

Второе дыхание

В Алапаевске после шестилетнего перерыва задымила доменная печь

Елена АБРАМОВА

На восстановление Алапаевского металлургического завода (АМЗ) было израсходовано более одного миллиарда рублей. Теперь предприятие сможет выпускать ежегодно не менее 36 000 тонн ферромарганца или 120 000 тонн чугуна.

Запуск домы состоялся во вторник. По этому случаю рабочие собрались на торжественный митинг.

— На этом месте, где мы сейчас стоим, 300 лет велась работа. Мы просто не имели права не сохранить завод, нарушить традиции, оборвать нить между прошлым и настоящим, — сказал Виталий Черномор — глава группы компаний «НОВАЭМ», осуществившей реконструкцию предприятия.

За девять месяцев на заводе была отремонтирована доменная печь, восстановлены центральная котельная и депо ремонта ковшей, были спроектированы и проведены работы по капитальному ремонту котлов и переводу парокотельной на природный газ.

— Я благодарен компании «НОВАЭМ» и ее руководству за инвестицию и внимательное отношение к условиям труда рабочих. Практика показывает: когда приходит собственник, заинтересованный в развитии предприятия, всё получается. От промышленников мы ждем стабильно работающего и развивающегося предприятия. А областное правительство, со своей стороны, постарается сделать всё для развития в Алапаевске социальной инфраструктуры, — сказал губернатор Александр Мишарин, прибывший на церемонию запуска домы.

«Запускайте!» — командовал по рации директор завода. И из трубы доменной печи робко потянулась вверх тонкая струйка дыма. Постепенно становился гуще

и темнее. Рабочие искренне улыбались и аплодировали. Ещё бы! У многих были очень большие сомнения по поводу того, что доменная печь удастся возродить.

Судьба одного из старейших предприятий Среднего Урала оказалась непростой. Железнодорожный завод, построенный на реке Алапаихе ещё в 1704 году, три столетия работал успешно. А в 2004 году его имущество приобрела украинская финансово-промышленная группа (ФПГ) «Приват», зарегистрированная в офшорной зоне в Республике Кипр. На Украине эту ФПГ называют «рейдером № 1». В мае 2005 года новые владельцы приняли решение остановить доменную печь. С тех пор на градообразующем предприятии Алапаевска работали только три цеха: железнодорожный, ремонтно-механический и автотранспортный. Средства на развитие производства не выделялись. Численность рабочих сократилась с 600 до 100 человек.

Областное правительство на разных уровнях, в том числе и при участии Министерства иностранных дел России, вело переговоры, направленные на то, чтобы избавиться от неэффективного собственника. И вот в феврале 2011 года у предприятия появился новый владелец.

— Мы, приобретая завод, взяли на себя перед областной администрацией серьезные обязательства. И слово сдержали. Теперь, несмотря на резкие колебания цен на рынке металлов, намерены восстановить на АМЗ объёмы производства, которыми предприятие славилось в лучшие годы, — заявил Виталий Черномор.

Он отметил, что новый виток в жизни завода стал возможен благодаря поддержке со стороны коллектива, благодаря пониманию, что нужно двигаться вперёд, а каждое слово подкреплять делом. И пообещал, что ни одна копейка, заработанная

предприятием, не уйдёт на сторону.

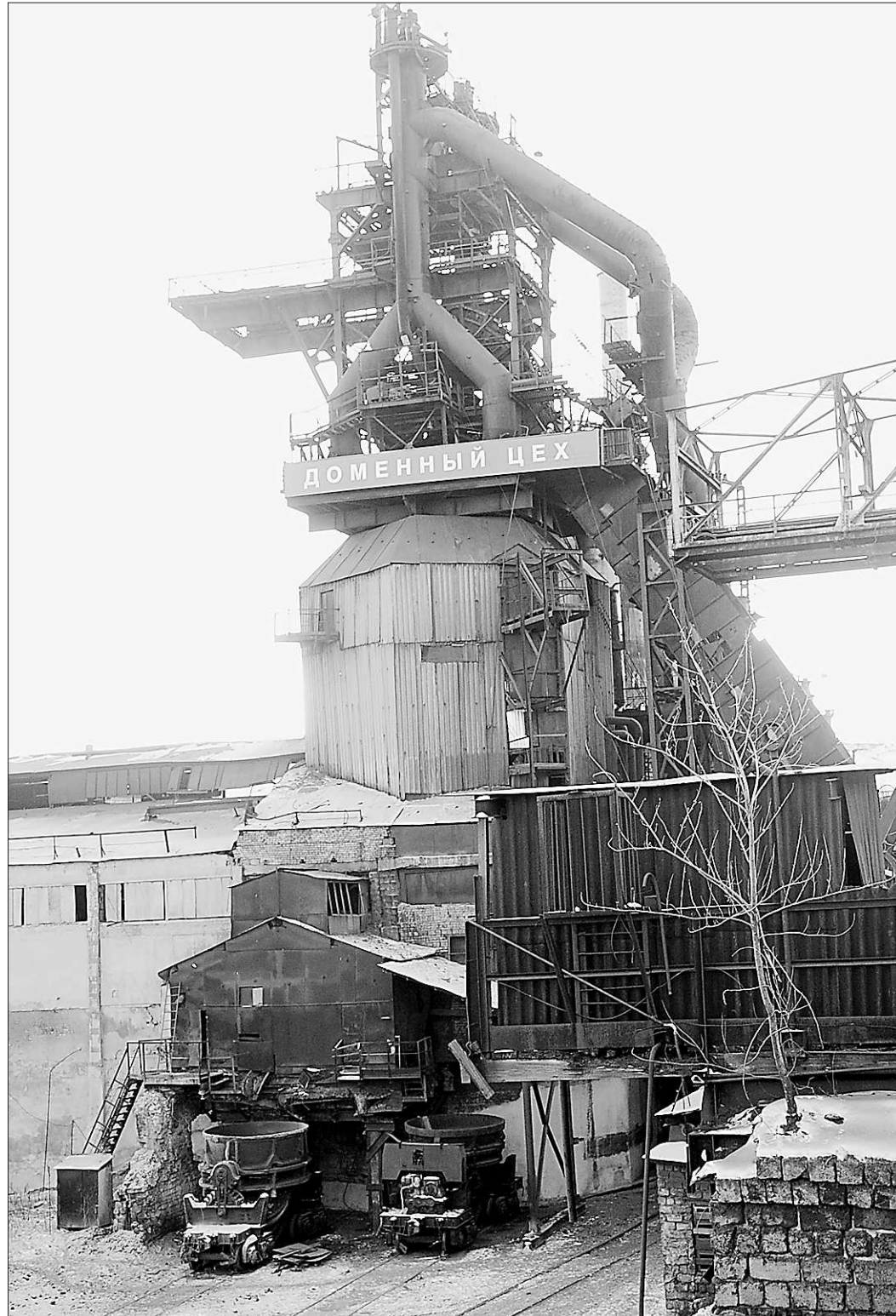
За последние полгода численность рабочих АМЗ увеличилась до 500 человек, в перспективе она может быть увеличена до 650 человек. Средняя зарплата выросла с 7000 до 15 000 рублей.

Александр Мишарин на встрече с рабочими подчеркнул, что зарплата должна быть не ниже, чем в среднем по области. Он говорил также о необходимости проводить модернизацию цехов. Но эти задачи могут быть решены уже за счёт средств, заработанных заводом, при условии наращивания объёмов производства и повышения производительности труда.

— Сегодня вся металлургия Среднего Урала встала на ноги. Практически на каждом предприятии внедряются новые технологии и новое оборудование. К примеру, мощная реконструкция ведётся на Нижнетагильском металлургическом комбинате. На Первоуральском новотрубном заводе успешно развивается «белая металлургия». В следующем году мощнейший проект будет запущен на Каменск-Уральском металлургическом заводе. Мы будем выпускать здесь листы длиной 40 метров и шириной четыре метра для строительства самолётов и скоростных поездов, и ставим задачу стать лидерами в Европе по производству такой продукции. В Асбесте совместно с «Роснано» будем реализовывать уникальный проект «Русский магний». Думаю, хорошие перспективы открываются и перед Алапаевским металлургическим заводом, — сказал губернатор.

Он подчеркнул, что успешно работающий завод, в свою очередь, сможет обеспечить развитие всего города.

— В области реализуется программа по ремонту и



СНИЖИЛА СКОРОСТЬ

строительству школ и детских садов, по развитию медицинского комплекса, они коснутся и Алапаевска, — пообещал Александр Мишарин.

— Вам нужно также участвовать и в программах поддержки жилищного строительства. За счёт того, что завод будет развивать-

ся, зарплата расти, у жителей города появится возможность улучшать жилищные условия.



Главная причина переезда — возможность профессионального и карьерного роста

Кризис — фактор повышения мобильности

Сколько россиян готовы переехать в поисках новой работы

Светлана НИКОЛАЕВА

Более трети жителей Российской Федерации (32 процента) имеют опыт переезда, 29 процентов планируют переезд и 39 процентов не переезжали и не планируют покидать свой регион. Таковы результаты исследования, проведённого осенью 2011 года кадровым холдингом АНКОР.

В исследовании, посвящённом движению трудоспособного населения на территории РФ, приняли участие 7500 респондентов из разных регионов. Наиболее привлекательными территориями для переезда были названы Москва, Санкт-Петербург и города Южного федерального округа. Причины притяжения в эти регионы — возможность профессионального и карьерного роста (40 процентов), возможность улучшить условия жизни и повысить материальное благосостояние (31 процент), отсутствие предельной работы в регионе проживания (19 процентов).

Самыми депрессивными территориями с точки зрения оттока населения оказались Дальний Восток, Сибирь и Поволжье.

Число уехавших из этих регионов больше, чем число приехавших туда.

Кризис 2008 года повысил мобильность: за последние 4 года переехали 50 процентов респондентов, в то время как за период с 2000-го по 2007 год — всего 39 процентов.

Более 80 процентов россиян оценивают последний опыт переезда как положительный. — На территории Урала традиционно наблюдается движение в рамках самого региона. Чаще всего это приток персонала в Екатеринбург из близлежащих городов, таких, как Пермь, Тюмень, Челябинск. Это связано с тем, что в Екатеринбурге больше возможностей и перспектив для карьерного роста и профессионального развития, — отмечает директор сети филиалов кадрового холдинга АНКОР в Екатеринбурге Татьяна Бережная.

По её словам, многие жители Среднего Урала стремятся покинуть свой регион. А те, кто уезжает, как правило, выбирают Москву, что опять же связано с перспективным рынком труда, возможностями эффективного поиска работы, стремлением к перспективным проектам, профессиональному и карьерному росту.

Миллиарды бдительности

Как сделать безопасным средство повышенной опасности?

Сергей АВДЕЕВ

Взрывы в московском метро и в аэропорту Домодево, падения самолётов под Ярославлем и Петрозаводском, подрыв «Невского экспресса» и крушение теплохода «Булгария»... Всё это совсем недавняя, живая память миллионов россиян. У кого-то в этих страшных трагедиях погибли знакомые и родные, кто был прямо там, внутри, и остался жить — поседевшим, навсегда запомнившим лицо смерти.

А кому-то завтра лететь, ехать, плыть по тем же маршрутам, теми же поездами и теплоходами. Так же садиться в метро и подниматься на борт самолёта. Жизнь продолжается. И жить хочется без страха и сомнения. Только так. А кто научит нас не бояться? Кто вселит уверенность в безопасности поездки или полёта? Кто убедит, что транспорт — это надёжно?

Рассказывают, что сразу после прошлогодних взрывов в московском метро несколько дней вагоны подземки ходили полупустыми. Многие из страха не ездили на работу. А те, кто ехал, вопреки традиции не читали книг и газет. Сидели молча, опустив глаза или сумрачно поглядывая друг на друга.

А вот в лондонском метро, где тоже в своё время бесчинствовали террористы, люди поехали уже через пару часов после взрывов, — как только от обломков были очищены пути. Люди как будто знали: такое больше не повторится. У них вера властям больше, чем у нас.

Уровень удовлетворённости граждан мерами безопасности на транспорте (в баллах)

Сочи	71
Воронеж	63
Краснодар	63
Калининград	63
Уфа	61
Казань	60
Белгород	54
Москва	54
Самара	52
Грозный	52
Владикавказ	49
Ростов-на-Дону	48
Минеральные Воды	48
Санкт-Петербург	47
Новосибирск	47
Омск	43
Черкесск	42
Нижний Новгород	42
Челябинск	41
Ставрополь	41
Владивосток	36
Волгоград	35
Екатеринбург	33
Нальчик	28
Махачкала	26

ВЦИОМ по результатам опроса 58 тысяч человек, проведённого недавно в 25 городах страны. Цифры в баллах довольно грустные, но вполне объяснимые: в советские времена о ЧП на транспорте нам просто не говорили, поэтому сейчас мы оказались к ним психологически не готовы. Большинство россиян (в том числе екатеринбуржцев) убеждены, что за их поездку отвечает прежде всего машинист поезда или пилот самолёта, то есть перевозчик. Многие просто уповают на волю божью, надеясь благополучно доехать, долететь, долететь.

Между тем обеспечение безопасности пассажиров в плане предотвращения террористических актов и другого незаконного вмешательства в транспортную

сферу, а также защита населения от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера — это задача прежде всего государства. Что же оно делает сегодня, чтобы для нас стало безопасным передвижение в любом транспортном средстве, которое само по себе является средством повышенной опасности?

Сразу после московских взрывов в метро в свет вышел президентский Указ № 403 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте». Ровно через четыре месяца, 30 июля прошлого года, была принята одноимённая программа, подписанная премьером Путиным. По ней на меры безопасности до 2013 года выделялись беспрецедентно большие бюджетные средства — 46,799 миллиарда рублей. Распорядителем этих денег выступило министерство транспорта, а реализатором подпрограмм — ФСБ, МВД, МЧС и региональные органы власти и субъекты транспортной инфраструктуры.

Только на разработку новых технических средств обеспечения безопасности ФСБ получила пять миллиардов рублей. В прошлом году на оснащение современными системами безопасности наиболее уязвимых гидротранспортных и гидротехнических сооружений, аэропортов, автостанций и вокзалов было потрачено 7,862 миллиарда рублей. В нынешнем году эта цифра составит 11,256 миллиарда. Безопасность во всех странах мира всегда стоила очень дорого. Но на этом не экономят.

За счёт этой программы в России, в том числе в Свердловской области, на железнодорожном транспорте идёт оснащение металлообнаружителями и системами подавления радиоприёмов. Технические средства видеона-

блюдения оборудованы 230 вокзалов (в аэропортах они были смонтированы раньше). Метрополитены России оснащаются взрывозащитными контейнерами, портативными обнаружителями паров взрывчатых веществ, переносными рентгенотелевизионными комплексами, стационарными досмотровыми установками и другими средствами обеспечения безопасности, включая интеллектуальные видеокмеры.

То есть инженерно-техническая проблема за счёт финансовых вливаний решается. Только в Москве, как отметил мэр столицы Сергей Собянин, в будущем году на безопасность будет выделено средств в три раза больше, чем в нынешнем. Осталось решить организационно-технические, а особенно — психологические проблемы. Ведь, по оценкам того же ВЦИОМ, наши «граждане пассажиры» в большинстве своём не склонны к проявлениям повышенной бдительности на объектах транспорта и не готовы сами сообщать о подозрительных предметах или о чьём-то нехарактерном поведении. Многие чисто по-русски перед полётом поездкой предпочитают лучше перекреститься, чем оглядеться вокруг.

В конце ноября в Москве, в Сокольниках, состоялась серия значимых мероприятий под общим названием «Транспортная неделя». Здесь прошли международный форум «Транспорт России», дорожный конгресс и пятая профильная выставка. На конференциях и «круглых столах» специалисты обсуждали в том числе и вопросы транспортной безопасности. Ни один из выступавших там не обошёл эту тему. Ибо, как подметил вице-премьер Сергей Иванов, «безопасность первична. Всё остальное вторично».

За время разрухи на производственных площадях успели вырасти деревья

Акцизы на табак и алкоголь повышаются

Президент России Дмитрий Медведев подписал поправки в Налоговый кодекс (НК) РФ об индексации акцизов в 2012-2014 годах, сообщает ИТАР-ТАСС.

Федеральный закон «О внесении изменений в часть вторую Налогового кодекса Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» был принят Госдумой 18 ноября и одобрен Советом Федерации 25 ноября.

В соответствии с ним ставки акцизов планируется индексировать в 2012 году два раза — с 1 января и с 1 июля.

На алкогольную продукцию крепостью более 9 процентов устанавливается акциз с 1 января 2012 года 254 рубля за литр спирта, с 1 июля — 300 рублей, в 2013 и 2014 годах — 400 и 500 рублей соответственно. В действующей редакции был запланирован акциз в размере 254 рубля на 2012 год и 280 рублей на 2013 год.

На натуральные вина сохранится запланированный ранее акциз в размере 6 рублей за литр в течение 2012 года и 7 рублей в 2013 году. На 2014 год предусмотрена ставка в 8 рублей.

Ускоренными темпами будет происходить индексация акцизов на табачную продукцию. Действующий НК на 2012 год запланирован акциз на сигареты и папиросы в размере 360 рублей за 1 тысячу штук плюс 7,5 процента расчётной стоимости, исчисляемой исходя из максимальной розничной цены, но не менее 460 рублей за 1 тысячу штук.

«Акцизы на табак в России в 10—12 раз ниже, чем в странах ЕС, у наших соседей — Польши, Латвии, Литвы. Акциз в России ниже, чем даже на Украине, хотя он был поднят там в 9 раз за последние два года», — говорит руководитель российской программы ВОЗ по борьбе с курением Наталья Торопова. По её данным, табачная индустрия в России платит в бюджет всего 5 рублей, в то время как в упомянутых странах акциз составляет 60 рублей с одной пачки в пересчёте на российскую валюту.

Анатолий ЧЕРНОВ

Здание «Империала» досталось Уралвагонзаводу

Здание бывшего банка «Империал» на Большой Якиманке опять сменило владельца. Структуры «Интерроса» Владимира Потанина продали его Уралвагонзаводу.

Как сообщают Ведомости.ру, бизнес-центр приобрел в лизинг. По словам представителя консалтинговых компаний, сделку проводил «Сбербанк-лизинг»: формально здание принадлежит «дочке» госбанка, а Уралвагонзавод арендует его. Но после окончания договора лизинга бизнес-центр перейдет Уралвагонзаводу.

Бизнес-центр «Якиманка» (так сейчас называется комплекс) площадью 8400 кв. м расположен на Большой Якиманке, 40.

Сегодня комплекс может стоить 8000-9000 долларов за 1 кв. м общей площади, или 67-75 миллионов долларов за все здание, считают эксперты по недвижимости. Плюсы бизнес-центра — месторасположение (центр Москвы и первая линия Якиманки) и дорожная отделка; с другой стороны, в этом объекте довольно высок процент неиспользуемых площадей, поэтому такие объекты приобретаются скорее из соображений имиджа и престижа.

Владислав ВОЛКОВ



На УОМЗ Александру Мишарину показали новый наркозно-дыхательный аппарат

Уральский оптико-механический завод расширяет линейку выпускаемой медицинской техники.

В пятницу, 25 ноября, генеральный директор Уральского оптико-механического завода Сергей Максин представил губернатору Свердловской области Александру Мишарину и заместителю генерального директора государственной корпорации «Ростехнологии» Игорю Завьялову новейшую разработку объединения — наркозно-дыхательный аппарат. Это уникальное оборудование способно обеспечивать анестезиологическую поддержку при проведении операции как для взрослых пациентов, так и детей. По своим характеристикам новое оборудование может составить конкуренцию самым известным зарубежным аналогам. Познакомившись с аппаратом, Александр Мишарин посоветовал сразу запускать разработку в серийное производство.

По словам генерального директора предприятия С. Максина, в последние годы ОАО «ПО «УОМЗ» проводит политику активной диверсификации, расширяет номенклатуру продукции, выходит на разные рынки сбыта. В настоящее время специальная техника составляет в общем объёме производства предприятия 60 процентов, остальные 40 процентов — гражданская продукция.