

Екатеринбург	Ирбит	К.-Уральский	Красноуральский	Нижний Тагил	Серов
+3 +9 Ю-3, 6 м/с	+2 +8 Ю, 6 м/с	+2 +8 Ю-3, 5 м/с	+5 +8 3, 7 м/с	+2 +6 Ю-3, 6 м/с	+1 +5 Ю, 5 м/с

Одна юбка на 25 женщин

Почему предприятия легкой промышленности региона не могут конкурировать с гигантами из Азии

Татьяна МОРОЗОВА

По данным Росстата, в нашей стране за год производят в среднем одну юбку на 25 женщин и одно пальто на 65 женщин. Возможно, поэтому отрасль легкой промышленности попала в поле зрения государства — производители начали получать соответствующую поддержку. О том, как живёт сегодня легпром и что дают меры господдержки, «ОГ» рассказала исполнительный директор Свердловского камвольного комбината Екатерина ДАРИЦЕВА.

— Екатерина Владимировна, Свердловский камвольный комбинат в настоящее время является крупнейшим производителем полушерстяных и шерстяных тканей в России. Как удалось сохранить производство?

— С распадом Советского Союза, когда сняли все барьеры, в страну хлынул импорт — появилось разнообразие в одежде. Российские предприятия на этом фоне стали утасовать: в СССР было 24 камвольных комбината, сейчас в России их осталось только три — наш, Павлово-Посадский и Брянский.

Да, было трудно. И сегодня нам приходится быть очень гибкими. Мы обновляем коллекции дважды в год. Как правило, комбинат принимает участие в федеральной выставке, эта традиция сохранилась с советских времён.

— По решению Евразийской экономической комиссии, со 2 января 2018 года вступает в силу нулевая ввозная пошлина на отдельные искусственные вискозные волокна. Это как-то отразится на работе вашего предприятия?

— Да, отразится. В силу того, что рынку нужно вискозное волокно, а оно в России не производится, Минпромторг РФ



Свердловский камвольный комбинат выпускает 1 миллион погонных метров полушерстяной и шерстяной ткани в год

«ПАЛЬМЕТТА», ПРОИЗВОДИТЕЛЬ ЖЕНСКОГО НИЖНЕГО БЕЛЬЯ

В настоящий момент сеть фирменных салонов компании, чья производственная база находится в Екатеринбурге, насчитывает 150 салонов в 50 городах России от Белгорода до Петропавловска-Камчатского. Несмотря на такие успехи, производитель отказался ответить на вопросы «ОГ» без объяснения причин. При этом из открытых источников известно, что жительница Нижнего Новгорода **Зинаида Белникова** в 2014 году написала в Facebook обращение к мэру Екатеринбурга с просьбой повлиять на цену нижнего белья фирмы «Пальметта».

активно занимается созданием такого производства в стране. Мы конкурируем с Турцией, Китаем и Индией — у них эти волокна есть. А в России вот что получается: вискоза и красители импортные, оборудование европейское и все запчасти к нему — тоже.

Мера по обнулению этой пошлины позволит нам войти в рынок поливискозных тканей и хоть как-то на нём закрепиться до тех пор, пока этот продукт не начнут производить в России.

— Ещё как-то государство помогает вашему предприятию?

— Естественно. Второй

«Мы очень хотим поддержать вашего производителя, но, когда покупаешь бельё этой марки и вспоминаешь о том, что шито оно не во Франции, а в вашем славном городе, чувствуешь, как «невидимый зверёк», проживающий в кошелёчке, больно кусает за руку. Поспособствуйте, пожалуйста, чтобы цены были более демократичными», — писала девушка. Глава Екатеринбурга данное обращение проигнорировал, а представители компании цены снижать не стали. Напротив, они пообещали, что женское бельё их производства скоро подорожает.

— А как вы оцениваете состояние легкой промышленности России в целом?

— В России есть успешные проекты, которые развиваются при поддержке государства. Так, принятые серьёзные меры по развитию кожевенного производства. Швейники тоже получают поддержку от государства. В целом потенциал у нас огромный, просто нужно дать возможность отрасли до должного уровня.

год подряд действует государственная программа компенсации потерь в доходах, возникших в результате производства камвольных тканей для изготовления школьной формы учеников начальных классов. Благодаря этой мере поддержки мы стали модернизировать наше производство. Всё это делается с подачи Президента РФ. Программа заключается в том, что государство компенсирует 400 рублей из стоимости одного метра ткани для школьной одежды. Покупая метр полушерсти, производитель одежды получает такую скидку, которая делает отечественную ткань сопоставимой по цене с импорт-

ными поливискозными тканями. От этого выигрывают все — мы, швейники и родители, которые получают экологичную одежду для ребёнка.

МНЕНИЕ

Александр ВЫСОКИНСКИЙ, заместитель губернатора Свердловской области:

— Наш регион тратит 20 миллиардов рублей в год на обувь — надо иметь хотя бы 50 процентов своего рынка. Мы расходим 60 миллиардов рублей в год на одежду — тоже на 50–60 процентов нужно покрывать спрос своим товаром. 300 миллиардов рублей в год мы тратим на товары народного потребления — и здесь та же цель.

А теперь посмотрите на собственную кухню: мы даже ножи уже сами не производим, разделочные деревянные доски у нас завозные из других регионов. Мы отдаём сотни миллиардов рублей вместе с рабочими местами и налогами в другие регионы. С этим надо разбираться.

БУДНИ СВЕРДЛОВСКОГО ЛЕГПРОМА

Любовь ЩЕРБАКОВА, директор Кедровской швейной фабрики, выпускающей постельное бельё и сорочки:

— В тендерах участвовать очень тяжело. Некоторые компании выставляют такие цены, что у нас сырть для одного изделия стоит дороже, чем у них готовая простыня. Одна больница как-то купила 20 тысяч пелёнок по этим ценам и вынуждена была вернуть товар — плохое качество. При этом ещё и деньги не сразу вернули. Это недобросовестные поставщики продают плохой товар за низкую цену — их накажут, они название сменят и снова в тендерах участвуют.

Это самый сложный период за все годы моей работы, а я работаю в отрасли с 1971 года. Мы раньше не успевали шить — работали с больницами, ЦУМом, Пассажем, магазинами «Ветеран». Потом все эти магазины закрыли. А с новыми крупными сетями мы не можем договориться.

Николай ШУГАНОВ, генеральный директор фабрики спец-одежды «Урал Партнёр»:

— Производители испытывают серьёзные трудности с сертификацией своей продукции — нет нормальных организаций, которые брали бы за это адекватную цену. Любую продукцию нужно сертифицировать, причём заранее, ещё до продажи первой партии. Но, например, молодое предприятие просто не сможет этого сделать — сертификат на одну позицию спецодежды стоит около 100 тысяч рублей на три года.

Также в Свердловской области нет обучающих центров или, как раньше называли, училищ, которые готовили бы рабочий персонал. Швей в нашем регионе становится всё меньше и меньше; это в основном женщины в возрасте за 40 лет. Молодёжь, которая приходит на работу, ничего не умеет, да и не хочет уметь.

Роман КУЦЕВИН, управляющий компании-производителя детской одежды «Новый формат»:

— Нам очень мешает заводной контрафакт. Он приходит сюда нелегальными путями, не облагается налогами, а потому дешёво стоит — цены ниже почти на 50 процентов. Мы же работаем «в белую», нам за всё приходится платить. К тому же в последнее время подорожала сертификация. Если раньше за сертификат на одну группу товаров мы платили до 7 тысяч рублей, то теперь 50–60 тысяч рублей.

Владельцам магазинов сейчас проще поехать на рынок, взять дешёвку, накрутить на неё свои 200 процентов и продать, чем торговать нашим товаром. Да и многие потребители не готовы покупать качественную продукцию — ребёнок проходит в этой одежде месяца два-три, а потом её выкидывают. К счастью, некоторые о здоровье детей ещё всё-таки думают.



Людмила Бабушкина отметила: «Важно, чтобы до каждой деревни дошло качество жизни, которое есть в крупных городах, а для этого сёла нужно газифицировать»

Областной минсельхоз попросил увеличить средства на газификацию сёл

В Свердловской области газифицировано менее одной пятой сельских населённых пунктов. Об этом на выездном заседании комитета по аграрной политике свердловского Заксобрания заявил и.о. министра АПК и продовольствия Свердловской области **Дмитрий Дегтярёв**. Он также попросил депутатов оказать поддержку в увеличении финансирования на данную статью расходов.

— С каждым годом финансирование из федерального бюджета снижается, а из областного никак не компенсируется. В то же время в других регионах газифицирована значительная часть сельских населённых пунктов, — отметил Дмитрий Дегтярёв.

Председатель комитета **Сергей Иванов** отметил, что вопрос поднимается уже не первый год, а с просьбой содействовать увеличению расходов на газификацию сёл выступает не только областной минсельхоз.

— Безусловно, показателем в 17 процентов газифицированных территорий нас не радует, и мы каждый год бьёмся за то, чтобы увеличить финансирование, — рассказал он «ОГ». — В прошлом году мы дополнили выделенные 200 млн рублей, и самое обидное, что это — капля в море. Я думаю, что вместе с исполнительными органами власти мы сформируем правильную позицию и в ближайшие годы будем продолжать увеличение бюджетных ассигнований.

В прошлом году в Свердловской области в сельской местности было построено 57 километров газовых сетей, в текущем году будет построено ещё 50. Один из последних сданных объектов — газопровод в селе Тулицино Пышминского ГО, который позволит газифицировать восемь населённых пунктов.

— Пуск газопровода даст возможность серьёзного развития местных сельхозпредприятий и повышения качества жизни людей. Важно, чтобы до каждой деревни дошло то качество жизни, которое есть в крупных городах, — отметила во время рабочего визита в территорию председателя Заксобрания **Людмила Бабушкина**.

Елизавета МУРАШОВА

Во исполнение постановления Правительства РФ от 29.10.2010 г. № 872 и Приказа ФАС России от 07.04.2014 г. № 231/14 АО «Екатеринбурггаз» как субъект естественных монополий, оказывающий услуги по транспортировке газа, публикует информацию за III квартал 2017 г. на официальном сайте Общества — www.ekgas.ru.

Магистральный подход

Поезд всегда прав — и по законам физики, и по законодательству РФ

Николай ПОЛИКАРПОВ

На вопросы о работе железнодорожного транспорта в эфире радио Город FM 107.6 отвечают эксперты Свердловской железной дороги. Читайте текстовую версию программы на страницах «ОГ».

ПОЕЗД ВСЕГДА ПРАВ!

Поезд, по статистике, является самым безопасным видом транспорта. Вероятность попасть в аварию, отправляясь в путь по железной дороге, меньше, чем в автомобиле или даже в авиации. В РЖД действуют жёсткие регламенты, за соблюдением которых следят и сами работники стальных магистралей, и контролирующие органы. Но даже на абсолютно безопасных маршрутах случаются трагедии. Сродни той, что произошла месяц назад на железнодорожном переезде под Нижневартовском: тяжёлый грузовик проигнорировал запрещающий сигнал светофора и протаранил пассажирский состав. Десятки пассажиров оказались в больнице, двое умерли от травм.

Какие выводы будут сделаны после этого ДТП? Можно ли в принципе повысить безопасность на переездах? Как исключить саму возможность появления автотранспорта на пути поезда?

В пресс-службе Свердловской железной дороги журналистам **Город FM 107.6** рассказали, что практически все ДТП происходят в результате осознанного нарушения водителями правил дорожного движения. (Остальные — из-за отказа техники).

С начала года на переездах СвЖД уже произошло четыре ДТП. Кроме того, дежурными зафиксировано 1200 грубых нарушений правил со стороны водителей. Для примера можно взять абсолютно любой день. Так, в субботу, 7 октября, действия нарушителей трижды могли спровоцировать ДТП. «Ниссан X-Trail» на станции Кольцово выехал на пути на запрещающий сигнал. Пришлось экстренно останавливать пассажирский поезд Екатеринбург — Оренбург. Водитель скрылся с места происшествия. В Пермском крае «Нива» застряла на путях, пытаясь преодолеть их вне переезда. А у легкового автомобиля, с нарушением ПДД перевозившего на бампере другое авто, оборвался трос. Неправильное транспортное средство оказалось на переезде. Только благодаря профессионализму железнодорожников удалось избежать трагедии.



ФОТО ПРЕДОСТАВЛЕНО СВЖД

Заместитель начальника СвЖД Алексей ГРЕБЕНКИН:

«Количество личного автотранспорта и грузовых автомобилей, а также объём перевозок по железной дороге постоянно увеличиваются. Чаще всего водители допускают такие нарушения, как проезд на запрещающий сигнал светофора, объезд закрытых шлагбаумов и обгон на переезде. Пытаясь проскочить переезд на «красный», автомобилисты ставят под угрозу жизнь и здоровье всех участников движения, включая пассажиров поездов. За рулём современного автомобиля человек чувствует себя увереннее и комфортнее. Зачастую он недооценивает опасность и не учитывает, что поезд гораздо быстрее приближается к переезду, чем это можно идентифицировать визуально. А тормозной путь состава может достигать 1 км. Поезд весит от 2 до 9 тысяч тонн, что в тысячу раз больше веса автомобиля. При этом он не может свернуть в сторону и объехать препятствия».

УЗП И ШЛАГБАУМЫ — ПОМОЩЬ, А НЕ ПАНАЦЕЯ...

Что делают работники СвЖД, чтобы места пересечения авто-

закрыты и плиты УЗП подняты. В этом случае дежурная по переезду должна прийти на помощь: она включает заграждение для поезда и держит кнопку поддержания шлагбаума, чтобы машина могла покинуть опасный участок.

Сейчас на СвЖД переезды, где есть дежурный и техническая возможность, оборудованы УЗП. Но иногда после резонансных ДТП можно услышать, что от РЖД требуют оборудовать устройствами заграждения абсолютно все объекты. Эксперты считают, что это не станет панацеей.

УЗП не являются устройствами противотаранного типа. Они создают препятствие для въезда на закрытый переезд обычному автотранспорту. А лихача, мчащегося на гружёном тягаче, остановит разве что бетонная стена.

Впрочем, на тех направлениях, где курсируют скоростные поезда («Стриж», «Сапсан» и «Аллегро»), такие противотаранные устройства есть. Они могут выдержать нагрузку до 40 тонн. Но не спасают от случайностей.

...ОСТАНОВИСЬ ДО ПЕРЕЕЗДА

Так, 6 октября на Московской железной дороге, рядом со станцией Покров, автобус пересек переезд, оборудованный всеми устройствами заграждения, и заглох. Расстояния, чтобы остановить поезд, не хватило. Погибли 16 человек.

Совместно с ГИБДД железнодорожники регулярно проверяют состояние переездной сигнализации, настила и дорожных знаков, освещение и условия видимости. Дополнительные средства в этом году выделены на установку камер видеонаблюдения за состоянием переездов (так называемые УЗП) — там, где это возможно. Многие видели плиты, поднимающиеся на пути автомобиля, когда опущен шлагбаум. Они в основном применяются на участках с интенсивным движением. В частности, на главном ходу Транссиба.

Важно пояснить, что УЗП могут быть установлены исключительно на охраняемых переездах (там, где есть дежурный работник). Если водитель при появлении запрещающих сигналов не успеет остановиться, он может попасть в ловушку: автомобиль находится на настиле переезда, а шлагбаумы с обеих сторон уже

Каждую среду в 18.15 и в пятницу в 9.45 слушайте на радио **Город FM 107.6** программу о железнодорожном транспорте «Магистральный подход».

ГАЗПРОМБАНК

7,5%

ставка по вкладу

ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ В ВАШ НОВЫЙ БАНК

ВКЛАД «ДВЕРИ ОТКРЫТЫ»

8-800-100-07-01 | gazprombank.ru
*0701 | для абонентов МТС, Билайн, Мегафон, Теле2, Мотив

Офис Банка ГПБ (АО) в г. Екатеринбурге, ул. Радищева, д. 55
(343) 269-72-32

Вклад принимается от физических лиц, не заключавших ранее договоры срочных банковских вкладов в подразделении Банка ГПБ (АО) (головном офисе/филиале) по месту обращения физического лица. Вклады в пользу третьих лиц не принимаются. Ставка по вкладу: 7,5%. Валюта вклада: российские рубли. Срок вклада: 91 день. Минимальная сумма вклада: 300 тыс. руб. Внесение денежных средств во вклад наличными или переводом со счета в рамках одного подразделения Банка ГПБ (АО). Дополнительные взносы и расходные операции не осуществляются. Проценты выплачиваются в день окончания срока вклада. При досрочном востребовании проценты начисляются и выплачиваются за фактический срок хранения вклада из расчета процентной ставки по вкладу «До востребования». Пролонгация не осуществляется. Подробная информация на сайте www.gazprombank.ru и по тел: 8-800-100-07-01. Банк ГПБ (АО). Генеральная лицензия Банка России № 354. Информация приведена на 25.08.2017 и не является офертой. Реклама.