Редактор страницы: Дарья Белоусова
Тел: +7 (343) 374-57-35
E-mail: region@oblgazeta.ru

Какой дорогой идёт Якоб?

Глава администрации Екатеринбурга делает ставку на промышленность, общественную поддержку и преемственность

Дмитрий ПОЛЯНИН,
Дарья БЕЛОУСОВА,
Ольга КОШКИНА

В коридоре мэрии, на пути к кабинету сити-менеджера *Александра ЯКОБА*, стены украшают барельефы с портретами бывших градоначальников. Последними в «звёздную аллею» занесены портреты *Аркадия Чернецкого* и *Евгения Порунова*. На стенах осталось место только для одного барельефа. Профессиональный путь Якоба в городской администрации, который начался 22 года назад, понятный и прямой. В 1995-м стал начальником управления ЖКХ Верх-Исетского района, через год назначен замглавы районной администрации, затем её главой. Непосредственно в мэрии он работает 11 лет. В интервью «ОГ» Александр Эдмундович рассказал о том, куда движется Екатеринбург под его руководством.

ТРИ НОГИ ЕКАТЕРИНБУРГА

— Александр Эдмундович, совсем недавно администрация Екатеринбурга и сотрудники Института экономики УрО РАН представили нам прогноз социально-экономического развития Екатеринбурга до 2035 года. Было предложено три сценария развития города — «инновационный», «инерционный» и «базовый». Реализация любого из этих вариантов в большей степени зависит от вас. К какому варианту больше лежит ваша душа?

— Тут как в сказке: три дороги — выбирай, куда ты пойдёшь. Институт экономики УрО РАН выдал свои варианты. Но это прогнозы. С этими цифрами я не в полной мере согласен. Наука тоже иногда ошибается. Действительно, есть три дороги, но по какой из них пойти, зависит не от Якоба и не от администрации города. В первую очередь это зависит от общественного обсуждения и мнения экспертов, которые будут привлечены к этой работе. Сценария, как вы уже сказали, три, и ориентированы они на разные цифры. Инерционный предполагает, что мы ничего не делаем, как катится, так и катится. Но ничего не делать — это условное понятие, так не бывает. Сегодня структура экономики в Екатеринбурге сформировалась таким образом, что объём торгово-сервисных услуг превышает объёмы промышленного производства. То, что этот сектор хорошо развился — безусловно, плюс. Экономика города перестала стоять на одной, промышленной ножке. Но надо подтягивать промышленный сектор. Самая устойчивая конструкция — та, которая стоит на трёх опорах.

Конечно, проще создать предпосылки для развития торгово-сервисного сектора. Это короткие деньги. Развивать промышленность гораздо сложнее. Уровень инженерной подготовки для производств значительно выше, чем в секторе, который его сейчас опережает. Это требует других затрат, другого государственного подхода. Если торгово-сервисный сектор можно создавать усилиями муниципалитета или региона, то промышленный требует помощи от государства. Это связано с подготовкой кадров, с вопросами развития наукоёмких технологий. У нас есть эта связь «наука-производство», есть резервы. Мы не всегда капитализируем то, что достигнуто наукой, поскольку это очень длинный срок внедрения.

— Наука как раз может стать «третьей ногой» Екатеринбурга. У нас есть Уральское отделение Академии наук, УрФУ. Это мощнейшая образовательная база, Екатеринбург в этом смысле не обделён.

— Наше общество недооценивает тот научный потенциал, который имеется на Урале. Если мы выбираем этот путь и видим, что потенциал — в развитии современного модернизированного производства, тогда надо давать импульсы, чтобы государственная политика его поддерживала. Это и кредитная политика, и целевые программы. Мы понимаем, что торгово-сервисная услуга имеет определённые пределы в объёмах. Из Африки к нам никто не приедет. Есть некие границы: максимум соседние регионы. А в промышленности и производстве таких границ нет, пределов для рынка практически не существует.

Но когда мы говорим «производство», это не означает, что надо бежать строить мартеновские печи. Если мы проанализируем крупнейших налогоплательщиков в мире, то раньше это были промышленные корпорации, а сейчас это информационные технологии. Поэтому производственный сектор — это широкое понятие.

— Таким образом, получается, что вы в большей степени склоняетесь к инновационному сценарию?

— У любого глаз ляжет на инновационный путь развития. Но он зависит не от политики города и региона. Всё-таки там большую роль играет поддержка от государства.

— Сейчас есть эта поддержка?

— По крайней мере, закон о промышленности появился, это уже неплохо.

ЭФФЕКТИВНЕЕ ПРОЕКТ ЧЕРНЕЦКОГО, НО РЕАЛЬНЕЕ ПРОЕКТ ВЫСОКИНСКОГО

— Есть ещё один проект, над которым сейчас ведётся работа — это стратегия пространственного развития города. Куда всё-таки будем расти — вширь или ввысь?

— Прогноз, о котором мы начали вести разговор, был выполнен в рамках работы по стратегии развития города и разработке генерального плана до 2035 года. Это важнейший документ, без прогноза невозможно работать над актуализацией генплана и нельзя разрабатывать стратегию пространственного развития (СПР). В рамках СПР мы работаем в том числе и над созданием екатеринбургской агломерации. По факту она уже существует, но с организационной и правовой точек зрения это никак не оформлено. СПР должна учесть и другие нюансы. Например, раньше при разработке градостроительных планов руководствовались только эстетическими соображениями. Я вступал в споры с многоуважаемыми архитекторами, говоря о том, что первичным должно быть удобство для жителей. Человек, идя по улице, как правило, воспринимает только уровень первого-второго этажей. Город должен быть гостеприимным, безопасным, удобным.

— Мы приблизились к этому сценарию?

— СПР это предполагает. Возвращаясь назад, к агломерационным процессам, отметим: Екатеринбург сложился как моноцентрический город. На мой взгляд, это не совсем правильно, должны быть и другие центры притяжения. Театр оперы и балета, конечно, не нужен в каждом микрорайоне, но услуги, которые требуются часто, должны быть в шаговой доступности. Документ предполагает общественное обсуждение. Нередко бывает: очень значимый для города или региона документ разрабатывается, население к нему равнодушно. А когда документ принят — ой, что-то нам не удобно.

— Если смотреть на снимки Екатеринбурга из космоса, то можно увидеть, что агломерация уже сложилась, потому что Арамиль, Берёзовский, Верхняя Пышма воспринимаются как единое световое пятно. Есть концепция Чернецкого, который говорил, что «Большой Екатеринбург» должен быть единым муниципалитетом, и концепция *Высокинского*, которая предполагает союз муниципалитетов. А вы сторонник какой идеи?

— С точки зрения экономики первый вариант более привлекателен, но маловероятен, потому что каждый муниципалитет привык к определённой самостоятельности. И утрата некоторых прав будет непонятна местным элитам. Не учитывать общественное мнение невозможно. А если учитывать — это долгий процесс.

— То есть лучше и эффективнее проект Чернецкого, но реальнее проект Высокинского?

— Если говорим об экономике, то да. Если мы говорим об агломерации, то **это объединение должно быть закреплено, например, в законе Свердловской области,** потому что правового понятия агломерации в российском праве пока нет.

АЛЕКСЕЙ КУНИЛОВ

Из трёх путей развития Екатеринбурга, предложенных экономистами, Александр Якоб выбрал первый — инновационный

— Свердловская область часто опережала события.

— Если появится закон, то градостроительные документы могли бы разрабатываться уже с учётом границ агломераций. Мало получить красивую картинку, надо понимать, что, например, эта сетка дорог будет построена в такие-то годы. Но должны быть планы, источники финансирования, и тогда к жителям этих муниципалитетов можно прийти с готовым документом.

НОВАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СХЕМА — ПРОЕКТ, КОТОРЫЙ НУЖНО СДЕЛАТЬ НА ПЯТЬ

— Множество дискуссий было вокруг новой транспортной схемы. Сейчас проект отложен временно, но не закрыт. Какая работа по нему ведётся?

— Начну с того, что в 2011 году ещё губернатором ***Александром Мишариным*** была заказана «Комплексная транспортная схема екатеринбургской агломерации». Работа шла два года. Проект выполнял профильный столичный институт. Специалисты изучали пассажиропотоки, смотрели генпланы всех муниципалитетов. Один из выводов, который был сделан: необходима актуализация транспортной схемы Екатеринбурга.

— То есть «Город PRO» уже продолжил эту работу?

— Да, мы интуитивно понимали, что существующая схема не самая эффективная, но расчётов не было. Оказалось, что специалистов современного уровня не так много. Молодая команда «Город PRO» предложила нам свои услуги, они должны были выступить некоторым коммуникатором и привлечь к работе международных экспертов. В России опыта по внедрению новой транспортной схемы в том объёме, который предполагался в Екатеринбурге, просто нет, списать было не у кого. Эта работа проводилась в течение ещё двух лет. Дополнительно изучался пассажиропоток на маршрутах, и к середине прошлого года было сформировано первое предложение — скелет новой транспортной схемы, которая бы исключала дублирование автобусных маршрутов. На площадку Иннопрома в прошлом году эта схема и была вынесена. Я не увидел большого количества желающих посмотреть, позадавать вопросы. Также не было ни пожеланий, ни советов. Затем мы вынесли эту схему на площадку Форума стратегического развития городов в конце прошлого года, предложили внести замечания. Аудитория там была несколько шире, вопросы задавали, но тоже не было широкого резонанса, что, в общем-то, настораживало, поскольку перелом привычек — это всегда тяжело.

Наконец пришло время определяться со сроками внедрения. После новогодних праздников мы получили практически мгновенную реакцию. Там было, на мой взгляд, больше политических акцентов. Лидеры местных партий подхватили эту тему, не ознакомившись со схемой, с объёмом работы, с разумными решениями, которые предполагались. Начались политические спекуляции. Частные перевозчики тоже встали в оборону, понимая, что примерно процентов 80 автобусов будут не нужны. Такого количества маршрутов просто не будет в новой схеме. Мы бы исключили гонку по дорогам, потому что 70–80 процентов маршрутов идут параллельно, водители подрезают друг друга, стремясь перехватить пассажиров.

— То есть с внедрением новой схемы маршрутки исчезнут?

— Теперь это произойдёт не раньше 2019 года. Губернатор ***Евгений Владимирович Куйвашев*** подтвердил необходимость внедрения современной транспортной схемы, но все понимают, что, если внедрять в городе столь важный проект, не имея общественной поддержки, можно сильно запнуться и разбить нос. Реализация проекта должна идти так, чтобы все органы власти — исполнительные, законодательные, надзорные — были консолидированы на общую задачу. Все должны понимать, что это проект, который надо сделать на пять.

Не исключаю, что какие-то крупные города проработают схему и шагнут дальше нас. Губернатор согласился, что нельзя совсем останавливать эту работу. Сейчас мы, например, занимаемся созданием выделенных полос для общественного транспорта. Без выделенных полос невозможно обеспечить движение по расписанию. Прорабатывается проблема видеофиксации и применения наказания для тех, кто выезжает на эти полосы. Создаётся центр управления городским общественным транспортом. Просчитываем повременной билет. Планируются около 40 остановочных комплексов, которые должны стать транспортными узлами. К середине 2018 года часть работ уже должна быть выполнена.

— На ваш взгляд, удобно ездить с пересадками?

— Всегда привожу в пример схему Московского метрополитена. Вряд ли кому-то удастся сесть в метро и доехать, куда он хочет. Скорее всего, надо будет делать пересадку, как минимум одну. Там люди к этому привыкли. **Беспересадочная поездка в крупном городе будет невозможна в будущем. Уже сегодня исследования говорят, что до 40 процентов пассажиров ездят с пересадками.**

ПЛАН ПО БОРЬБЕ С ГРЯЗЬЮ

— Тема чистоты в городе находится на пике общественных интересов. Что предпринимается, чтобы уйти от проблемы грязи? Есть в администрации города какой-то план?

— Первые шаги предпринимал ещё ***Евгений Липович***. Весной и осенью в лабораторию Лесотехнического университета сдавали пробы грязи, чтобы понять её состав. Была попытка сформировать общественную группу. Но, как показывает практика, как только этот период в природе проходит, всё тихо, эта проблема никого не волнует. Наступает конец марта-апрель, опять возникает интерес. В прошлом году был заключён договор с научным институтом промышленной экологии: в течение года они берут в разных точках города пробы с дорог, тротуаров, во дворах, чтобы понять состав грязи. Но то, что определил Лесотехнический университет, — это был асфальтобетон и признаки резины от колёс (процентов до 80). Подождём, подтвердятся ли эти выводы повторно. Некоторые участники обсуждений считают, что газоны надо уничтожить. Экологи говорят: «Ни в коем случае, это экосистема». Но всем ясно, что на этот газон нельзя заезжать машинам.

— Значит, нужно увеличить штрафы?

— Мы вообще лишены права штрафовать. А ГИБДД не обращает на это внимания, так как это не связано с безопасностью дорожного движения. По идее, это сфера благоустройства, и муниципалитет должен не только отвечать за неё, но и иметь рычаги воздействия.

— Почему бы не создать проектную группу, пойти по пути, как с транспортной схемой, дать ресурсы инициативным людям?

— Есть мероприятия, которые не стоят ничего, а есть затратные — например, строительство в городе ливневой канализации. Она работает, но её недостаточно. В планах эти мероприятия присутствуют. Что касается инициативной группы, собирайте неравнодушных людей, а мы будем давать информацию, помогать организационно. Москва в последнее время стала заметно чище, но там на одного жителя расходуется в 30 раз больше средств, чем в Екатеринбурге. В столице такие цифры, какие я в школе не проходил.

ПОКА НЕ ПОСТРОИМ ХРАМ, КОНФЛИКТ БУДЕТ

— Другая резонансная тема — храм Святой Екатерины. Какова ваша позиция по этому вопросу?

— Когда рассматривался вопрос строительства собора на площади Труда, это вызвало большой общественный резонанс. В нынешней градостроительной структуре восстановление храма на этом месте нарушит гармонию, которая уже сложилась. Инициативная группа приступила к поиску других площадок. Предполагается, что это будет самый важный храм для региона — в эскизном исполнении он очень нарядный. Такой архитектурный объект не может быть в каком-то микрорайоне, а в центральной части города любое место будет конфликтным: это чьи-то земельные участки, взгляды на архитектуру. В Интернет был выложен эскиз храма на воде, поэтому все подумали, что рассматривается только одна площадка, на самом деле их несколько, но каждая имеет свою стоимость и степень конфликтности.

— Вы поддерживаете какой-либо из проектов?

— Я поддерживаю идею, что **в центральной части города этот храм должен быть.** Пока этого собора нет, православные будут вспоминать о храме Святой Екатерины, и этот конфликт будет жить в обществе. А если он будет построен — тема будет закрыта. Митрополит не настаивает на историческом месте, это некий шаг навстречу со стороны Русской православной церкви.

НАДО МЕНЯТЬ ОТНОШЕНИЕ К РАБОТНИКАМ ОРГАНОВ ВЛАСТИ

— Скажите честно, вас устраивает ваша зарплата? С вашим опытом работы вы можете возглавлять крупную компанию и зарабатывать больше при меньшем уровне ответственности.

— Если бы я был в два раза моложе, я бы сказал, что не устраивает. Но когда за плечами 42 года трудового стажа, уже и потребности не те, и накоплено многое, и, наверное, деньги — не самый важный вопрос. Другое дело, что от уровня зарплаты руководителя зависит уровень зарплат подчинённых. У людей — семьи, свои потребности, а повышения зарплат, кстати, не было последние года три. Избиратели говорят: а не много ли чиновники получают? И если отношение к работникам органов власти не будет меняться, то, боюсь, что мы скоро будем бегать и уговаривать прийти к нам на службу. Да, условия работы вполне нормальные, отношения внутри администрации выстроены, но всё равно люди, наработав в администрации опыт, идут в бизнес и зарабатывают в 3–4 раза больше. Что реже — приходят специалисты, которые уже состоялись, отработали в бизнесе, и размер зарплаты для них — вопрос не первого уровня. Таким интересно реализовать какой-то проект, закрепить за ним своё имя.

> Если сравнивать со столицей, то у нас больше душевности. Там масса приезжих, формализованные отношения. Для нас, екатеринбуржцев, больше характерны черты петербургские. Петербургский крен — это порядочность, интеллигентность, высокий уровень образования, неравнодушие. Нам это присуще.

— Вряд ли можно говорить о развитии города без квалифицированных кадров. Кто будет разрабатывать и реализовывать все эти планы, если начальник цеха на среднем предприятии получает больше, чем начальник любого из управлений администрации полуторамиллионного города?

— У нас сложилась неплохая команда за эти годы. **Есть преемственность, которая поддерживает всю систему в рабочем состоянии.** Однако никто не может отменить конкуренцию на рынке труда, и отток квалифицированных кадров из муниципалитетов, конечно, существует.

— Что ещё мешает Екатеринбургу развиваться?

— У нас есть всё, но мало инвестиций. Их не хватает многим городам. Инвестиций в промышленность и науку, в социальную сферу, пусть там и нет прямого и быстрого экономического эффекта. Поэтому одной из наших главных задач является создание условий для притока средств в Екатеринбург. Этого нельзя достичь без взаимодействия с региональными и федеральными структурами. После известных событий и решений губернатора Свердловской области Евгения Куйвашева многое в этом смысле изменилось в лучшую сторону.

АЛЕКСАНДР ЯКОБ КАК ГОРОЖАНИН

- Всю жизнь живёт в Верх-Исетском районе города. Состоит на учёте в 33-й городской поликлинике.
- Из общегородских мероприятий любит «Ночь музеев», посещает её с семьёй.
- С внуками ходит на представления в цирк, а директор цирка ***Анатолий Марчевский*** обижается, что «снова без предупреждения».

Депутаты отказались снижать муниципальный фильтр

Депутаты свердловского Заксобрания отклонили законопроект оппозиционных партий о снижении муниципального фильтра, который в этом году предстоит пройти всем кандидатам в губернаторы Свердловской области.

Речь идёт о количестве подписей муниципальных депутатов, которыми должен будет заручиться каждый кандидат. Согласно действующему закону, желающим принять участие в выборах необходимо собрать подписи 7,9 процента от общего числа местных депутатов (около 126 подписей), представляющих не менее 55 муниципалитетов региона. Депутаты предлагали снизить порог до 5 процентов.

С инициативой пересмотреть эту норму выступили депутаты от КПРФ, «Справедливой России» и «Российской партии пенсионеров за социальную справедливость».

— Интерес людей к выборам каждый год падает. Давайте хотя бы ради интриги снизим барьер, — обращаясь к фракции «Единой России», предложил депутат ***Евгений Зяблицев***.

Также во время обсуждения оппозиционеры поинтересовались у лидера свердловских единороссов ***Виктора Шептия*** о том, будут ли муниципальные депутаты от «ЕР» поддерживать выдвижение кандидатов от других партий. Шептий ответил, что вопрос ещё не обсуждался. В итоге законопроект поддержали лишь 7 депутатов, ещё 6 воздержались, а 28 проголосовали против.

Александр ПОНОМАРЁВ

Три уральских бизнесмена вошли в рейтинг самых богатых людей мира

Виктор Вексельберг, ***Андрей Козицын*** и ***Дмитрий Пумпянский*** **по версии свежего рейтинга Forbs вошли в первые две тысячи самых богатых людей мира.**

Наилучший результат показал председатель совета директоров группы компаний «Ренова» Виктор Вексельберг. Он занял 100-ю строчку рейтинга Forbs. По данным на март 2017 года, его состояние оценивается в 12,4 миллиарда долларов США. Глава УГМК Андрей Козицын встал на 402-ю строчку Forbs. Его состояние — 4,3 миллиарда долларов. Председатель совета директоров Трубной металлургической компании и Группы Синара Дмитрий Пумпянский оказался 1 468-м в списке богатейших людей мира. Его состояние оценивается в 1,4 миллиарда долларов.

Зарплата в уральской стройиндустрии за год поднялась на 8 процентов

По итогам 2016 года среднемесячная зарплата на свердловских предприятиях по выпуску стройматериалов достигла 32 179 рублей. Это на 7,9 процента больше уровня 2015 года.

Как сообщает областной департамент информполитики, такой результат объясняется ростом производительности труда. За прошлый год один работающий сотрудник на производстве стройматериалов в среднем принёс своему предприятию 1,9 млн рублей, что на 340 тысяч рублей больше аналогичного показателя 2015 года.

Между прочим, о росте зарплат сообщают и компании, занимающиеся возведением различных зданий. По итогам 2016 года средняя зарплата свердловского строителя составила 28 563 рубля. Это на 4,1 процента больше, чем было в 2015 году. Производительность труда в строительстве тоже впечатляет: один работник принёс своей организации 2,8 млн рублей.

Татьяна БУРДАКОВА

АвтоВАЗ отзывает более 100 тысяч автомашин Lada Kalina и Lada Granta

ПАО «АвтоВАЗ» согласовало с Федеральным агентством по техническому регулированию (Росстандарт) программу по добровольному отзыву 106 723 автомашин марки Lada Kalina и Lada Granta, реализованных в период с 3 сентября 2015 года по настоящее время.

Отзыву подлежат автомобили, реализованные с 3 сентября 2015 года по сегодняшний день с VIN-кодами согласно приложению, сообщила пресс-служба Росстандарта. Причиной отзыва Lada Kalina и Lada Granta является перетирание топливной/паровой трубки тросом сцепления (для автомобилей в комплектации с механической коробкой передач).

Владельцы автомашин, подлежащих отзыву, в ближайшее время будут извещены по указанным при продаже контактам о необходимости связаться с дилерским центром и записаться на ремонт.

Александр ПОЗДЕЕВ

АЛЕКСАНДР ЗАЙЦЕВ

Все ремонтные работы будут осуществляться бесплатно