

Средний Урал: стратегические аспекты развития региона

А. С. МИШАРИН, доктор технических наук, губернатор Свердловской области, президент Российской академии транспорта (РАТ), член Генерального совета партии «Единая Россия»



При разработке стратегии регионального развития важно объективно оценить последствия мирового финансового кризиса для российской экономики, определить глобальные тенденции и в соответствии с ними расставить социально-экономические приоритеты региона. В основу стратегии социально-экономического развития Свердловской области легла инновационно-индустриальная модель. Что касается транспортной инфраструктуры, то, поскольку область удалена от морских портов и судоходных рек, для нас особенно актуальны проекты развития высокоскоростных железных дорог, международного и регионального авиасообщения, а также формирования мультитранспортных логистических узлов.

В России переход к новому качеству посткризисного развития пока не произошел, хотя макроэкономический подъем продолжается. Экономика растет в основном за счет тех факторов, которые обеспечивали рост еще до кризиса. Поэтому условием дальнейшего успешного развития является не механическое наращивание темпов роста, а формирование новой инновационной экономики, основанной на притоке инвестиций, внедрении прорывных инновационных технологий, повышении престижа интеллектуального труда. В ближайшее десятилетие мы обязаны осуществить переход от экспортно-сырьевой модели экономического развития к инновационно-индустриальной.

Мы должны помнить, что переход нашего государства к инновационному, социально-ориентированному типу экономического развития возможен только при перестройке региональной политики. А это предполагает:

- обеспечение региональным и окружным стратегиям нового статуса и их выстраивание в систему государственного стратегического управления;
- реализацию механизма отбора и поддержки региональных проектов развития через систему фондов или корпораций развития с сопровождением со стороны федерального института;
- реализацию пилотных проектов инновационных кластеров и комплексных инновационных проектов моногородов.

Такая региональная политика позволит создать в России новую модель

пространственного развития, одновременно сочетающую в себе рост экономики городских центров и ускоренное развитие глубинных и окраинных территорий.

Социально-экономическая сфера: ключевые направления и достижения

В Свердловской области разработана стратегия социально-экономического развития региона до 2020 г. Главная задача этого документа — определение путей и способов устойчивого повышения благосостояния жителей Среднего Урала и динамичного развития экономики в долгосрочной перспективе (до 2020 г.). Кроме того, принята программа социально-экономического развития региона на 2011–2015 гг., которая должна быть реализована в рамках второго этапа стратегии.

Недавно шла речь о том, что выход из кризиса только начинается, сейчас можно утверждать, что этот процесс уже завершен. Область выдержала испытание и продолжает развиваться.

Конечно, достигнуть такого результата было нелегко — в последние несколько лет нам пришлось принять беспрецедентные меры по поддержке экономики. Начали действовать законы, помогающие бизнесу и стимулирующие увеличение инвестиций (при этом главной задачей для нас было установить понятные для бизнеса правила и придерживаться их). Были созданы дополнительные рабочие места. Серьезной поддержкой для ряда отраслей стал госзаказ, выдача государственных гарантий системообразующим

предприятиям, особенно металлургическому комплексу.

В рамках программы проведения капитальных ремонтов было отремонтировано 15 % жилого фонда, а в моногородах, таких как Нижний Тагил, до 30 %.

Идет реализация программы по развитию и поддержке моногородов.

Были сохранены и поддержаны банки, которые продолжили кредитование инвестиционных программ.

Действуют программы поддержки малого и среднего бизнеса, на которые выделено 2 млрд руб. Работает венчурный фонд, инфраструктурный хаб и программа «Начни свое дело».

Важно, что сегодня мы четко понимаем, как нужно формировать программы поддержки промышленных предприятий. Предприятия пересмотрели свои планы, направили силы и средства в сторону более эффективных технологий повышения производительности, что дало эффект ускоренного развития. Заводы сохранили кадры, вернули долги по заработной плате.

Безработица сокращается, более того, сейчас появилась обратная проблема: недостаток высококвалифицированных кадров. Для ее решения на президиуме областного правительства обсуждались вопросы развития среднего и специального начального образования. Многие предприятия сегодня формируют или обновляют собственные программы обучения, а также, что очень важно, начинают строить жилье для своих специалистов.

Инновационно-индустриальная модель экономического развития требует сохранения и развития русской инженерной школы. Поскольку Свердловская область — промышленный регион, этому вопросу мы уделяем особое внимание: в Уральском Федеральном университете им. Б. Н. Ельцина создана Высшая инженерная школа.

Второй год подряд промышленное производство области растет темпами, в два раза превышающими общероссийские. Хорошо развивается металлургия, оборонно-промышленный комплекс. Появились и набирают силы новые высокотехнологичные отрасли: транспортное машиностроение, про-

изводство оптического оборудования и медицинской техники. Очень активно начинает развиваться производство лекарств, формируется фармацевтический кластер. В числе передовых отраслей следует отметить торговлю, особенно оптовую: по ее показателям Свердловская область прочно удерживает 3–4-е место в стране.

Рост областного бюджета (в этом году на 17%) позволяет выполнять социальные программы по модернизации здравоохранения, детских садов, школ. Кроме того, мы смогли принять дополнительные решения по увеличению заработной платы: с 1 сентября 2011 г. на 30% учителям (причем педагогам и школьным, и дошкольным учреждениям, и учреждений дополнительного образования), а с 1 октября 2011 г. на 6,5% всем бюджетникам (в дополнение к повышению в размере 6,5% с 1 июля). На это будет затрачено 1,7 млрд руб. Кроме того, решено выплачивать единовременное пособие к 9 Мая и ежегодную материальную помощь в октябре всем пенсионерам; 1,2 млрд руб. пойдет на поддержку строительства жилья бюджетникам, молодым и многодетным семьям.

В программах социально-экономического развития Свердловской области определены и конкретные точки опоры для формирования посткризисного механизма роста. Ими стали крупные инфраструктурные проекты, направленные на встраивание Среднего Урала в систему глобальных рынков, глобальных транспортных коридоров и логистических систем. Сегодня в нашей стране запущен ряд таких проектов, в реализации которых Свердловская область принимает активное участие. Это прежде всего высокоскоростная магистраль Москва — Екатеринбург (ВСМ-2), транспортный коридор «Урал Промышленный — Урал Полярный», который будет иметь выход на Северный морской путь. Перспективными являются развитие региональных и внутрирегиональных авиаперевозок (особенно на Урале и в Сибири) и строительство высокоскоростных железнодорожных магистралей.

Привлечению в область инвестиций, в том числе иностранных, способствует создание особой экономической зоны (ОЭС) «Титановая долина».

Столица Среднего Урала Екатеринбург выбрана в качестве кандидата от нашей страны для проведения Всемирной универсальной выставки «ЭКСПО» в 2020 г. Возможность проведения



В. И. Якунин и П. Лешер на испытаниях электровоза ЭЭС10 на Свердловской железной дороге. Август 2011 г.

столь значимого для страны мероприятия в Екатеринбурге мы рассматриваем как инструмент дальнейшего развития уральской столицы и области. В случае нашей победы в конкурсе подготовка и проведение Всемирной выставки станет точкой отсчета для создания совершенно нового мегаполиса, соответствующего мероприятию по всем мировым стандартам, в том числе по транспортной инфраструктуре.

Транспортно-логистическая инфраструктура: приоритетные цели и задачи

В программе социально-экономического развития Свердловской области на 2011–2015 гг. определена стратегия развития транспортного комплекса нашего региона, которая заключается в формировании единого транспортного пространства, предоставлении транспортно-логистических услуг, удовлетворяющих спросу, требованиям безопасности, экологичности, ценовой доступности для потребителей.

Одним из узких мест в развитии российской и региональной экономики в последние годы является именно транспортная инфраструктура. В условиях кризиса и посткризисного восстановления произошел фактический отказ от ряда масштабных инфраструктурных проектов, выделялось мало средств на дорожное строительство.

Реиндустриализация и инновационный вариант развития экономики предполагает завершение модернизации транспортной и энергетической инфраструктуры. Инновационные проекты высокоскоростных железнодорожных магистралей являются не только экономическими, но и социаль-

ными, так как современная сеть магистралей и путей сообщения создаст новую систему расселения людей (т.е. производственной силы) и территориальной организации бизнеса.

Стратегию развития транспорта и транспортной инфраструктуры (даже на среднесрочную перспективу) необходимо увязать с поселенческой (агломерационной) и миграционной политикой.

На развитие транспортно-логистического рынка как в России в целом, так и в регионах влияют многие факторы. В их числе — увеличение объемов перевозок грузов и пассажиров, обусловленное ростом производства. Предприятия большинства отраслей Свердловской области уже сегодня сталкиваются с дефицитом подвижного состава.

С увеличением объема перевозок растут требования к локомотивостроению. Железнодорожные нужны электровозы нового поколения. На Среднем Урале в октябре началось серийное производство новейшего грузового электровоза-тяжеловеса ЭЭС10 «Гигант», в опытных испытаниях которого в августе этого года приняли участие президент ОАО «РЖД» В. И. Якунин, президент и председатель правления Siemens AG П. Лешер.

Диверсификация экономики страны приведет к структурным сдвигам в пользу обрабатывающих отраслей промышленности и сектора услуг, которые ориентированы на грузоперевозки, обеспечивающие регулярную доставку товаров небольшими партиями, надежность, высокую скорость и точность графика товародвижения. Поэтому наиболее высокими темпами будет расти спрос на автомобильные перевозки,

логистические и терминально-складские услуги.

Уникальное геополитическое положение России между государствами Европейского союза и Азии является основным конкурентным преимуществом страны на мировом рынке транспортно-логистических услуг. Глобализация производственных схем, перемещение производства из Европы в Азию и доставка продукции обратно к европейским потребителям превращают транспортировку в одну из функций производственного процесса. Львиная доля этих грузов (по железной и автомобильным дорогам) будет проходить через Свердловскую область, так как мы находимся на стыке Европы и Азии.

С учетом этих особенностей для России и нашего региона приоритетными направлениями становятся:

- увеличение протяженности и пропускной способности опорной транспортной сети за счет строительства автомагистралей, высокоскоростных и скоростных железных и автомобильных дорог, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры;
- повышение привлекательности транспортных маршрутов;
- повышение качества и ценовой доступности транспортных услуг за счет улучшения транспортно-эксплуатационного состояния, роста пропускной способности транспортной инфраструктуры;
- формирование системы аэропортов регионального и местного значения;
- развитие общественного транспорта в городах, внедрение интеллектуальных систем для оптимизации условий движения транспортных потоков и улучшение состояния окружающей среды и др.

На Среднем Урале есть все условия для достижения этих амбициозных целей. Свердловская область в перспективе может и должна стать регионом-«локомотивом» промышленного развития России и важнейшим инфраструктурным центром Евразии. На это обратил внимание и председатель Правительства России В. В. Путин, посетив 9 сентября этого года Уралвагонзавод (г. Нижний Тагил). Здесь премьер запустил новую производственную линию по выпуску колесных пар и поручил увеличить объемы производства. Этот проект предприятие реализует совместно с партнерами из Германии и Чехии, которые являются мировыми лидерами в данной области. Планируется, что завод будет выпускать до 45 тыс. колесных пар в год.

Исходя из приоритетных целей, стоящих сегодня перед Свердловской областью, нам необходимо решить ряд важнейших задач.

Во-первых, транспорт в Свердловской области должен стать более доступным, безопасным и скоростным.

Во-вторых, транспортно-логистическая система должна стать одним из явных конкурентных преимуществ Свердловской области и в полной мере соответствовать новому имиджу региона.

В-третьих, транспортная отрасль должна развиваться опережающими темпами, чтобы не стать в перспективе тормозом для развития экономики Среднего Урала. В частности, показатель объема перевозок грузов должен соответствовать темпам роста промышленного производства в регионе.

В-четвертых, развитие транспортно-логистической системы Свердловской области должно в обязательном порядке обеспечивать реализацию таких проектов, как проведение в столице

Среднего Урала чемпионата мира по футболу — 2018 и Всемирной универсальной выставки «ЭКСПО-2020».

И самое, пожалуй, важное: развитие транспортной системы Свердловской области должно способствовать социальному развитию региона, т. е. развитию отдельных территорий, росту заработной платы в отрасли, созданию новых рабочих мест, повышению уровня надежности и безопасности транспорта, четкому соблюдению экологических требований.

Дорожное хозяйство

Сегодня мы вплотную столкнулись с ситуацией, когда темпы роста в транспортной отрасли начали отставать от темпов роста промышленности. Это достаточно серьезный сигнал, требующий принятия масштабных и адекватных мер. В частности, грузооборот в Свердловской области в первом полугодии 2011 г. составил 99,8 млрд тоннокилометров, что всего на 2,7 % выше уровня периода с января по июнь 2010 г. Объем перевезенных грузов увеличился на 8 % и составил 119,7 млн т. При этом индекс промышленного производства региона в первом полугодии 2011 г. составил 110,1 % к уровню аналогичного периода 2010 г., в том числе на обрабатывающих производствах — 113,2 %.

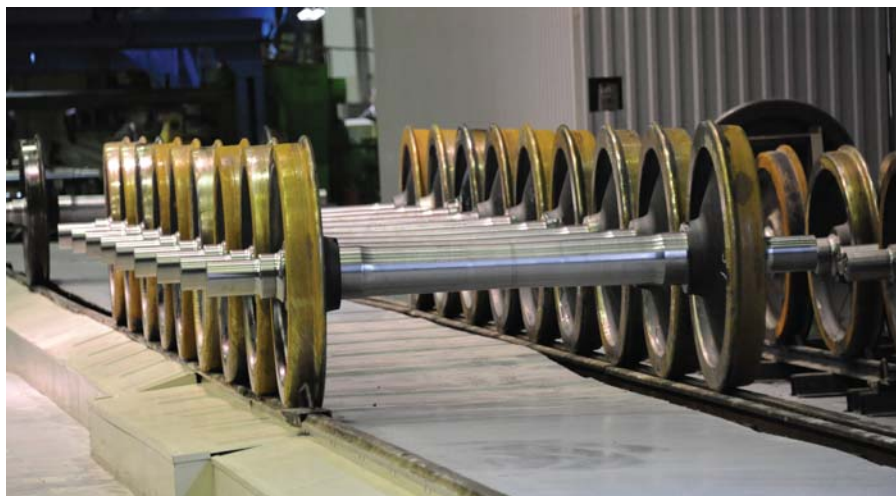
Мы должны повсеместно выводить федеральные трассы из городской черты за пределы населенных пунктов. В 2011 г. получены средства федерального бюджета на продолжение строительства ранее начатых объектов: обхода города Екатеринбурга и обхода рабочего поселка Белоярский.

Строительство кольцевой дороги вокруг Екатеринбурга (ЕКАД) — один из приоритетных проектов. Уже построено и введено в эксплуатацию 43,4 км, в этом году планируется к вводу еще 15,2 км, в итоге Пермская и Серовская трассы будут соединены. В настоящее время с госкомпанией Росавтодор реализуется проект по завершению строительства этой трассы.

Кроме того, в текущем году будет продолжена реализация программы ремонта улично-дорожной сети города Екатеринбурга.

Межрегиональное значение для Свердловской области имеет проект строительства транспортных коридоров Пермь — Томск и Серов — граница Челябинской области.

Важным направлением является развитие транспортной инфраструктуры крупных промышленных центров. Совершенствование автодорожной инф-



Уралвагонзавод. Фото Станислава Савина



Строительство дороги. Фото Алексея Кунилова

раструктуры Нижнего Тагила позволит улучшить транспортную доступность близлежащих промышленных городов — Верхней и Нижней Салды — и обеспечить подъезды к особой экономической зоне «Титановая долина».

В 2012–2014 гг. мы планируем существенно увеличить объемы финансирования дорожного хозяйства. С 1 ноября этого года вступит в силу недавно принятый закон «О дорожном фонде Свердловской области». Его средства будут направляться на финансовое обеспечение функционирования автомобильных дорог общего пользования.

К 2012 г. в дорожном хозяйстве должно стать повсеместной практикой заключение долгосрочных контрактов — контрактов жизненного цикла. В частности, содержание автомобильных дорог регионального значения будет осуществляться в рамках контрактов, заключенных на 3 года. Это позволит увеличить эффективность бюджетных расходов, повысить срок службы дорожных сооружений и ответственность строителей, снизить стоимость дорожных работ.

С сентября 2010 г. вступил в силу новый технический регламент «О безопасности колесных транспортных средств», согласно которому автомобили для перевозки опасных и специальных грузов должны быть оборудованы аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS.

Недавно мы в очередной раз передали правоохранительным органам машины для сотрудников дорожно-постовой службы, участковых уполномоченных, подразделений по делам несовершеннолетних: всего более 250 ма-

шин и 10 единиц спецтехники. Практически все машины оснащены системой ГЛОНАСС, позволяющей поддерживать надежную связь и высокий уровень коммуникации на всей территории области.

Мы ставим задачу полностью оснастить системой ГЛОНАСС весь общественный транспорт, школьные автобусы и спецтранспорт, особенно тот, который занимается вывозом мусора.

Автомобильный хаб

В ближайшее время будет создан распределительный автомобильный хаб межрегионального значения, который поможет решить ряд проблем авторынка страны.

Сейчас автопром России производит около 2 млн автомобилей в год. К 2015 г. планируется увеличение до 3,5 млн единиц. Подавляющее количество предприятий расположено в европейской части страны, а на Урал и далее в Сибирь машины доставляются спецавтотранспортом, что усиливает нагрузку на дороги, увеличивает сроки доставки, оказывает негативное влияние на окружающую среду.

Эффективно решить эти проблемы может крупный хаб, который планируется создать на базе площадки ООО «Предприятие „Стройкомплект“» в Большом Истоке. Автомобили, а в перспективе и запчасти для сервиса, будут централизованно доставляться туда с предприятий железнодорожным транспортом, а далее уже развозиться по дилерам, работающим в Екатеринбурге и других городах области, в ночное время суток, что позволит разгрузить городские дороги.

По предварительным расчетам, такой центр сможет эффективно обслу-

живать территорию в радиусе 600 км от Екатеринбурга, с охватом таких крупных городов, как Пермь, Уфа, Тюмень, Челябинск. Создание центра планируется осуществить в два этапа: первый пусковой комплекс сможет начать работу в 2012 г., второй — в 2013 г.

Железнодорожный транспортный узел

Стартовал проект по созданию крупнейшего транспортного узла. ОАО «РЖД – Развитие вокзалов» и ОАО «Корпорация развития Среднего Урала» подписали соглашение о сотрудничестве и взаимодействии, которое позволит создать на станции Екатеринбург-Пассажирский крупнейший в стране транспортно-пересадочный узел с развитой общественно-деловой инфраструктурой.

Авиационный транспорт

На Среднем Урале начали развиваться региональные авиaperевозки. В Свердловской области местные воздушные авиалинии обеспечивают санитарные перевозки, малая авиация ведет патрулирование лесов и оказывает содействие в тушении природных пожаров, доставляет почту и пассажиров в труднодоступные районы. Внутриобластные авиaperевозки осуществляются ЗАО «Авиакомпания „Уктус“» и ОАО «Второе Свердловское авиапредприятие».

Международный аэропорт Кольцово, будучи крупнейшим авиатранспортным узлом России и региона, совместно с авиакомпанией «РусЛайн» реализует проект по развитию региональных пассажирских перевозок. На сегодняшний день компания открыла регулярные полеты на современных самолетах Embraer-120. В Екатеринбурге базируются два 50-кресельных реактивных самолета Bombardier CRJ200 и четыре турбовинтовых самолета.

Благодаря продуктивному сотрудничеству аэропорта и авиакомпании будет полностью восстановлено воздушное сообщение между Екатеринбургом и городами Уральского и Приволжского федеральных округов, которое с начала 1990-х гг. носило эпизодический характер. С августа 2011 г. на четырех 30-местных самолетах Emb-120 совершаются прямые регулярные рейсы из Екатеринбурга в 11 городов России и Казахстана: Магнитогорск, Нижний Новгород, Нягань, Омск, Оренбург, Пермь, Тюмень, Советский, Караганда, Кустанай, Казань.