

Магистральное ускорение

Более 100 миллиардов рублей направят на развитие транспортного узла на Среднем Урале

Татьяна БУРДАКОВА

Будущее Свердловской железной дороги обсуждалось вчера на встрече губернатора Александра Мишарина и старшего вице-президента ОАО «РЖД» Вадима Михайлова.

Как пояснили в департаменте информационной политики губернатора Свердловской области, Вадим Михайлов прибыл в Екатеринбург для того, чтобы провести здесь сетевое совещание, посвященное финансово-экономической деятельности компании «Российские железные дороги».

У нас налажено достаточно серьезное сотрудничество с руководством Свердловской области: на территории Среднего Урала находятся крупнейшие предприятия — поставщики продукции для нас, — сказал Вадим Михайлов в ходе встречи с Александром Мишариным. — Область придает колоссальное значение работе с пригородной компанией и компенсирует значительную часть затрат на перевозку своих жителей.

По словам Александра Мишарина, руководством Среднего Урала намерено всячески поддерживать планы развития системы пассажирских железнодорожных перевозок.

То, что сегодня у нас проходит сетевое совещание всех, кто руководит инвестиционным процессом и финансами — очень важно, потому что с развитием железных дорог во многом связана и стабильность развития экономики, — подчеркнул губернатор. — Сегодня только по Свердловской области предусматривается более ста миллиардов рублей на финансирование работ, которые связаны с модернизацией транспортного узла в Екатеринбурге и реконструкцией основных направлений магистральной железной дороги. Безусловно, все эти проекты должны быть учтены в программе социально-экономического развития Свердловской области, которую мы приняли до 2015 года. Нам нужно, как говорится, сверить часы, скоординировать работу.

Общаясь с Вадимом Михайловым, глава области поднял вопрос о качестве транспортных услуг, оказываемых подразделениями РЖД.

— Сегодня во многом развитие предприятий зависит от того, насколько своевременно они обеспечены вагонами, — отметил Александр Мишарин. — Для Свердловской области это особенно актуально, потому что основная доля промышленности у нас — это металлургия, строительный комплекс, производство неметаллических материалов и лесная промышленность. Все эти отрасли, безусловно, связаны с железнодорожными перевозками, и здесь любой сбой негативно сказывается на работе.

Кроме того, губернатор обсудил с руководством РЖД вопросы, связанные с организацией пригородных пассажирских перевозок на Среднем Урале.

— Если говорить о пригородной компании, то хочу сказать, что мы действительно, как и договаривались, совместно с федеральным бюджетом и РЖД компенсируем пригородной компании выпадающие доходы. Это нам позволило не поднимать тарифы в нынешнем году и, более того, установить ряд льготных тарифов. Например, для нетарифных станций. То есть, по сути дела, там, где сегодня существуют только останочные пункты. В первую очередь это сделано для садоводов. Установлен тариф на проезд «туда-обратно», когда оплачивается только пятьдесят процентов от стоимости обратной дороги, — подчеркнул губернатор. — Это выгодно как пассажирам, так, в общем-то, и пригородной компании. Ведь пассажиры, в первую очередь, оплачивают проезд заранее, а во-вторых, предупреждают о своей обратной поездке за день, два или три дня. Такую гибкую тарифную систему нужно развивать. Она должна быть не только в пригородных перевозках, но и в пассажирских дальних перевозках, что сегодня, насколько я знаю, уже делается. Вот по этому пути нужно двигаться дальше.



СТАНЦИОНАЛЬНЫЙ СВЯЗИ

Задумай. Спроектируй. Изготовь. Управляй



Оборудование британской фирмы RAINFORD было приобретено по программе развития Уральского федерального университета. Общая стоимость проекта составила 90 миллионов рублей. В течение четырех недель британские специалисты монтировали сложную лабораторию, стены которой состоят из множества отражающих материалов, в том числе из нескольких миллионов ферритовых пластинок, великолепно поглощающих любые излучения. Теперь осталось завершить монтаж предназначенных для исследований приборов.

— Беззвонная камера такого уровня — единственная в России. Это, безусловно, плюс института радиоэлектроники и информационных технологий УрФУ. Теперь со студенческой скамьи мы сможем получать практические навыки работы в уникальных условиях на высокотехнологичной аппаратуре, — подчеркивает студент четвертого курса, победитель регионального тура студенческой олимпиады Виктор Чечёткин.

В единственном экземпляре

Для качественной подготовки инженерных кадров в этом вузе есть и другое оборудование, представленное в России в единственном экземпляре. Например, учебный тренажер «Диалог-1» Уральского энергетического института УрФУ, на базе которого ведется подготовка инженеров для

предприятий нефтегазового комплекса.

— Если раньше специалистов готовили чисто теоретически, то в этой лаборатории занятия ведутся в условиях, приближенных к реальным. Тренажерный комплекс представляет собой модель компрессорной станции с газовыми турбинами. В ходе работы на нем имитируются процессы управления энергетической установкой. Оборудование здесь точно такое же, как в цехах. Когда выпускники вуза придут на предприятия в качестве инженеров, они увидят точно такие же щиты, столкнутся с такими же приборами. И они уже будут иметь определенный практический опыт, — рассказывает руководитель лаборатории, доцент Михаил Федорченко.

Не исключено, что молодым специалистам доведется столкнуться с проблемами. Тренажер способен моделировать до 300 видов предаварийных и аварийных ситуаций, которые могут произойти на сложных энергетических объектах.

— Здесь мы приобретаем практические навыки по предупреждению, локализации и ликвидации аварийных ситуаций, — рассказывает пятикурсник Дмитрий Шесинский.

Новое лабораторное оборудование в крупнейшем вузе Среднего Урала внедряют для повышения качества подготовки инженерных кадров. С той же целью здесь пытаются создать самую современную инфраструктуру. Так, уже в следующем году близ озера Шарташ должны начаться работы по строительству научно-образовательного центра

(НОЦ) и технопарка «Университетский».

— Из бюджета Свердловской области мы израсходовали уже свыше 100 миллионов рублей, что позволило сформировать земельный участок. Со следующего года начнется строительство технопарка высоких технологий, а также НОЦа, — поясняет первый заместитель министра промышленности и науки Свердловской области Валерий Тураев.

На современных площадках, которые здесь появятся, будут интегрированы наука, образование и производство. В результате процесс обучения переориентируют прежде всего на подготовку инженеро-практиков для предприятий современного уровня. Безусловно, из стен учебных заведений на высокотехнологичные заводы должны приходить люди, готовые немедленно включиться в производственный процесс. Воспитать такие кадры можно, лишь кардинально изменив подход к образовательному процессу.

— Раньше моя задача как профессора заключалась в том, чтобы прочитать курс, например, в 64 часа и как можно больше полезной информации вложить в головы студентов. Сегодня задача иная. Важно, не сколько ты вложил информации, но и то, какие практические навыки студент приобрел в результате обучения, какие мотивационные и личностные качества в себе развил, — считает заместитель проректора по учебной части УрФУ Олег Ребрин, возглавляющий созданную год назад в вузе Высшую инженерную школу.

По его словам, сейчас предприятиям не хватает не инженеров вообще, а именно молодых специалистов, которым можно сразу доверить производство, специалистов, способных креативно мыслить, привносить инновации. Именно поэтому в УрФУ решили идти по пути создания университета интеграционного типа, встраивая в образовательный процесс фундаментальную науку в лице Уральского отделения Российской академии наук и производство в лице конкретных предприятий.

Кроме того, в вузе всеерьез изучают инициативу, которая пошла от Масзаучевского института и уже достаточно широко распространена в разных странах.

— Она называется «Задумай. Спроектируй. Изготовь. Управляй». По сути, это то, что делает любой инженер: он придумал изделие, потом моделировал, изготовил и смонтировал, как оно работает. То есть в основе образования лежит жизненный цикл инженерной продукции. После того, как студент сделал что-то своими руками, происходит так называемая актуализация знаний. Он начинает чувствовать, какие знания ему не хватает, и начинает поглощать их. И они попадают уже в «удобренный почву», — поясняет Олег Ребрин.

Еще одно новшество заключается в том, что помимо научно-исследовательской магистратуры в УрФУ появится инженерная магистратура. И первый набор может пройти уже в 2012 году.

Дверь бесшумно открывается. Перед нами беззвонная камера

У пищевой отрасли появилась стратегия

Министерство сельского хозяйства и продовольствия Свердловской области разработало стратегию развития пищевой и перерабатывающей промышленности до 2020 года.

Основные принципы документа обсуждали вчера на коллегии министерства, которая проходила в Богдановиче под руководством заместителя председателя правительства Свердловской области — министра сельского хозяйства и продовольствия Ильи Бондарева.

Согласно разработанной стратегии, в Свердловской области к 2020 году объемы производства мукомольно-крупяной промышленности вырастут до 135 тысяч тонн продукции в год (в 2010 году было выработано 97,5 тысячи тонн). Производство хлеба и хлебобулочных изделий должно достигнуть показателя 186 тысяч тонн (2010 год — 171 тысяча тонн).

В мясной промышленности планируется довести объемы промышленной переработки скота в убойном весе до 49 тысяч тонн (2010 год — 14,7 тысячи тонн), производства колбасных изделий — до 67,2 тысячи тонн (2010 год — 47,5 тысячи тонн).

К 2020 году производство цельномолочной продукции должно вырасти до показателя 440,3 тысячи тонн (2010 год — 411,8 тысячи тонн), сливочного масла — до 3476,5 тонн (2010 год — 2316,5 тонн), сыра и сырных продуктов — до 1031,8 тонны (2010 год — 503,4 тонны).

— На эти годы мы ставим перед собой действительно большие задачи. Необходимо перевести работу предприятий промышленности в русло инновационного развития, создать современную инфраструктуру производства продовольственных товаров до потребителей, сделать труд на предприятиях пищевой и перерабатывающей промышленности престижным и высокодоходным, обеспечить экологическую безопасность производства, — отметил Илья Бондарев.

Екатерина ЯТНОВА

Эволюция в госзакупках

Межрегиональный семинар на тему «Практика реализации закона о госзакупках (94-ФЗ) на территории Уральского федерального округа» прошел в Екатеринбурге.

Как сообщила пресс-служба министерства финансов Свердловской области, в семинаре приняли участие представители центрального аппарата Федеральной антимонопольной службы, МВД России, сотрудники региональных управлений ФАС, судебных и финансовых органов Свердловской области.

По мнению руководителя Свердловского управления ФАС России Татьяны Колотовой, благодаря шестилетнему опыту работы с этим законом, достигнута информационная прозрачность, а также обеспечен равный доступ предпринимателей к сведениям о проведении тендеров.

— Все понимают, что закон несовершенен, но изменение системы государственных закупок должно идти эволюционным путем, — подчеркнула Татьяна Колотова.

С точки зрения заместителя начальника управления контроля за размещением госзаказа ФАС России Алексея Доронкина, этот закон привел к повышению качества продукции, закупаемой для государственных нужд. Одна из ярких иллюстраций успешности его работы — достижение существенной экономии бюджетных средств.

Ольга УЧЕНОВА

В защиту чистого воздуха

Транспортный налог может превратиться в экологический

Виктор БАРАНОВ

Минпромторг РФ выступил с законодательной инициативой — заменить транспортный налог на экологический. Речь идет о том, чтобы размер взимаемого налогового звонка определялся не мощностью установленного на машине двигателя, а зависел от того, насколько автомобиль загрязняет атмосферу.

Отметим, что названное выше ведомство уже не в первый раз замахивается на то, чтобы связать транспортный налог с экологией. Это не случайно, потому как невозможно игнорировать тот факт, что доля выбросов автотранспорта в общем загрязнении атмосферы непрерывно растет. Так, в крупных российских городах она уже перевалила за пятьдесят процентов, а в Екатеринбурге и вовсе порядка восьмидесяти процентов.

Всё большее влияние оказывает и международный пример. В Евросоюзе уже готовятся к увеличению доли электрического транспорта, а отказу от эксплуатации бензиновых и дизельных двигателей в черте города. А проект европейской стратегии развития единого транспортного потока «Транспорт-2050» ставит задачу минимально использовать в городском коммунальном хозяйстве мазут и прочие низкоуглеродные топлива.

Да и одним из условий вступления нашей страны во Всемирную торговую ор-

МНЕНИЕ

Кирилл ФОРМАНЧУК, свердловский координатор Федерации автолюбителей России:

Идея замены транспортного налога на экологический я отношусь положительно. Если максимальную сумму налога станут платить те, чей автомобиль наносит самый большой вред атмосфере города, то это будет справедливо. Прошли уже те времена, когда можно было позволить себе роскошь езды на большой машине. Теперь в городах трудно припарковаться и проехать. На одном интернет-ресурсе я увидел информацию о

том, что средний автомобиль сегодня занимает четыре квадратных метра дороги. Это слишком много. Будущее — за более компактными машинами. Вся Европа давно уже едет на таком транспорте. После введения нового экологического налога, я думаю, у людей появится стимул сделать выбор в пользу именно таких небольших машин, ведь выбросы в атмосферу у них намного меньше. Возможен, появление такого налога ускорит развитие производства электромобилей как самого экологичного вида транспорта.

анизацию поставлено введение западных стандартов по топливу. К тому же нашей транспортной стратегией до 2030 года намечена цель сократить выбросы от автомобилей на сорок процентов.

Впрочем, хоть разговоры о кардинальном улучшении экологической ситуации ведутся уже лет пять, но сроки всё сдвигаются и сдвигаются. По мнению экспертов, подобная судьба ждёт и нынешний проект. Потому что из тех автомобилей, которые колятся по России, свыше половины выпущены до 2006 года. Напомним, что только после этой даты АвтоВАЗ начал ориентироваться на европейские стандарты по топливу и экологии.

Но этот аргумент, как и прочие, на наш взгляд, является прикрытием для других, более серьезных причин. О чём можно судить, например, по тому, что во всех предложениях по учёту транспортного налога экологической составляющей автомобиля с двигателями мощностью ниже 150 лошадиных сил во-

общее выводится из-под действия нововведений. Речь идёт как раз о «легковушках» отечественного производства.

Не кажется убедительной и отговорка, что из-за повышения экологической требовательности «подсядет» автомобильный гигант в Тольятти. Там как раз сейчас осваивают производство автомобилей с более экологичными двигателями. Кстати, в этом месяце на автогиганте приступают к сборке моделей, отнесенных по своим характеристикам к экологичному классу «Евро-4». Понятно, что нынешний владелец устаревших «Жигулей» предпочтёт их поменять на «Калину» или «Приору», которые всё равно дешевле иномарок. Тем более, если государство будет субсидировать этот процесс.

По словам лидера движения автомобилистов «Свобода выбора» Вячеслава Лысакова, у нас только семьдесят процентов топлива по-настоящему соответствует современному стандарту.

Это значит, что большая доля российского бензина производится даже не по ГОСТам, а по заводским техническим условиям.

Хотя ещё в 2008 году был введен в действие новый технический регламент с оговоренными в нём сроками перехода на новые экологические стандарты по каждому виду топлива, большинство нефтеперерабатывающих заводов с задачей модернизации производства до сих пор не справились. К примеру, с нынешнего года российские нормативы на топливо должны были полностью соответствовать стандарту «Евро-4». Тогда как отечественные производители горючего и требования «Евро-3» даже в усеченном виде не выполняют.

В чём, справедливости ради надо сказать, нет их злой воли. По оценке главного технолога ОАО «Вересовский научно-исследовательский институт по переработке нефти» (ВНИИ НП) — разработчик техрегламента) Владимира Булатникова, чтобы пере-

сти всю отрасль на стандарт «Евро-4» потребуется порядка тридцати миллиардов долларов. Понятно, что не у всех нефтепереработчиков есть деньги на модернизацию и, входя в их положение, руководство страны идёт им на встречу — сроки начала действия евростандартов в России регулярно переносятся.

Однако не так давно глава Минэкономразвития РФ Эльвира Набиуллина заявила, что больше поблажек не будет, начнутся санкции. Но, по её мнению, это не должны быть повышенные штрафы и акцизы. Министр опасается, что в таком случае все расходы на модернизацию производства нефтяники переложат на плечи потребителей. В связи с этим нужны серьёзные перемены в контроле за нефтеперерабатывающими заводами. Ведь, в принципе, и сейчас все производители топлива обязаны проходить аттестацию, а их продукция периодически должна проверяться на предмет соответствия требованиям технического регламента. Но тем не менее по стране продолжает продаваться на безымянных заправках бензин класса «Евро-0».

Как видите, прежде чем заменять транспортный налог на экологический, нужно решить все проблемы с производством современных видов бензина. Однако радует то, что у руководства страны есть понимание комплексности проблемы и желание решить её.

30.09.2011 г. решением Арбитражного суда Свердловской области ЗАО «Красноуральский завод литейных сплавов» признано несостоятельным (банкротом). В отношении общества введена процедура конкурсного производства. В соответствии со статьей 126 Федерального закона «О несостоятельности (банкротстве)» с даты принятия арбитражным судом решения о признании должника банкротом и об открытии конкурсного производства прекращаются полномочия руководителя должника, иных органов управления должника.

В связи с изложенным все доверенности, выданные от имени ЗАО «Красноуральский завод литейных сплавов», подписанные единоличным исполнительным органом общества, считаются прекращенными с даты опубликования настоящего сообщения.

Лица, обладающие указанными выше доверенностями, должны предоставить оригиналы доверенностей конкурсному управляющему по адресу г. Екатеринбург, ул. Армавирская, д.43.

ФОНД НАШЕ БУДУЩЕ

Ваш бизнес направлен на решение социальных проблем?

Вы - представитель малого бизнеса, НКО или индивидуальный предприниматель?

Вам нужны средства на создание или развитие бизнеса?

СТАНЬТЕ УЧАСТНИКОМ!

СОЦИАЛЬНЫЙ 2011

«ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬ»

ВСЕРОССИЙСКИЙ КОНКУРС ПРОЕКТОВ

БЕСПРОЦЕНТНЫЕ ЗАЙМЫ

до 5 000 000 рублей действующему бизнесу

до 500 000 рублей начинающему бизнесу

Горячая линия: 8 800 333 68 78 (звонок бесплатный)

Заполнить заявку и ознакомиться с условиями участия можно на сайте Фонда "Наше будущее" www.nb-fund.ru

Оргкомитет Конкурса: konkurs@nb-fund.ru

Режим работы: с 9:00 до 18:00 – время московское

п. 9.12. Положения о Конкурсе: источник финансирования - собственные средства Фонда, выделенные Управлением Фонда для реализации программы «Социальное предпринимательство». Полная версия положений размещена на сайте Фонда "Наше будущее": www.nb-fund.ru