



facebook.com/rg.ru



odnoklassniki.ru/rg.ru



twitter.com/rgrus



vk.com/rgru

Российская газета
rg.ru/sibir/
18 февраля 2016
четверг №34 (6902)

АКТИВНОСТЬ БИЗНЕСА

Новый завод появится в Томске

Открытие в Томске завода по производству технических газов и сжатого воздуха запланировано на 2017 год. Объем финансовых вложений в реализацию проекта составит 966 миллионов рублей. Основным потребителем продукции предприятия станет «Томскнефтехим». «Областная власть оказывает инвестору господдержку в виде льгот по налогам на прибыль и имущество сроком до 2026 года. В течение этого периода объем налоговых поступлений превысит 300 миллионов рублей», — отметил исполняющий обязанности вице-губернатора Томской области по промышленной политике Николай Глебович. Завод должен выйти на плановые показатели производства в 2018 году. В целом планируется выпускать в год 20 тысяч тонн жидкого кислорода, 800 тонн жидкого аргона, 55 тонн азота, 28 тысяч кубометров газообразного кислорода, 73 тысячи кубометров газообразного азота и почти 108 тысяч кубометров сжатого воздуха.

В Красноярске построили подстанцию

«Красноярскэнерго» (филиал ПАО «МРСК Сибири») ввело в эксплуатацию в Красноярске первую очередь подстанции 110 кВ «Белые Росы». Вывод объекта на полную мощность запланирован на четвертый квартал 2016 года, после чего подстанция обеспечит устойчивое энергоснабжение порядка 150 десятиэтажных жилых домов.

По сообщениям корреспондентов «РГ»

ПРОБЛЕМА Самострой подключат к сетям

Амнистия от энергетиков

Алексей Бондарев, Кызыл

ПРАВИТЕЛЬСТВО Республики Тыва и энергетики совместно ищут выход из непростой ситуации, сложившейся в поселке Каа-Хем.

Поселок городского типа Каа-Хем расположен недалеко от республиканской столицы и фактически является пригородом Кызыла. Еще с 1990-х годов здесь вели активную индивидуальную жилищную застройку и, как выяснилось, нелегально.

Сейчас население поселка составляет двадцать тысяч человек, в нем более пяти тысяч домовладений, в том числе восемь двухэтажных домов. Недостаток электроэнергии в Каа-Хеме составляет до пяти мегаватт. Существующее оборудование «Тываэнерго» (два трансформатора мощностью 1,6 МВт и 2,5 МВт) исчерпало свой ресурс и работает на пределе. На 1 января 2016 года 733 жилых дома не было подключено к электроэнергии.

— Дома были построены самовольно, а местные власти незаконно раздали участки, не подумав, что загоняют людей в тупик. Сегодня здесь более четырех тысяч человек живут в домах без стабильного электроснабжения. Кроме того, ведь мы планируем возводить здесь многоэтажные жилые дома, школу, еще один детский корпус производственных предприятий. Решено искать варианты строительства новых источников электроснабжения. В целом требуется 714 миллионов рублей, — сообщил глава республики Шолбан Кара-оол.

По его словам, руководитель ОАО «ФСК ЕЭС» Олег Бударгин согласился увеличить мощности местной подстанции, пообещав решить проблему поэтапно в 2016–2017 годах.

Правительство Тывы, со своей стороны, ищет возможность изыскать бюджетные средства для технологического присоединения потребителей в Каа-Хеме к источникам электроснабжения. Кроме того, обсуждается вопрос о присоединении поселка к Кызылу.

МЕЖДУ ТЕМ

ОАО «Тываэнерго» не будет ликвидировано в процессе реформирования «МРСК Сибири». В прошлом году сетевая компания объявила о планах сокращения штатной численности сотрудников и передаче функций этого регионального подразделения другому — «Хакасэнерго». Против выступило правительство Республики Тыва, которое заявило, что такой шаг поставит под угрозу энергетическую безопасность региона с его сложными погодными условиями. Последнее слово осталось за ФСК ЕЭС — головной структурой «МРСК Сибири». После консультаций с тывинским руководством компания приняла решение сохранить «Тываэнерго».

ИНФОРМАЦИОННОЕ СООБЩЕНИЕ

Заказчик работ — местная религиозная организация Православный приход храма Святых мучениц Веры, Надежды, Любви и матери их Собои г. Иркутска, Иркутской епархии Русской православной церкви (Московский патриархат) (664081, г. Иркутск, ул. Байкальская, 165 В) — в целях информирования общественности и учета мнения населения проводит общественные обсуждения (в форме общественных слушаний) проектной документации по объекту: «Строительство Духовно-просветительского Православного центра реабилитации воинов Са. Инженерный Иркутского для пострадавших от наркомафии, алкоголизма и других видов зависимости», включая материалы по оценке воздействия на окружающую среду.

Сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: до 19 апреля 2016 года.

Место проведения слушаний: Иркутская область, Иркутский район, р.п. Маркова, ул. Мира, 15 (в помещении МУК «Социально-культурный центр») (дом культуры).

Дата и время проведения слушаний: 25 марта 2016 года 14:00 часов местного времени.

Орган, ответственный за организацию слушаний: управление инженерной инфраструктуры, дорог и охраны окружающей среды администрации Иркутского района.

Сроки и место доступности материалов и приема замечаний и предложений в письменном виде: с 19 февраля 2016 года по 19 марта 2016 года с 09:00 до 16:00 часов местного времени в рабочие дни по адресам:

— Иркутская область, г. Иркутск, ул. Ширямова, 5, оф. 5;
— Иркутская область, Иркутский район, р.п. Маркова, д. 37, 1-2., (в помещении администрации Марковского МО).

НА ПРАВАХ РЕКЛАМЫ

Елобогоев Ким Михайлович информирует о проведении общественных обсуждений в форме общественных слушаний по объекту «Подземная автостоянка в 18-м квартале Октябрьского района г. Улан-Удэ».

Дата, время и место проведения общественных слушаний: 22.03.2016 г. в 16:00 по адресу: г. Улан-Удэ, ул. Бабушкина, 25, каб. 211.

Проектная документация доступна для ознакомления по адресу: г. Улан-Удэ, ул. Ключевская, 6 «Б» — 12, по рабочим дням, с 09:00 до 17:00 час.

Замечания и предложения от общественности будут приниматься в письменном виде в месте ознакомления с проектной документацией.

НА ПРАВАХ РЕКЛАМЫ

Инфраструктура Механизм ГЧП поможет регионам конкурировать за федеральные ассигнования на дорожное строительство

Частный случай

Олег Тоцкий, Иркутская область

Несмотря на планы удвоить до 2020 года объемы ввода в эксплуатацию автомобильных дорог в стране, федеральные власти вынуждены в новых экономических реалиях сокращать ассигнования, как на дорожный ремонт и реконструкцию, так и на строительство. При этом и в регионах расходы на дорожное хозяйство снижаются, а конкуренция между территориями за поддержку из госбюджета растет. Преимуществом в этом соперничестве может стать использование там, где это возможно, механизма государственно-частного партнерства.

Дорожный фонд Иркутской области на 2016 год составит, по прогнозам региональных властей, около 7,9 миллиарда рублей. Это почти на миллиард меньше, чем было первоначально заложено в трехлетний бюджет, сверстанный в 2014 году. Правда, в сумме не учтены федеральные субсидии, которые область рассчитывает получить в рамках отраслевых программ, — это как раз около миллиарда рублей. Но все равно этого недостаточно, чтобы своими силами выполнить принятые в регионе долгосрочные планы по развитию дорожной сети.

Достаточно сказать, что на содержание 12,5 тысячи километров областных автотрасс в этом году из регионального дорожного фонда будет выделено только 1,7 миллиарда рублей, хотя, по словам Ивана Ключихина — директора ОГКУ «Дирекция по строительству и эксплуатации автомобильных дорог Иркутской области», средняя стоимость содержания одного километра дороги общего пользования оценивается в 240 тысяч рублей.

Еще сложнее ситуация на местном уровне, поскольку суммарный бюджет муниципальных дорожных фондов — немногим более двух миллиардов рублей. С учетом субсидий из областного фонда это примерно 3,2 миллиарда. А протяженность межмуниципальных и сельских дорог Приангарья — свыше семнадцати тысяч километров.

Региональные дорожные фонды регулярно недополучают прогнозируемый объем акцизов из-за низких ставок, неправильного распределения по классу топлива при составлении прогноза и экономической ситуации в стране. В то же время регионы недо конца используют права, данные им федеральным законодательством.

— Экспертный совет по дорожному хозяйству комитета по транспорту Госдумы РФ предложил ряд изменений в Бюджетный кодекс, которые гарантируют полный объем предусмотренных законодательством ассигнований в региональные дорожные фонды, — отметил Сергей Тен, депутат Госдумы, заместитель председателя комитета по транспорту. — Но и самому правительству Иркутской области нужно подумывать о расширении перечня доходов за счет автодорожного инфраструктурного, контрольно-надзорных функций — например, весового контроля.

Вместе с тем в Приангарье разработаны планы нового строительства и реконструкции дорог. Одно из приоритетных направлений — это, разумеется, Байкал. В 2016 году предполагается до конца заасфальтировать материковую часть дороги «Еланцы — Хужир», начать реконструкцию участка трассы «Иркутск — Большое Голоустное», а в 2017-м — дороги «Тогот — Курма». Продолжится начатая в прошлом году масштабная реконструкция

ИРИЖНИКОВ
ИРКУТСКОЙ
ОБЛАСТИ

ОЖНОЕ БРАТСТВО
В ЛЮБОМ ГОСУДАРСТВЕ
ЗАЛОГ ПЕРСПЕКТИВЫ НАШИХ ДОРОГ!



трассы «Иркутск — Листвянка». На нее удалось получить федеральные средства. В 2015 году уже введено четыре километра с двумя развязками. Следующий участок — с 12-го по 21 километр — предусмотрено ввести в эксплуатацию в 2017 году. Как будет продвигаться реализация проекта дальше (а реконструкция запланирована до 46-го километра), зависит от того, удастся ли региону договориться с федеральными властями в будущем.

Кроме того, в Иркутской области разработана концепция Западного и Восточного транспортных коридоров, которые

перейти в отраслевую ФЦП «Развитие транспортной системы России». И правительству региона придется постараться, чтобы при перебресе эта строка финансирования (равно как и реконструкция дороги «Иркутск — Листвянка» на юге области) не «потерялась».

На ремонт и содержание федеральных трасс на территории Приангарья в этом году денег было выделено даже больше, чем в прошлом. Однако на новое строительство Упрдор деньги в этом году не получат, их выделяют только на завершение тех объектов, что были начаты в прошлом. В целом, по словам Николая Рей-

годня идет сокращение государственных расходов на развитие дорожно-транспортной инфраструктуры в стране.

— Из запланированного на 2016 год 141 миллиарда рублей на строительство и реконструкцию в бюджете осталось только 87 миллиардов. Хотя и незначительно (с 244 до 228 миллиардов рублей), но урезано финансирование капитального и текущего ремонта федеральных дорог, — сообщил Сергей Тен. — Конкуренция за федеральные средства среди субъектов РФ очень высокая.

В этих условиях, по мнению Тена, необходимо объединить усилия муниципалитетов, об-

Заместитель председателя комитета по транспорту Госдумы РФ Сергей Тен (слева): В течение трех-пяти лет в Прибайкалье появятся крупные проекты, которые можно реализовать на основе ГЧП.

которые утверждают правила предоставления межбюджетных трансфертов в сфере дорожного хозяйства. В первую очередь должны финансироваться проекты, реализуемые с применением механизмов государственно-частного партнерства. Планируется, что основные требования к проектам ГЧП будут следующие: стоимость объекта — не меньше 1,5 миллиарда рублей, а все процессы регулируются в соответствии с федеральным законом «О концессиях», — сообщил депутат.

В Росавтодоре склонны считать, что ГЧП позволит изменить намечившуюся в отрасли тенденцию снижения ассигнований за счет частных вложений и реализовать такие проекты как, например, обходы крупных городов или строительство мостов. Кроме того, такой подход позволит активно привлекать новые технологии в дорожное строительство, повышать качество и удешевлять процесс, полагают в Федеральном дорожном агентстве. Уже есть примеры таких проектов — моста через реку Шексна в Череповце, четвертого моста в Новосибирске и автодороги в обход Хабаровска.

Как полагает Сергей Тен, в Прибайкалье такие серьезные проекты, вероятно, появятся в течение трех-пяти лет.

— «Кандидатами» на ГЧП могут стать те же обходы Тулуна и Усолья — хотя мы будем добиваться финансирования этих объектов как элементов федеральной дорожной сети, а также дорога в обход центра Иркутска. Но надо все внимательно посчитать, спрогнозировать интенсивность движения, потому что в случаях, когда в строительство вкладывают средства банки, инвестиционные компании, к объекту предъявляются повышенные требования в плане окупаемости. Тут речь должна идти о жизненном цикле участка дороги и максимальной эффективности его использования, — подчеркивает депутат.

Акцент



«Кандидатами» на ГЧП могут стать автомобильные объезды Тулуна и Усолья, а также дорога в обход центра Иркутска

обеспечат единой дорожной инфраструктурой территории в районе БАМа и к северу от него — так называемый северный индустриальный пояс Иркутской области. Сегодня четыре муниципальные районы на этой территории вообще не имеют круглогодичного автомобильного сообщения с «большой землей».

Для этого в регионе необходимо построить и реконструировать в общей сложности десять дорог, в том числе завершить федеральную трассу «Вилуй», ведущую в Республику Саха. Общая стоимость работ — 53 миллиарда рублей, 35 из которых область рассчитывала получить до 2020 года из средств федерального бюджета.

По факту же федеральное финансирование в рамках мегапроекта сегодня имеет (не считая текущего и капитального ремонта федеральной трассы А-331 «Вилуй») лишь строительство автомобильной дороги «Тайшет — Чуна — Братск», которое должно завершиться в 2017 году. До сих пор деньги на него поступали в рамках ФЦП «Развитие Дальнего Востока и Байкальского региона», но с 2017-го объект должен

неть, начальница ФКУ «Управление автомобильной магистралей «Красноярск — Иркутск» Федерального дорожного агентства», финансирование хотя бы наиболее важных объектов.

— Между администрацией Иркутска и областной властью никогда не было теплых отношений, но в 1997 году губернатор Юрий Ножиков и мэр Борис Говорин сумели договориться и, при поддержке депутатов Госдумы, в очень непростое для страны время, добиться федерального финансирования строительства моста. Что мешает пойти по этому пути сегодня, чтобы добиться, скажем, строительства участка кольцевой дороги, которая крайне необходима? — отмечает депутат.

Нужно расставить приоритеты, подготовить документацию, подать заявку, а мы уже подхватим эту тему в Москве и будем лоббировать.

Другим способом повысить шансы Иркутской области в борьбе за федеральные деньги может стать применение механизма ГЧП.

— В феврале будут приняты нормативно-правовые акты, ко-

ластных властей и представитель региона на федеральном уровне — депутатов и сенаторов с тем, чтобы проллоббировать финансирование хотя бы наиболее важных объектов.

— Между администрацией Иркутска и областной властью никогда не было теплых отношений, но в 1997 году губернатор Юрий Ножиков и мэр Борис Говорин сумели договориться и, при поддержке депутатов Госдумы, в очень непростое для страны время, добиться федерального финансирования строительства моста. Что мешает пойти по этому пути сегодня, чтобы добиться, скажем, строительства участка кольцевой дороги, которая крайне необходима? — отмечает депутат.

Нужно расставить приоритеты, подготовить документацию, подать заявку, а мы уже подхватим эту тему в Москве и будем лоббировать.

Другим способом повысить шансы Иркутской области в борьбе за федеральные деньги может стать применение механизма ГЧП.

— В феврале будут приняты нормативно-правовые акты, ко-

ластных властей и представитель региона на федеральном уровне — депутатов и сенаторов с тем, чтобы проллоббировать финансирование хотя бы наиболее важных объектов.

— Между администрацией Иркутска и областной властью никогда не было теплых отношений, но в 1997 году губернатор Юрий Ножиков и мэр Борис Говорин сумели договориться и, при поддержке депутатов Госдумы, в очень непростое для страны время, добиться федерального финансирования строительства моста. Что мешает пойти по этому пути сегодня, чтобы добиться, скажем, строительства участка кольцевой дороги, которая крайне необходима? — отмечает депутат.

Нужно расставить приоритеты, подготовить документацию, подать заявку, а мы уже подхватим эту тему в Москве и будем лоббировать.

Другим способом повысить шансы Иркутской области в борьбе за федеральные деньги может стать применение механизма ГЧП.

— В феврале будут приняты нормативно-правовые акты, ко-

ЛЕСАМ НУЖЕН ХОЗЯИН

15 ➔ Большинство мелких арендаторов лесов — временщики, не имеющие стратегии развития бизнеса, которые стремятся лишь заработать на продаже крупного леса. Те же лесные дороги — проблема далеко не новая, однако толком не решаемая.

Для сравнения: в России на тысячу гектаров леса приходится всего полтора километра лесных дорог, а в Сибири — еще меньше. А, например, в Финляндии на тысячу гектаров построено более сорока километров дорог, так как они нужны для ухода за лесом. Поэтому и отдача там от каждого гектара лесных угодий выше в три-пять раз, а себестоимость всех работ ниже. Не стоит забывать и о безопасности — гигантские таежные просторы в России горят ежегодно именно потому, что к очагу возгорания по земле не добраться.

Да, прокладка дорог стоит дорого. Однако на практике лесные предприятия не могут, как говорится, поставить их «на баланс» — стоимость лесного участка дороги не повышают, поэтому становятся чистыми расходами для арендатора. При этом в России уже есть успешный опыт строительства, например, сельскохозяйственных дорог на юге России — собственник знает, что земельные угодья с хорошими подъездными путями будут стоить существенно дороже и станут более привлекательным объектом залога по банковским кредитам. Применительно к лесу это обстоятельство не работает.

В Швеции 70 процентов трудозатрат — это посадка и уход за молодняком, а также строительство лесных дорог

— Я хочу, чтобы лесные законы в России примерно соответствовали тем, что приняты в Швеции в 1921 году, — подчеркивает Мартин Херманссон. — И правила, которые там работают многие десятилетия, будут действовать и в России.

Например, и в Швеции, и в окрестностях Лесосибирска картошку выращивают примерно одинаково — сажают, рыхлят, окучивают и наконец убирают. Урожай получается примерно сопоставимый. А почему с лесом это простое правило не действует — там же тоже можно сделать оптимальное расстояние между деревьями, чтобы всем хватало солнца, минералов и воды? В России лесовосстановление на вырубленных участках — это, в лучшем случае, посадка саженцев, после чего за ними почти не ухаживают. В итоге восемьдесят процентов трудозатрат в лесном хозяйстве — это рубка и вывоз круглого леса. А в Швеции семьдесят процентов затраченного труда — это как раз посадка и уход за молодняком, а также строительство лесных дорог.

— За молодняком нужен постоянный уход в первые двенадцать-пятнадцать лет после посадки: требуется убирать кривые деревья и поддерживать необходимое расстояние между ними. И этот процесс важнее, чем сама посадка. Необходимо пройти с кусторезом и на одном гектаре оставить максимум 1600–1800 маленьких елей высотой полтора-два метра. Следует понимать, что лесозаготовка — это лишь меньшая часть работ, которые требуются настоящей лесной державе, — поясняет господин Херманссон.

Но кто этим будет заниматься, если урожай — в данном случае прекрасный «спелый» лес, где можно получить 500 кубометров древесины с гектара (в России рубят по 180 «кубов»), — вы не получите? Потому что срок аренды закончится раньше, чем вырастут деревья.

В Швеции более семидесяти процентов лесных угодий находятся в частной собственности, а оставшиеся — либо эксплуатационные леса, принадлежащие государству, либо заказники. Свой участок леса в собственности есть и у Мартина Херманссона — он перешел от деда. В России же все леса — федеральная собственность, поэтому речь о капитализации лесных ресурсов, когда вложенный в обустройство участка рубль приносит доход, даже не идет.

Пожалуй, в этом главное отличие лесного хозяйства двух стран. И корень многих наших проблем.