом или домашние дела.

– Если увеличить масштаб агломерации до размеров страны, то каково в ней место Екатеринбурга?

– В масштабных странах можно говорить о единой конurbation (группа сближенных и тесно связанных между собой самостоятельных городов, образующих единство благодаря интенсивным экономическим

## МЕЖДУ ТЕМ

● Екатеринбургская агломерация включает в себя 14 муниципалитетов: помимо уральской столицы в неё входят городские округа Берёзовский, Беляевский, Арамильский, Сысертьский, Первоуральск, Рева, Полевской, Верхнее Дуброво, Верхняя Пышма, Среднеуральск, Дегтярск, Заречный и ЗАТО Уральский. Площадь агломерации превышает 13,2 тысячи квадратных километров, численность населения – почти 2,5 миллиона человек, что составляет более 58 процентов населения Свердловской области.

● Нижнетагильская агломерация объединяет 12 муниципальных образований Горнозаводского управленческого округа – Нижний и Верхний Тагил, Нижнюю и Верхнюю Салду, Верх-Нейвинский, Верхнюю Туру, Новоуральск, Кировград, Кушву, Невьянск, посёлок Горноуральский и ЗАТО Свободный. Площадь агломерации – 16,4 тысячи квадратных километров, численность населения – более 650 тысяч человек.

● Северная агломерация располагается на территории Северного управленческого округа. В её состав входят 15 муниципалитетов – Серов, Карпинск, Красноуральск, Верхотурье, Волчанск, Качканар, Новая Ляля, Красноуральск, Североуральск, Ивдель, Нижняя Тура, Ленский, посёлки Сосьва, Гари и Пельым. Площадь агломерации – 16 тысяч квадратных километров, численность населения – около 460 тысяч человек.

– В отличие от уральской столицы, в муниципалитетах Нижнетагильской и Северной агломераций не ощущается роста численности населения, поэтому их развитие будет иным, – объясняет министр экономики и территориального развития области Денис Мамонтов. – Безусловно, эти агломерации станут со временем ядром и периферия, создавая транспортные каркасы для удобства граждан и бизнеса. Но акцент будет сделан не на сервисной экономике, а на увеличении доходов населения, повышении объёма промышленного производства и создании кооперационных цепочек крупных предприятий, чтобы рядом с ними появились небольшие локальные компании. Это не значит, что качество жизни в Северной и Нижнетагильской агломерациях будет ухудшаться, просто агломерационные эффекты, связанные с соединением территорий и маятниковой миграцией, в Нижнем Тагиле и Серове будут незначительными по сравнению с уральской столицей. Но если мы увеличим масштаб, то в границах Свердловской области все три агломерации представлят собой единое целое: мы это видим, когда каждое утро на работу в Екатеринбург едут тысячи тагильчан.

образования, что наиболее ярко просматривается в их специализации. В одних территориях создают новые производства, а в других акцент делают на отдых и туризм.

● Промышленность – это север агломерации, в частности, Верхняя Пышма и Берёзовский.

● Рекреация – это юг, например, Сысерть и Полевской, где у многих жителей уральской столицы имеются частные домовладения.

– Все сложность заключается в том, что рабочие места должны быть не только на предприятиях, но и в зонах рекреации. Нельзя допускать, что пять дней в неделю Екатеринбург работает, а в выходные все едут в Сысерть. Пока происходит именно так, но наша работа как раз и направлена на то, чтобы развитие агломерации было равномерным на всём её пространстве. Соседние с Екатеринбургом муниципалитеты давно подключились к этой работе: рядом с ними складывается определённая инфраструктура сферы услуг – появляются рестораны, кафе, гостиницы, рождаются креативные кластеры, к примеру, «Лето на заводе», который станет основой для проекта «Туристическая Сысерть».

– За два последних лет этот кластер посетили более 70 тысяч человек, но его организаторы столкнулись с недостаточной мотивацией людей приезжать туда снова. Как повысить привлекательность туров выходного дня для жителей уральской столицы?

– Нужно понимать, что если человека запереть в Екатеринбурге, ему будет крайне некомфортно, потому что все музеи и выставки он обойдёт за год. Людям хочется путешествовать, и путешествие не должно быть всегда только тем, что ты поехал на Камчатку, потратил на это сотни тысяч рублей и три недели жизни.

– Если человек не может путешествовать, то он не сможет путешествовать, и так будет всегда. Благо, живописных мест рядом с уральской столицей достаточно – это зона на озере Шарташ, карьер Тальков Камень, скалы Чертово городище и другие. Перекот людей создаёт полноценность повседневной жизни и по-хорошему ге-

– Периферия агломерации эти процессы также затронут?

– Екатеринбург очень сильно влияет на свои окрестности и сопредельные муниципальные

ект, ну а периферийное участие каждый из 14 муниципалитетов Екатеринбургской агломерации будет отсчитывать сам.

## Общие усилия

– Между главами этих муниципальных образований летом было подписано соглашение о реализации 16 совместных проектов. Один из них касается городской электрички: должны появиться маршруты, соединяющие Екатеринбург с Среднеуральском, Сысертью и другими городами. Какой эффект принесёт этот проект?

– Улучшение транспортной и логистической доступности между центром и периферией Екатеринбургской агломерации даст толчок её дальнейшему социально-экономическому развитию. Мы изучили маятниковую миграцию недельного и дневного циклов и увидели, как передвигаются люди, когда они с Академического района или ВИЗа едут по ЕКАДу и попадают на работу в Верхнюю Пышму или на Уралмаш. При этом путь у них в среднем занимает порядка 40 километров. Для современного и динамичного города – это слишком много.

– Городская электричка будет курсировать так, как пригородные поезда по Московскому центральному кольцу?

– Да, именно в этом направлении мы будем двигаться. Железнодорожное кольцо пройдёт в границах Екатеринбургской кольцевой автоторговой (ЕКАД), проезд по нему можно будет оплатить Единой транспортной картой, внедрение которой мы тоже прорабатываем.

– В столице МЦК играет самостоятельную роль в причине того, что оно отделяет жилые районы от промышленных зон. А в Екатеринбурге это происходит пока в меньшей степени. Поэтому у нас проект начинается играть, когда появляется радиальное движение, чтобы жители агломерации ежедневно добирался из дома до работы за приемлемое для них время. Но сам по себе этот проект ничего не несёт, если пассажиропоток городской электрички не будет синхронизирован с автобусным и трамвайным движением, как это происходит в Москве. Маршруты автобусов должны соответствовать графикам прохождения электропоездов так, чтобы люди подъезжали к остановкам общественного транспорта в определённое время и в определённом количестве. Администрация Екатеринбурга станет своеобразным мозгом, который будет анализировать весь про-

– С Екатеринбургом всё ясно. Как будет идти работа на местах?

– Перед каждым муниципалитетом мы поставим конкретные цели и поэтапным таймингом.

● Например, техническую часть необходимо проработать к 15 декабря.

● Финансовую – к 1 января.

● подписать соглашение о сотрудничестве со Свердловской железной дорогой – к 1 сентября 2022 года.

А дальше холодно, трезво и без эмоций будем подхо-