

	Сегодня	+ / -	Годовой max	Годовой min
Доллар	32.38	+0.42	34.03 (5 июня)	28.94 (28 марта)
Евро	39.16	-0.01	42.24 (5 июня)	38.41 (17 марта)

+/- — рост / падение по отношению к предыдущему показателю

Магистральное движение

1

— Ближайшие перспективы развития Свердловской области неразрывно связаны с подготовкой к мероприятиям мирового масштаба — чемпионату мира по футболу 2018 года и Всемирной универсальной выставке «Экспо-2020». В этой связи создание современной транспортной инфраструктуры является обязательным условием дальнейшего экономического развития региона, — отметил Евгений Куйвашев. — Сегодня назрела реальная необходимость перераспределить транспортные потоки внутри Екатеринбурга, построить несколько крупных развязок, сделать более современными и эффективными схемы движения.

Губернатор напомнил участникам совещания о важных договоренностях в сфере дорожного строительства, достигнутых на Иннопроме-2012. Речь идет о подписанном с председателем правления государственной компании «Российские автомобильные дороги» Сергеем Кельбахом протоколе по совместной реализации проекта строительства Южного полукольца обхода Екатеринбурга.

— Интенсивность движения по кольцевой дороге составит не менее пятидесяти тысяч автомобилей в сутки. Из Екатеринбурга будет выведен транзитный автомобильный транспорт, который составляет около двадцати процентов всего транспортного потока, — подчеркнул Евгений Куйвашев.

По его мнению, принципиально важное решение по развитию столицы Среднего Урала было принято в ходе посещения Свердловской области председателем правительства России Дмитрием Медведевым во время Иннопрома-2012. Российский премьер тогда поддержал просьбу региональных властей о финансировании строительства второй линии метрополитена в Екатеринбурге.

— По нашим расчетам, на развитие транспортной инфраструктуры Екатеринбурга необходимо около 53 миллиардов рублей, в том числе на совершенствование улично-дорожной сети Екатеринбурга — 20,4 миллиарда рублей, на строительство второй линии метрополитена — 32,6 миллиарда рублей, — сообщил Евгений Куйвашев. — Для областного и городского бюджетов это не подъемная нагрузка. Поэтому мы говорим о необходимости государственной поддержки

в виде субсидий из федерального бюджета на паритетных условиях.

Еще один транспортный проект, обладающий для региона приоритетным значением и одновременно являющийся ключевым с точки зрения развития экономического потенциала Уральского региона, — это строительство автомобильной дороги Ивдель — Ханты-Мансийск. По словам губернатора, при наличии дополнительных поступлений в Дорожный фонд Свердловской области будет рассмотрен вопрос об ускорении строительства этой трассы и ее сдаче в эксплуатацию уже в 2013 году.

Стратегически важным проектом глава региона назвал также возведение обхода городов и поселков на автодороге Екатеринбург — Тюмень. Региональные власти рассчитывают на помощь федерального центра в строительстве последнего участка обхода посёлка Белоаярский. Губернатор обратился к министру транспорта РФ с просьбой включить этот проект в федеральную целевую программу.

Кроме того, на совещании зашла речь о необходимости прокладки двухпутного участка железной дороги между Челябинском и Каменском-Уральским.

По словам Игоря Холманских, это позволит на 360 километров сократить путь поездов, которые сегодня идут через Курган, и приведет к дополнительному поступлению 450 миллионов рублей в бюджет Среднего Урала и свыше 500 миллионов — в казну Челябинской области.

В ходе совещания также обсуждалась реализация проекта «Северный широтный ход» и вопросы развития транспортной инфраструктуры полуострова Ямал, в частности строительства автомобильной дороги Надым — Салехард. Эта автомагистраль включена в перечень приоритетных инвестиционных проектов УрФО.

— Комплексные проблемы требуют комплексного решения — это давно известно, — сказал Игорь Холманских. — Поэтому необходимо активное взаимодействие как в рамках УрФО, так и с Министерством транспорта России, с федеральным центром в целом.

Предполагается, что все предложения, прозвучавшие в ходе этого заседания, будут рассмотрены на одном из ближайших совещаний в Министерстве транспорта России.

Кооператив для офицера

Принят новый порядок решения квартирного вопроса для военных

Мargarита ЛИТВИНЕНКО

Министр обороны подписал приказ № 800, который изменяет некоторые нормы вступления военнослужащих в кооперативы. Речь в документе идет о потенциальных дольщиках армейских жилищно-строительных кооперативов — раньше такая форма приобретения жилья была популярна в армии.

В последние годы порядок обеспечения жильем военнослужащих стал иным. Квартиры они приобретают с помощью государственных жилищных сертификатов, ипотеки, или получают бесплатную крышу над головой по очереди министерства обороны.

Однако не все знают, что путь для офицеров и солдат-контрактников в ЖСК и сегодня не заказан. Правда, с некоторыми оговорками. Список людей, которым в период армейской службы не получится обрести кооперативные метры жилья, есть в приказе министра обороны № 800. Это документ, который утверждает новые правила формирования в армии жилищно-кооперативной очереди.

В документе сказано, что в члены ЖСК могут быть

приняты кадровые военные, отвечающие трем требованиям. Первое — они не должны владеть собственными или арендуемыми земельными участками, выделенными под индивидуальное жилищное строительство. Второе — соискателями кооперативных метров не могут стать участники ипотечной программы. Третье — о ЖСК не стоит думать профессиональным военным, включенным в списки министерства обороны на получение бесплатной квартиры по договору социального найма.

Если солдат или офицер не подпадает под перечисленные исключения, он может рассчитывать на покупку льготной военной кооперативной квартиры.

Чтобы оказаться в списке ЖСК, военному необходимо написать заявление в территориальный уполномоченный орган министерства обороны и дождаться ответа. На подготовку такого ответа министр отведет военным чиновникам всего пять дней.

Выписку с положительным или отрицательным ответом гражданину обязаны выдать под роспись. Формы обращения и принятого по нему решения тоже имеются в приказе.



АЛЕКСАНДР ЗАЙЦЕВ

Протокол и риски жареного петуха

Наше машиностроение — одна из отраслей, которые могут проиграть от вступления в ВТО. Но это не факт

Виктор КОЧКИН

Закон, ратифицирующий протокол о присоединении к Всемирной торговой организации, подписан Президентом РФ. Через 30 дней Россия станет членом этой организации. Время споров прошло, пришла пора настоятельной проверки конкурентоспособности наших предприятий. К проверке готовы?

Индекс до востребования

Ситуация на сейчас. Динамика промышленного производства Свердловской области за эти первые полгода выглядит следующим образом. Индекс промышленного производства в январе-июне 2012 года составил 107,4 процента.

При этом по виду деятельности: «Обрабатывающие производства» — 109,5 процента. Интересно, что это — последний рывок перед зарубежной промышленной экспансией, или рубец, на котором удержится наша обрабатывающая промышленность? Об этом интервью с директором Союза машиностроителей предприятий Свердловской области, первым заместителем председателя Свердловского регионального отделения Союза машиностроителей России Андреем БУХМАСТОВЫМ.

— Андрей Владимирович, добьёт ВТО наше машиностроение, или не так страшно чёрт, как его малюют? — Да мы 20 лет живём в ВТО! В наш союз входит более семидесяти предприятий гражданского машиностроения, ни в одном предприятии нет ни процента государственной собственности, все частные. А государство, если деньги и даёт, то только «своим» структурам, абсолютно, частным то оно вряд ли будет помогать. Так что мы всё прошли: и приватизацию, и процедуры банкротства, и рейдерства, и передел собственности, пережил период бартера и дефолта. Предприятия гражданского машиностроения у нас в области, которые процедуры банкротства за эти годы смогли избежать, по пальцам можно пересчитать. Прошли дробление гигантов на отдельные производства, «выпечковывание» заводов из бывших цехов, смену собственников... Так что времена и «тренинг» в условиях рынка у нас были не самые щадящие.

— И что, для вас ничего не изменится, по принципу: хуже уже не будет? Будет востребована ваша, ну, то есть, наша продукция? — Слушайте, ну что такое ВТО, это прежде всего антидемпинговое законодательство. Было оно для нашей от-

расли, в отношении заградительных пошлин, на аналоги, которые мы выпускаем? Нет, не было. У нас же в области нет ни автомобильного строительства, ни авиастроения, которые государство таким образом как-то защищало. У нас тяжёлое машиностроение, энергостроение, комплектующие, электротехническая и распределительная аппаратура... В этом плане мы никакой поддержки со стороны государства и не видели никогда. Каких-то преференций в части налоговых льгот и чего-то в этом роде для машиностроителей тоже не было. По тарифной политике на энергию: если для алюминщиков были льготы (и это я считаю правильно), то для нас тарифы в разы выросли. Так что сейчас наши предприятия сами тепло генерируют, практически все построили свои котельные. Правда, но на газ опять цена будет расти, и никакая не дотация... У нас и без ВТО газовых более хватает, одной больше, одной меньше...

Нюансы головной боли

— В общем, есть надежда, что выживем, какие всё-таки сейчас слабые места и где надо солдатики подстелить?

— Многие предприятия у нас стали частью вертикально-интегрированных холдингов. Получили свои плюсы: свои финансовые структуры, потенциально больше денег для инвестиций, централизованные маркетинговые службы... Это хорошо для бизнеса в целом, но для руководителей, которые на местах работают — не очень. Потому что сейчас директор предприятия, которое работает в холдинге, это, ну не хочу сказать, что начальник цеха, но фактически по статусу как начальник производства. Он каждую скрепку-кнопку, чтобы приобрести, должен согласовать из Москвы получить. Более того, часто в этих холдингах, управляющих компаниях (которые тоже в столице в основном сидят) мало технических профессионалов. И потому этим вот директорам очень долго приходится доказывать, доказывать, доказывать, что вот на это нам деньги позарез надо, а вот эти НИРовские работы и не надо проводить, не дадут они нам ничего, нам бы вот такую инжиниринговую фирму подключить для разработки. А им — ни-ни-ни, у нас есть своя, вот она пусть и делает. Вот такие нюансы.

Или вот возьмём Уралмаш. То, что вывели непрофильные активы, это понятно. Но дальше-то что наворотили? Молодые ребята, экономисты так называемые, которые пришли и начали его резать по продуктовым признакам. То есть про-

изводство бурового оборудования давайте выделим в отдельное производство, экскаваторов — в отдельное, металлургическое оборудование — в отдельное... В классике жанра (экономика управления предприятием и организация производства), вроде и правильно. Но ведь Уралмаш-то так не создавался, там другая логистика складывалась. Так что, когда начали резать, оказалось, что вот этот уникальный фрезерный станок нужен и для производства экскаваторов или для бурового оборудования, и для металлургического, и такая свистопляска началась... Сейчас заново пытаются собрать.

Нет, рынок, конечно, потихоньку, в известной степени, устранил наши прежние болячки. Вот, помню, приезжал я раньше на заводы (при Советском Союзе) с техническими решениями, как повысить надёжность оборудования, а мне прямо говорили: «Парень, ну на фига нам это надо — увеличивать износостойкость бурового инструмента? У нас в отделе сбыта целая очередь сидит с борзими ценками, лещами и всем остальным прочим. Им вот так нужна наша продукция! Пусть она не очень надёжная, зато у нас весь сбыт обеспечен». Да что там говорить, у нас тогда в стране порой в год тракторов в 1,4 раза больше выпускалось, чем механизаторов было.

— Оставим прошлое прошлым. Сейчас некоторые видят выход в том, что надо активно закупать зарубежное передовое оборудование. А нам его продадут?

— Ну, вчерашний день нам, конечно, не подступит, продадут день сегодняшний. Хотя вы и правы, самый суперпупер нам никто продавать не торопится. Историю с «Опелем» ведь помните. Да ещё пока мы установим, да запустим, у них уже завтрашние линии работать будут... И ещё ведь такая вещь: в большинстве своем иностранцы согласны размещать у нас своё производство, но квинтэссенцию, интеллект они оставляют за собой. Вот пусть станок полностью будет локализован, то есть собираться будет здесь из российских комплектующих, кроме автоматизированной системы управления. То есть «железо, так и быть, ваше, а мозги — наши».

Догнать и удержаться

— Так чего у нас не хватает, чтобы довести нашу продукцию до хорошего конкурентоспособного уровня: мозгов, умелых рук, менталитета? Почему отстаём?

— А я бы не сказал, что мы по всем позициям отстаём. Наше тяжёлое машиностроение, продукция Химмаша, экскаваторы Уралмаша, локомотивы, металлургиче-

КСТАТИ

Алексей ЛИХАЧЁВ, заместитель министра экономического развития РФ:

— Правительство разработало план по адаптации промышленности к условиям ВТО, он включает конкретные меры защиты рынков и вопросы по оптимизации господдержки. Для поддержания промышленности можно более активно использовать инструмент госзакупки, а это более шести триллионов рублей в год. Уже действует 15-процентные преференции для отечественных производителей при закупках транспорта, строительной техники, продукции лёгкой промышленности и продовольствия. Есть планы расширить льготный режим для наших производителей. Не теряют актуальности и антидемпинговые защитные меры, членство в ВТО лишь подтолкнёт к их более активному применению.

ское оборудование — это достаточно конкурентоспособные вещи.

— То есть большее и тяжёлое мы делать всё-таки по-человечески умеем?

— Большое и достаточно сложное. Что касается ума, рабочих рук и менталитета... Сейчас отношение к трудовой дисциплине изменилось, человек за рабоче место держится. К качеству, к технологической дисциплине отношение тоже изменилось. Теперь бракодела не на доску позора вывешивают и стыдят, а «вот тебе бог, а вот — порог». Что касается «мозгов», провалено было очень много вузами, техникумами, сейчас этот процесс возродился пошёл. Будут у нас новые конструкторы и технологи, выучим.

Возвращаясь к ВТО. Говорят, металлурги в ладошки бьют от радости. Но если у металлургов объёмы не снизятся и даже вырастут, то мы от них заказов больше получим. А энергетики повышают тарифы, но ведь такая дегенерирует в оборудование, опять же для нас заказы. Так что нам просто завидно, а конкуренция была и будет. Будем бороться на мировом уровне и по качеству, и по цене.

— И всё же, не поспешили ли мы со вступлением?

— Восемнадцать лет — это поспешили? Моё мнение, пусть чисто субъективное — пока грем не грянет, мужик не перекрестится. Это вот, что касается менталитета, и пока нас жареный петух не клонет, не зашевелимся. Вот сейчас и зашевелимся.

Р. С. Кстати, для иностранцев у нас тоже вообще-то не одним мёдом мазано. Один толковый немец, директор крупного совместного предприятия, дико возмущался: «Задача любого акционерного общества — это получение прибыли и выплата дивидендов своим акционерам. Почему правительство области навязывает нам реализацию каких-то социальных проектов? Мы же платим налоги, у нас зарплата самая высокая среди ваших заводов!».

О святах Родины любим!

До лета этого года в производстве машин и оборудования область показала рост в 43,4 процента. Удержим эту высоту или с осени уйдём в пике?

На Среднем Урале началась уборка ржи

Вчера в числе первых и в небовало ранние сроки закончили уборку ржи на самом востоке области, в тугулымском хозяйстве ООО «Радуга». Несмотря на засуху, с каждого гектара озимой ржи тугулымские фермеры намолотили в среднем по 30 центнеров зерна.

Жаркая погода, установившаяся в начале лета, а также ранний сев (в ООО «Радуга» озимую рожь посеяли 2 августа прошлого года) обусловили и раннее созревание этой культуры. Уже 30 мая рожь выбросила колос, тем самым её посеявшие практически не пострадали от засухи.

Поле в сто гектаров два комбайна убрали за два дня. Как отмечают специалисты, зерно получилось самого высокого качества при минимальной, 13-процентной, влажности. С этого обмолота более 250 тонн зерна пойдут на семена, остальное — на продажу.

Мария СЕРОВА

Засуха заставляет снижать прогнозы на урожай

В минувшую среду Минсельхоз РФ ещё раз снизил свой прогноз по урожаю зерновых, с ожидаемых ещё недавно 85 миллионов тонн — до уровня 80-85 миллионов тонн, сообщает агентство «Агрофакт». Напомним, первоначальный прогноз Минсельхоза по урожаю составлял 94 миллиона тонн.

Снизить прогноз заставила засуха, охватившая многие российские регионы, в том числе и Уральский. По данным ведомства, в России уже погибло от засухи 1,5 миллиона гектаров посевов. Однако, как считают аграрные чиновники, даже при этом страна сохраняет солидный экспортный потенциал и может отправить зарубежным потребителям в этом сезоне 18-20 миллионов тонн зерна.

Кстати, прогнозы по урожаю в этом сезоне приходится корректировать в сторону понижения и американскому минсельхозу. В США, как считают специалисты, ныне разразилась самая сильная за последние 20 лет засуха, поразившая хлебоборный «кукурузный пояс» страны. Урожай в США, как считают аналитики, может составить 299 миллионов тонн. Это на 29,7 миллиона тонн меньше официального прогноза американского ведомства на начало этого года.

Алексей СУХАРЕВ

Банковские вклады стали выгоднее

Максимальная ставка по вкладам десяти крупнейших банков России во второй декаде июля составила 9,97 процента, увеличившись на 0,03 процента по сравнению с предыдущей декадой.

Как сообщает «Лента.Ру», ставки по вкладам в отечественных банках в 2010-м и начале 2011 года постепенно снижались, упав в определённый момент до отметки в 7,88 процента годовых, однако с середины прошлого года начали расти.

С точки зрения экспертов, повышение ставок обычно свидетельствует о том, что банкам нужны средства, которые они не могут изыскать другими способами, например, через выдачу кредитов или продажу долговых обязательств. Особенно сильно этот процесс стал заметен во время финансового кризиса, когда доходность депозитов превышала двадцать процентов.

По подсчетам Центрального банка России, объём вкладов в российских банках в текущем году стабильно растёт. В мае он достиг 12,26 триллиона рублей, увеличившись на 2,3 процента по сравнению с предыдущим месяцем.

В офшорах скрылись триллионы долларов

Богатейшие люди мира спрятали от налогов в офшорных зонах от 21 до 32 триллионов долларов, сообщает британская газета «Обсервер».

Для сравнения, ВВП США составляет около пятнадцати триллионов долларов. Первое место по выводу капитала в «налоговые гавани» занял Китай с показателем в размере 1,189 триллиона долларов. Россия оказалась на второй строчке (798 миллиардов долларов). Третье место — за Южной Кореей (779 миллиардов долларов). Четвертое и пятое места достались Бразилии (520 миллиардов долларов) и Кувейту (496 миллиардов долларов). В первую десятку вошли также Мексика (417 миллиардов долларов), Венесуэла (406 миллиардов долларов), Аргентина (399 миллиардов долларов), Индонезия (331 миллиард долларов) и Саудовская Аравия (308 миллиардов долларов).

Ольга УЧЁНОВА

ПРОДАЕТСЯ СКЛАД 692 кв.м

Место нахождения: Свердловская область, Сысертский район, г. Арамиль.

Тел.: (495)221-65-52; e-mail: petrov@npg.ru