

Подарок к Дню города

Средства областного бюджета помогают решать проблему автопробок в Екатеринбурге

Ирина СВЕТЛАЯ

Строительство транспортной развязки на пересечении улиц Московская, Ясная, Посадская, Большая и Фурманова вышло на финишную прямую. Дорожники обещают сдать этот объект в эксплуатацию ко Дню города, который в этом году екатеринбуржцы отметят 20 августа.

Как сообщили в информационно-аналитическом департаменте администрации Екатеринбурга, сейчас завершается асфальтирование всех частей этого транспортного узла. На нижнем уровне развязки устанавливаются светофоры и дорожные знаки. А в верхней её части монтируются перильные ограждения автомобильного моста и обустроятся тротуары.

В целом конструкция развязки состоит из семи железобетонных опор и восьми пролётов, уложенных между ними. Длина проезжей части моста составляет 175 метров, ширина — 21,5 метра. После запуска развязки в эксплуатацию движение транспорта по ней будет организовано в двустороннем режиме по два ряда в каждом направлении. Пешеходная часть развязки будет располагаться двумя лестничными сходами, по которым горожане смогут подняться на автомобильный мост или спускаться с него.

Запуск в эксплуатацию развязки позволит городским властям ликвидировать левый поворот с Новомосковского тракта в сторону «МЕГИ», убрать с данного перекрёстка светофор и сделать проезд по трассе сквозным и беспрепятственным, как это было раньше. Одновременно пропускная способность улиц Московская, Ясная, Посадская, Большая и Фурманова многократно увеличится.

По словам заместителя главы администрации города Екатеринбурга по вопросам капитального строительства и землепользования Владимира Крицкого, с пуском этой развязки завершится третий этап реконструкции Московской и прилегающих к ней улиц.

«Все горожане и особенно автомобилисты ждут этого события и скоро почувствуют, насколько удобнее станет транспортное сообщение в данном районе», — сказал Владимир Крицкий.

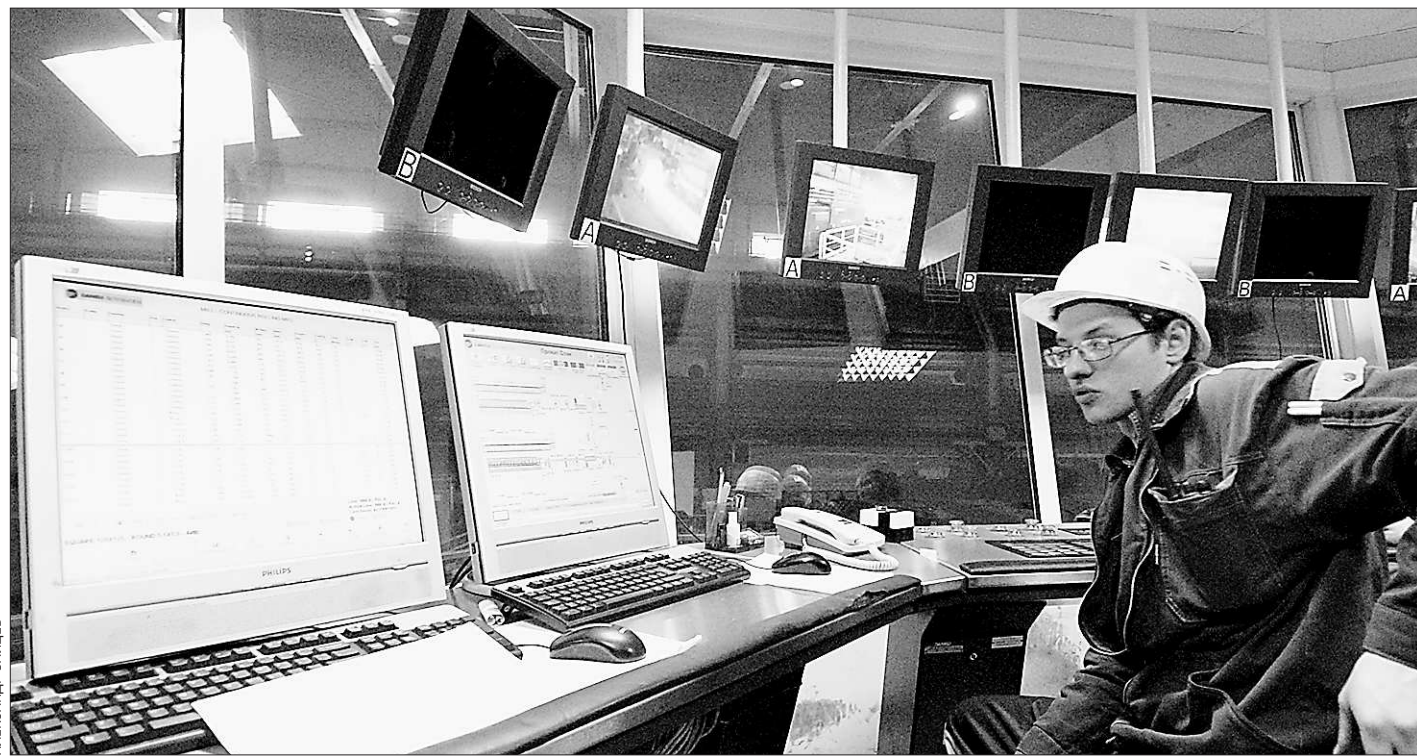
Возможность строить крупные дорожные объекты в Екатеринбурге появилась во многом благодаря средствам, поступающим из областного и федерального бюджетов. Как уточнили в аппарате правительства Свердловской области, в 2010 году муниципальному образованию «Город Екатеринбург» были предоставлены 708,4 миллиона рублей в качестве бюджетного кредита из федеральной казны для строительства, реконструкции, капитального ремонта и содержания автодорог общего пользования. 360 миллионов рублей из этой суммы израсходованы непосредственно на возведение развязки на Московской.

В рамках реализации проекта «Новые дороги городов России», поддерживаемого партией «Единая Россия», Екатеринбург в 2010 году получил субсидию из федерального бюджета, равную 1,3 миллиарда рублей. Эти средства позволили отремонтировать почти десять процентов от общей площади улично-дорожной сети города.

Кроме того, в 2010 году городская администрация смогла распорядиться неиспользованными в 2009 году остатками субсидии из областного бюджета, выделенной на мероприятия по обеспечению автомобильными дорогами новых микрорайонов массовой малоэтажной и многоквартирной застройки — 95 миллионов рублей. За счёт этих средств удалось построить две новые улицы в жилом районе Академический: Красолюба и Академика Сахарова.

В нынешнем году областная власть продолжает финансирование строительства автомобильных дорог в Академическом. Сумма субсидии, выделенной из областного бюджета муниципальному образованию «Город Екатеринбург», составила пятьдесят миллионов рублей. Эти средства перечислены в рамках областной целевой программы «Развитие жилищного комплекса Свердловской области на 2011-2015 годы».

Одновременно федеральный бюджет выделил на капитальный ремонт автомобильных дорог в Екатеринбурге субсидию, равную 344,5 миллиона рублей. Это позволит городской власти продолжить работу по увеличению пропускной способности улиц столицы Среднего Урала.



Прогноз на завтра

Экономика Среднего Урала к 2014 году должна вырасти на 37 процентов

Татьяна БУРДАКОВА

По итогам 2011 года индекс промышленного производства на Среднем Урале на 9,2 процента превысит прошлогодний результат. Такая цифра появилась на заседании правительства Свердловской области в ходе рассмотрения прогноза социально-экономического развития нашего региона на 2012-2014 годы.

Подняться и взлететь

По словам заместителя министра экономики Свердловской области Анатолия Оглоблина, нынешний год очень удачно начался для уральской промышленности. Хороший рост показывают металлургия, транспортное машиностроение и производство электротехнического оборудования. Всё это позволяет предположить, что итоги 2011 года будут весьма позитивными. Индекс промышленного производства составит 109,2 процента к уровню 2010 года.

«Ожидается, что в 2012 году цены на чёрные и цветные металлы будут немного выше уровня 2011 года. Под влиянием этого будут расти объёмы металлургического производства», — сообщил Анатолий Оглоблин.

По его мнению, наметившееся увеличение интереса инвесторов к уральской промышленности подстегнёт развитие машиностроения, которое тоже начнёт расти неплохими темпами. Одновременно продолжит

увеличиваться выпуск электрооборудования. По расчётам экономистов, в 2012-2014 годах индекс промышленного производства в Свердловской области будет варьироваться между 107 и 112 процентами.

По сложившейся в последние годы тенденции сельское хозяйство отстанет от промышленности по темпам роста. Там ежегодный индекс производства продукции окажется равен 102-104 процентам.

Строительная отрасль, к сожалению, три ближайших года потратит не на развитие, а на восстановление после экономического кризиса. Напомним, в 2009 году строительный комплекс Среднего Урала упал на 33 процента по сравнению с докризисным 2008 годом. Такое сильное сокращение объёмов работ быстро восстановить невозможно. Предполагается, что только в 2014 году строительная индустрия Свердловской области превзойдёт докризисный уровень.

Несмотря на низкие темпы роста сельского хозяйства и строительной отрасли, позитивная динамика в базовых секторах промышленности будет способствовать росту экономики в целом. Специалисты предполагают, что к 2014 году она вырастет на 37 процентов, а объём валового регионального продукта Свердловской области превысит 1,7 триллиона рублей.

«Опережающие темпы роста в промышленном комплексе приведут к увеличению его доли в валовом региональном продукте с 40 до 42 процентов, что мы расцениваем как положительное явление», — пояснил Анатолий Оглоблин.

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Владимир ВЛАСОВ, первый заместитель председателя правительства Свердловской области — министр социальной защиты населения:
— Прогнозные параметры — важный инструмент для определения нашей финансово-экономической политики на ближайшие годы, в том числе для разработки бюджета на 2012 год. В них заложены серьёзные задания по увеличению валового регионального продукта, индекса промышленного производства, размера средней зарплаты и реальных доходов населения. Должен сказать, что прогноз социально-экономического развития Свердловской области у нас составлен напряжённый, но вполне реальный.

Демография подводит: то стар, то млад

Высокие темпы развития экономики позволяют исправить сложившуюся в 2009 году диспропорцию в заработной плате. Дело в том, что во время кризиса на Среднем Урале изменилась структура денежных доходов населения. Доля оплаты труда и доходов от предпринимательской деятельности оцитою снизилась, а доля социальных выплат наоборот стала больше. Это плохо, поскольку население становится ориентированным не на реальную работу, а на получение социальных пособий.

Однако наметившийся промышленный рост позволит к 2014 году восстановить нормальную пропорцию доходов уральцев. Средняя зарплата в Свердловской области к тому времени должна увеличиться до 35-38 тысяч рублей.

Всё это хорошо, но остаётся неясным вопрос о том, где наши стремительно развивающиеся заводы найдут работников. По предварительным итогам последней переписи населения, на Среднем Урале проживают около 4,3 миллиона человек. Это почти на сто

тысяч меньше, чем по прежним статистическим расчётам.

«У нас идёт сокращение численности трудоспособного населения, причём, к сожалению, процесс ускоряется», — подчеркнул Анатолий Оглоблин. — Мы предполагаем, что к 2014 году данная величина уменьшится по сравнению с 2010 годом почти на 160 тысяч человек.

Это неизбежно сопровождается увеличением доли людей моложе и старше трудоспособного населения в общей численности населения, что в свою очередь приведёт к росту нагрузки на работающих уральцев. Если в 2010 году на тысячу работающих приходилось 630 лиц моложе и старше трудоспособного населения, то к 2014 году этот показатель составит уже 727.

Для исправления ситуации уральцам придётся больше внимания уделять ликвидации неэффективной занятости, повышению производительности труда, привлечению квалифицированных работников из других регионов и кардинальному улучшению условий труда на заводах.

Доехали до СРО

Автотранспортная отрасль будет сама себя регулировать

Виктор БАРАНОВ

Вызывает удивление то, что только сейчас заговорили о создании масштабной саморегулируемой организации (СРО) на автотранспортном рынке. Тогда как по своему годовому обороту, составляющему порядка 5,8 триллиона рублей, эта отрасль должна была попасть в число первых кандидатов. Возможно, что отсрочка произошла из-за желания Минтранс РФ принять закон «Об автотранспортной деятельности», проект которого на днях появился на сайте ведомства и будет внесён осенью в Госдуму.

Взяли руль на себя

Кстати, о введении саморегулирования своей деятельности попросили сами автоперевозчики. Причём подавляющее большинство высказалось за то, чтобы вступление в СРО было обязательным — исключение будет сделано только для такси и маршрутных перевозок. Но в то же время членство будет требоваться от тех, кто возит лишь собственные грузы и не занимается этим как бизнесом. Если этого не сделать, то тогда все начнут возить все грузы и людей как «свои».

К тому же у многих крупных предприятий больше автопарки. Когда человек покупает би-

лет на поездку, то тем самым заключается публичный договор. И в случае аварии со смертельным исходом жизнь пассажира оценивается в два миллиона рублей. А если везут своих работников, то получается, что для предприятия их жизнь фактически ничего не стоит. И нет никакой гарантии, что у водителя автобус не стоит во дворе и перед рейсом его кто-то провернет. Тогда как в СРО на этот случай хотя бы компенсационный фонд и страховка имеются.

Относительная лёгкость и низкая стоимость выхода на автотранспортный рынок сделали его доступным чуть ли не для каждого, кто имеет водительские права. И в этой сфере царят недобросовестная конкуренция и демпинг, в основе которых пренебрежение требованиями обеспечения безопасности дорожного движения. А затраты на перевозку стремятся свести чуть ли не к расходам на топливо. Как результат, по экспертной оценке, более 50% парка подвижного состава физически и морально устарело, а также не отвечает современным технологическим и экологическим требованиям. Насколько же это много, можно судить по тому, что российский автопарк насчитывает свыше 36 миллионов единиц, из которых на долю грузовых автомобилей приходится около 5 миллионов, а автобусов — в районе 1 миллиона.

К тому же инновационное развитие предполагает более высокие требования к автотранспортному бизнесу. Это, прежде

всего, обновление подвижного состава, внедрение современной логистики и технологий управления и многое другое, что без инвестиций невозможно. А они в эту отрасль пойдут только в случае установления твёрдых правил поведения на рынке, а также стандартов деятельности. Да и банки предпочитают работать с крупными заемщиками, что и достигается в случае объединения автоперевозчиков.

С учётом наших условий

Объективности ради следует сказать и о тех опасениях, которые испытывают участники автотранспортного рынка по поводу нового способа регулирования отрасли. В частности, известный эксперт Игорь Зайцев предлагает подумать о дополнительных мерах, которые предотвратили бы возможность усиления давления корпорационного пресса. «Когда приводится в пример положительный опыт саморегулирующихся в Европе, упускают тот факт, что институт СРО, а точнее, добровольных цеховых союзов по видам деятельности, показывает свою эффективность только при исправно и жёстко работающей государственной машине: надзорные, контролирующие, фискальные, репрессивные органы», — говорит он. — Думаю, нет смысла объяснять, что такое контроль технического состояния грузового транспортного средства при пересечении границы с Германией. Если бы на наших дорогах стояли

КОММЕНТАРИЙ СПЕЦИАЛИСТА

Александр САЛАУТИН, руководитель филиала Ассоциации международных автоперевозчиков по УрФО:

— В целом я поддерживаю идею создания саморегулируемых организаций на автотранспортном рынке, но при условии, что такие СРО будут жёстко соблюдать требования российского законодательства. Этот вопрос требует очень большой предварительной проработки. Практика создания саморегулируемых организаций в России весьма неоднозначна. Не хотелось бы повторить негативный опыт, который мы увидели на примере строительных СРО.

В связи с этим, я считаю, что искусственное навязывание СРО будет неправильным. В основу создания автотранспортных СРО должно быть положено добровольное объединение предприятий вокруг организации, добросовестность которой не вызывает сомнений.

такие же неподкупные сотрудники ГИБДД или транспортной инспекции, как европейская дорожная полиция, вопросы к техническому состоянию автобусов и грузовиков было бы столько, сколько в Германии. То есть, минимум!»

Есть критические замечания и по конкретным положениям законопроекта. «Что и понятно, так как уже накопился опыт работы СРО, в том числе негативный, в других отраслях. Все, в частности, понаслышаны о скандалах с саморегулируемым у строителей. Да и автоперевозчики достаточно специфический вид деятельности, к которому в обычных для других СРО мерках не подойдётся. И что годится строителям, у автоперевозчиков может и не сработать».

Что будет мешать движению

Взять тот же «компенсационный фонд» СРО, гарантирующий возмещение ущерба потре-

бителям услуги, применительно к автотранспорту. В случае со строителями всё понятно: его надо иметь большой и сохранять достаточно долго, так как спустя несколько лет может выявиться какой-то дефект в построенном объекте. Тогда как либо исполнитель, либо вся СРО, в которой он состоял, могут реорганизоваться, закрыться или раствориться каким-то другим образом. Вот на устранение дефекта и пойдут деньги из компенсационного фонда».

Тогда как с автоперевозчиками другая история. Они получают заказ и выполняют рейс. В результате груз либо доставлен, либо не доставлен, как вариант — претензиями. Собирается комиссия, составляется акт, и заказчик выплачивается сумма нанесённого ущерба. И для чего, спрашивается, в автотранспорте формировать компенсационный фонд из расчёта «будущих ущербов»? Исходя из чего, сумма взносов в компенсационный фонд у автоперевозчиков подле-

Современному производству требуются современные рабочие. Руки и голову профессионала никакими компьютерами не заменишь

Обманутым покупателям квартир помогут

Государство намерено ввести компенсации для людей, пострадавших от чёрных риелторов или продавцов-проходимцев.

Как сообщает ИТАР ТАСС, если в результате подобной сделки человек лишился крыши над головой, казна выплатит ему сумму, затем государство попытается взыскать расходы с виновников — именно такое предложение сейчас обсуждается в правительстве РФ. В проекте говорится о сумме компенсации в один миллион рублей.

Предполагается, что на компенсацию из госказны смогут претендовать как добросовестные покупатели квартир, лишившиеся их в результате оспаривания сделки, так и собственники, без ведома потерявшие жильё и по каким-то обстоятельствам не имеющие возможности забрать его у добросовестных покупателей.

Проект предусматривает, что компенсации за утрату права собственности на единственное пригодное для постоянного проживания жилое помещение будут применяться в случае, если государственная регистрация права собственности добросовестного приобретателя на жилое помещение была проведена после 1 января 2005 года. Те, кто пострадал раньше, под действие новых норм не попадут.

Предполагается, что закон вступит в силу с 1 января будущего года.

Анатолий ЧЕРНОВ

«Евро-2» пока остаётся

Министерство энергетики РФ направило в Правительство РФ постановление, разрешающее продавать бензин «Евро-2» до конца 2012 года.

Как сообщает пресс-служба Минэнерго РФ, речь идёт о поправках в «Технический регламент по моторным топливам». Руководство министерства предложило не только продлить оборот бензина второго класса до конца 2012 года, но и снять требования октанового числа к экологическому классу топлива. Предполагается, что это позволит сельхозпроизводителям заказывать у нефтяных компаний соответствующий экологическим требованиям бензин любого октанового числа.

Иными словами, переход на топливо экологического класса «Евро-3» Россия начнёт только в 2013 году. Напомним, в прежней редакции техрегламента говорилось о том, что реализация бензина А-95 класса «Евро-2» запрещена на отечественном рынке с начала 2011 года. Относительно бензина А-92 класса «Евро-2» аналогичный запрет должен был вступить в силу 1 сентября нынешнего года.

Ольга УЧЕНОВА

Отрабатывается схема перехода от сметы — к субсидиям

Система нового финансово-экономического обеспечения государственных и муниципальных учреждений будет отработаться в научно-практическом центре «Бонум».

Механизмы совершенствования оказания государственных услуг определены в Федеральном законе № 83 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с совершенствованием правового положения государственных (муниципальных) учреждений».

Министерство здравоохранения Свердловской области приняло решение отработать рекомендованную законом схему перевода государственных учреждений со сметного финансирования на систему субсидирования в научно-практическом центре, который на сегодняшний день признан лидером в части разработки и внедрения управленческих технологий.

Критериями выбора НПЦ «Бонум» в качестве пилотной площадки послужили высокие финансово-экономические и административно-управленческие показатели деятельности. Центр отличается экономической самостоятельностью и отсутствием долгов. Здесь развивается материально-техническая база и наблюдается положительная динамика роста средней заработной платы. Это позволяет на должном уровне оказывать государственные услуги, внедрять новые технологии и обеспечивать дальнейшее развитие существующих технологий.

Елена НИКОЛАЕВА

Новая программа АвтоВАЗа

Новую машину можно будет купить за 220 тысяч рублей

На следующий год государственная программа утилизации старых автомобилей продлеваться не будет. Вместо этого, возможно, начнётся продажа машин отечественного производства людям из социально незащищённых слоёв.

С такой инициативой выступил директор департамента автомобильной промышленности и сельскохозяйственного машиностроения министерства промышленности и торговли Алексей Рахманов.

Далеко не всех владельцев старой техники охватила программа утилизации. В ней участвовали 218 городов в 73 регионах. При этом сегодня в России ещё 16 миллионов человек ездят на машинах старше 10 лет.

В то же время АвтоВАЗ начинает выпуск автомобильной новой модели по цене 220 тысяч рублей. Алексей Рахманов считает, что программа реализации недорогих машин социально незащищённым гражданам не даст отечественному производителю почувствовать негативный эффект от закрытия программы утилизации.

Имея возможность обменять старую машину на новую, многие автолюбители отдавали предпочтение автомобилям аналогичных марок. В итоге преимущество было у старых моделей. Сейчас этот перекос можно исправить.

Если данная инициатива получит одобрение, реализация новой программы будет проводиться совместно с миндразвопроса.

Елена АБРАМОВА

Инновационное развитие предполагает высокие требования к автотранспортному бизнесу. Это, прежде всего, обновление подвижного состава, внедрение современных технологий управления.