

На Красную горку взобрался газ

Окраинный посёлок Нижней Салды повышает статусность

Галина СОКОЛОВА

В Нижней Салде реализуется инвестиционный проект по газификации микрорайона Красная горка. Подземные магистрали уже проложены по всем пяти улицам посёлка. 60 домовладельцев готовятся к подключению голубого топлива.

170 частных усадеб Красной горки уютно расположились по левому берегу реки Салды недалеко от железной дороги. Хотя места здесь живописные, удалённый от центра микрорайон не считается престижным. Жильё продается недорого, некоторые дома и вовсе брошены хозяевами. Однако уже в ближайшем будущем на Красной горке жизнь будет куда комфортнее, и статусность посёлка заметно возрастет.

Во-первых, сюда идёт газ. В прошлом году по просьбе администрации города этот микрорайон был включён в инвестиционную программу компании «ГАЗЭК» по расширению газовых сетей. Газовики оперативно выполнили проект, провели изыскания, затратив только на эти процедуры пять миллионов рублей. С приходом весны на Красной горке развернулась стройка, которая больше походила на археологические раскопки. Все коммуникации строящегося газопровода подземные. Газовики уложили здесь пять километров полиэтиленовых труб, которые, как заверяют специалисты, обладают большей герметичностью и стойкостью к ударам. Они также менее подвержены коррозии, чем трубы, выполненные в металле. Кроме газопроводов, затаявшихся на глубине, строители

на собственные средства возвели газораспределительный пункт. Общий объём инвестиций в объект составил более 13 миллионов рублей.

Но нужно понимать, что никакая программа не приведёт газ прямо к кухонной плите, собственники жилья должны принять в процессе личное участие: выполнить проект подвода коммуникаций к дому и их расположения внутри помещения. Такие документы подготовили 60 домовладельцев. Они и могут претендовать на голубое топливо. Поначалу жители роптали. Шутка ли, выкапывать за подов газ к дому почти тридцать тысяч рублей! Но потом вспомнили, как в 2008 году члены кооператива, продавая на собственные средства газ на улице Либкнехта, истратили по 200 тысяч рублей. И поняли жители микрорайона, сколько средств, времени и нервов сэкономили им нынче газовики. Инвестиционный проект компании помог улучшить качество жизни не только нижнесалдинцам, но сотням других жителей нашей области.

Жительница Красной горки Лариса Пудова, наблюдая, как завершается строительство, призналась: «Я планирую продать дом. И то, что улица теперь газифицирована, покупателя очень привлекает». Откроем ещё один секрет привлекательности. Главный архитектор города Антонина Спиридонова рассказала, что в будущем году будет выполнено проектирование дороги и моста до Красной горки, потом начнется строительство. Так что спешите, салдинцы, микрорайон на глазах повышает статусность. Скоро поселиться там будет не просто и недешево.



Культуре на дорогах нужно учить с детского сада

Дороги без опасности



Самым важным мероприятием в этом направлении является строительство кольцевой автодороги вокруг Екатеринбурга (ЕКАТА). Уже к концу нынешнего октября дорожники обещают сдать в эксплуатацию участок ЕКАТА между Серовским и Московским трактами.

Кроме того, активно строится обьездная дорога вокруг посёлка Белоярский. Первая очередь этого строительства — 2,4 километра в сторону Заречного — уже почти готова. А на декабрь нынешнего года запланировано открытие движения на второй очереди — семикилометровом участке в сторону Асбеста.

— Средства, выделяемые на ремонт дорог, мы стараемся распределять так, чтобы получить от них максимальный эффект, — уточнил Геннадий Маренков. — Кстати, дополнительно к программе повышения дорожной безопасности мы в нынешнем году впервые выделили 180 миллионов рублей в качестве субсидии муниципалитетам на реконструкцию уличной

сети. Если муниципальное образование готово за свой счёт разработать всю необходимую документацию для капитального ремонта какой-то дороги, то оно может рассчитывать на получение такой субсидии. Должен сказать, что это серьёзно заинтересовало муниципалитеты. Впрочем, состояние автотрасс — вовсе не главный фактор, влияющий на количество дорожно-транспортных происшествий. По данным областного минтранса, наиболее часто аварии у нас происходят из-за превышения водителями скоростного режима, выезда на встречную полосу движения, а также по вине нетрезвых шофёров.

В этом смысле особенно важно третье направление реализации программы «Повышение безопасности дорожного движения на территории Свердловской области» в 2012–2016 годах — организация предрейсового медицинского освидетельствования водителей, работающих в различных транспортных организациях.

В частности, такое требование является одним из обязательных условий полу-

либо были оформлены по перевозке пассажиров в такси. Принципиально новый для России процесс лицензирования компаний, специализирующихся на перевозках горожан в легковом автотранспорте, запущен 69-м федеральным законом, вступившим в силу с 1 сентября 2011 года. Выдача новых документов началась в Екатеринбурге 3 октября нынешнего года.

— Лицензирование деятельности такси направлено на повышение качества перевозок и внедрение более совершенной формы организации этой транспортной услуги. Сама процедура бесплатна, срок действия лицензии — пять лет. Сейчас есть скептики, которые считают, что изменения как-то отразятся на ценовой политике такси. Я лично не вижу объективных причин для этого, — подчеркнул Геннадий Маренков.

Новый порядок получения разрешительных документов требует, чтобы все автомобили, используемые в качестве такси, находились в собственности юридического лица, индивидуального предпринимателя

либо были оформлены по лизинговому договору. Одновременно появился ряд новых требований к внешнему виду машин и установленному в них оборудованию. Так, в частности, такси теперь должны иметь таксометры и специальные опознавательные знаки.

— Повышение цен на наши услуги может произойти из-за подорожания бензина, но никак не из-за нового порядка лицензирования. Процесс оформления документов, на мой взгляд, не создаст никаких серьёзных проблем для стабильно работающих компаний, — считает Сергей Антипин, исполнительный директор одной из компаний, организующих перевозку пассажиров в такси.

По его мнению, 69-й федеральный закон ощутимо исправит ситуацию с количеством ДТП на уральских дорогах. Таксисты играют заметную роль на городских улицах. Поскольку их заставляют работать по жёстким правилам, появляется надежда на то, что такси перестанут попадать в ежедневную сводку автопроисшествий.

В ближайшие дни весь жилой сектор будет подключён к теплу

На Среднем Урале завершается подключение жилья к системам теплоснабжения. О ситуации с прохождением отопительного сезона в нашем регионе участникам оперативного совещания рассказал и.о. министра энергетики и ЖКХ Николай Смирнов.

По его словам, отопительный сезон начался во всех 94 муниципалитетах нашего региона. Сейчас отопление включено в 98 процентах жилищного фонда и 99,3 процента объектов социальной сферы. Полностью включено теплоснабжение жилищного фонда в 86 муниципальных образованиях. Наиболее успешно отопительный сезон стартовал в Северном управленческом округе, где все муниципалитеты в полном объёме включили системы теплоснабжения.

В восьми муниципалитетах из-за проведения ремонтных работ и порывов не подключены отдельные многоквартирные дома и социальные объекты. В числе этих муниципалитетов — Екатеринбург, Первоуральск, п. Баранчинский (Кушвинский городской округ), Белоярский, Артёмовский, Режевской городской округ и ряд других населённых пунктов.

— Существующие проблемы в ряде муниципалитетов нам известны. За каждой территорией закреплены специалисты областного министерства энергетики и ЖКХ. Внимание уделяется буквально каждому дому. Мы рассчитываем, что главы муниципалитетов с нашей помощью в ближайшие дни устранят все выявленные неполадки и дадут тепло во все без исключения жилые дома и социальные объекты, — отметил Николай Смирнов.

Анатолий ЧЕРНОВ

Сбор зерновых в России может достичь 93 миллионов тонн

Как заявил президент Российского зернового союза Аркадий Злочевский, в этом году сбор зерна в нашей стране может достичь 93 миллионов тонн, сообщает агентство Агрофакт.

Урожай пшеницы в этом году он оценивает в 55 миллионов тонн, ячменя — в 16–17 миллионов тонн. Пока намолочено 83 миллиона тонн зерна, уборка в ряде регионов страны, в том числе на Урале, ещё продолжается.

При этом Аркадий Злочевский отметил, что с учетом этого урожая, а также больших переходящих запасов зерна, которые на 1 июля этого года оценивались в 22,4 миллиона тонн, экспортный потенциал страны может составить 30 миллионов тонн. То есть именно такое количество зерна Россия в состоянии продать за рубеж. «Но вывезти сумеем где-то около 25 миллионов тонн», — заявил он. При этом внутренние потребности в зерне Российской Федерации оцениваются в 70 миллионов тонн.

После отмены зернового эмбарго Россия сумела очень быстро вернуться на мировой зерновой рынок, с 1 июля уже экспортировано свыше 9,1 миллиона тонн зерна. Это рекордный уровень для нашей страны, только в сентябре экспорт составил 3,8 миллиона тонн.

По прогнозу А. Злочевского, в этом году Россия может собрать также рекордный урожай подсолнечника — 9–10 миллионов тонн. Велики ожидаются сборы других зерновых и зернобобовых культур: сои — 0,9 миллиона тонн, кукурузы — 6 миллионов тонн, риса — 1,2 миллиона тонн. Причем если соя и кукуруза полностью будут востребованы в стране, то рис и подсолнечник частично пойдут на экспорт. Только риса предполагается продать иностранным партнёрам около 200 тысяч тонн.

Алексей СУХАРЕВ

Проект скоростной магистрали Москва-Екатеринбург заинтересовал итальянский банк «Интеза»

«Банк Интеза», дочерняя структура итальянской финансовой группы «Интеза Санпаоло», готов участвовать в реализации проекта строительства высокоскоростной железной дороги Москва-Екатеринбург — сообщает официальный сайт губернатора Свердловской области.

О таком намерении на встрече с Александром Мишириным заявил председатель совета директоров ЗАО «Банк Интеза», глава представительства группы «Интеза Санпаоло» в России Антонио Фаллико.

Г-н Фаллико напомнил, что банк является одним из ключевых участников совместного с ОАО «РЖД» проекта по развитию скоростного железнодорожного движения в России. Кроме того, кредитное учреждение имеет подразделения, которые специализируются на реализации инфраструктурных проектов. Александр Миширин отметил, что проект скоростной магистрали поддержан на самом высоком уровне и успешно продвигается: ведутся кадастровые работы, начались геологические изыскания.

Ещё один значимый для Свердловской области инфраструктурный проект, приняв участие в реализации которого губернатор пригласил итальянских коллег, это — строительство кольцевой дороги вокруг Екатеринбурга. В целом, как подчеркнул Александр Миширин, региональные власти довольны сотрудничеством с Итальянской Республикой: внешнеторговый оборот Свердловской области с Италией в 2010 году составил 620 миллионов долларов.

Алексей СУХАРЕВ

Монопокрлатие можно снять

В этом суть новой политики в отношении моногородов

Виктор БАРАНОВ

Хорошая новость пришла из Саратова, где находящийся с визитом министр регионального развития Виктор Басаргин заявил о том, что российское правительство продолжит поддержку моногородов, для чего ежегодно на финансирование профильной программы будет выделяться по пять миллиардов рублей. Что важно для Свердловской области, которая исторически развивалась по принципу «город-завод».

И пяти миллиардов не жалко

«Мы не бросили программу поддержки моногородов. В этом году из (федерального — В.Б.) бюджета будет выделено порядка 1,5 миллиарда рублей дополнительно к тем средствам, которые субъекты и инвесторы привнесут в развитие моногородов, — отметил глава Минрегиона. — Начиная со следующего года это возможно за счет дотаций, а с 2013 года это будет в виде субсидий, мы будем по пять миллиардов рублей выделять на решение проблем наших моногородов».

Напомним, что в настоящее время в программу государственной поддержки вошло 50 моногородов. А в Свердловской области официального статуса моногородов удостоились три муниципалитета: Нижний

Тагил, Каменск-Уральский и Асбест. Они получили средства из федерального бюджета на осуществление своих программ. Наиболее же успешным проектом считается санация самого крупного российского моногорода Тольятти.

Но, по мнению Минрегиона, в большинстве случаев всё сводилось к борьбе с социальными последствиями кризиса, а не к преодолению монозависимости. И к октябрю 2010 года муниципалитеты моногородов сумели представить реальные инвестиционные планы лишь на 45 процентов средств, заложенных в бюджет под эту программу. «Да, муниципальные власти инертны, но их нельзя в этом винить, — говорит доцент кафедры прикладной политологии Высшей школы экономики Алексей Шустов. — Инициативных и ответственных людей мало, и с этим связано большинство сложностей в политической и экономической модернизации России. Среди чиновников есть и увлеченные своим делом таланты, которым удается свернуть горы и добиться чудесных результатов. На них обычно указывают и говорят: «Ведь можем, если захотим!» Но это лишь отдельные примеры, выпадающие из тенденции. Массово подобных эффектов не воспроизводятся».

Требование невозможного

Да и трудно было ожидать много — ведь будь муниципалитеты всех моногородов столь компетент-

ными, то и массивной господдержки не потребовалось бы. По сути же администрации моногородов заставляли сделать невозможное — на низовом уровне разработать комплексную стратегию развития, которая в итоге в большинстве случаев грешит либо нереальностью заложенных в ней условий, либо расхождением с общегосударственными инвестиционными трендами.

К тому же Минфин РФ обнаружил неэффективное расходование 10 миллиардов рублей, выделенных на моногорода, и стало окончательно ясно, что инвестпланы должны составляться хоть и с участием самих моногородов, но первую скрипку здесь следует играть специалистам из профильных организаций. Потому пришлось взять паузу, дабы разобраться в сделанном и подготовиться к дальнейшему этапу. Благо кризис начал стихать и появилась возможность для передышки.

В то же время выяснилось, что универсального метода решения проблемы нет. В частности, опыт Тольятти мало применим к Свердловской области. А сами российские моногорода очень разные. Так, к примеру, основной их проблемой в Свердловской области является не столько сама по себе высокая специализация на одной отрасли, сколько низкая степень переработки в данной сфере. Именно в повышении этой степени, которое способствует диверсификации экономики российских моногородов, и заключается главный вызов, стоящий перед ними.

КОММЕНТАРИИ ОТ РАЗРАБОТЧИКОВ ПРОГРАММЫ РЕФОРМИРОВАНИЯ МОНОГОРОДОВ ОТ 2009 ГОДА

Юрий КУЗНЕЦОВ, заместитель главы администрации Нижнего Тагила по стратегическому развитию и инвестициям
Главный принцип при решении проблемы моногородов — уменьшение зависимости экономики города от экономики градообразующих предприятий и увеличение доли нетрадиционных для города отраслей.

Сейчас в рамках программы поддержки моногородов федеральным бюджетом финансируются два крупных проекта в городе. Для создания химического кластера бюджет выделил средства на очистные сооружения. Это даст возможность привлечь дополнительные инвестиции и создавать новые химические производства. Также выделены были деньги на строительство четырехполосной автодороги для логистического центра. Уже сейчас на прилегающие десять земельных участков в придорожной инфраструктуре заявлены готовность инвестирования частным бизнесом в 500 миллионов рублей, а сам логистический центр будет софинансирован на триста миллионов. Это просто наглядный пример, как бюджетные инвестиции в инфраструктуру резко увеличивают инвестиционную привлекательность территории.

Когда много маленьких — это хорошо

Обычно градообразующее предприятие либо работает на экспорт, либо встроено в какую-то технологическую цепочку, выходящую за рамки региона. То есть сильно зависит от внешних факторов. Одновременно оно же является монополистом на местном рынке труда, что позволяет ему диктовать правила игры. А это серьёзно снижает для жителей моногородов возможности для достойного трудоустройства.

В то время, как появившиеся за последние годы новые технологии позволяют развивать малые конкурентоспособные производства, которые способны замечать на внутреннем рынке ввозимые товары, предлагать современные услуги. Результатом становится пополнение бюджета

Артемию КЫЗЛАСОВ, генеральный директор управляющей компании «Титановая долина»

С моей точки зрения, до последнего времени программа реформирования моногородов носила больше антикризисный характер. Сейчас пришло время, и есть необходимость реформировать ее и больше внимания уделять долгосрочным мерам развития и поддержки.

В первую очередь это воспитание людей — надо уже детей, которые вот только сейчас в детский садик пошли, воспитывать в другой ментальности.

Во-вторых, это меры экономического характера, чтобы муниципалитеты могли рассчитывать свои усилия на более долгосрочный период. Это, к примеру, может быть перераспределение на какой-то период части федеральных налогов. Проведение конкурсов между моногородами, а потом обеспечение со стороны Федерации финансирования определенной суммы ежегодно на протяжении 10–15 лет, под которую муниципалитеты каждый год должны защищать свой инвестиционный проект.

и организация новых рабочих мест. То есть уход от монопроизводства за счет диверсификации экономики и организации множества малых производств, ориентированных на местный потребительский рынок.

Другой вариант характерен для Свердловской области, где выявлено 27 потенциальных кластеров. Под них до конца года будет принят специальный областной закон. И очень важно, чтобы монотерритории были максимально вовлечены в кластерное движение.

А нынешнее заявление главы Минрегиона В.Басаргина о долгосрочности государственной программы поддержки моногородов позволяет монозависимым муниципалитетам выстраивать длинную стратегию. Потому как монокавалерийским наскоком не победить.