



ВМЕСТЕ

## Мост стратегического назначения



Возможный проект моста через Керченский пролив

Еще совсем недавно необходимость строительства моста через Керченский пролив рассматривалась исключительно в экономической плоскости.

Как показатель выгоды этого проекта во всех СМИ «любит говорить» о 450 километрах. На столько сокращался путь из Херсона до Новороссийска.

Почему для примера взят именно этот транспортный отрезок? Херсон – крупнейший на Украине речной порт и один из крупнейших морских портов. Новороссийск – крупнейший российский морской порт. Стоимость проекта оценивалась в 24 млрд рублей в ценах 2010 года, когда в очередной раз решалась судьба грандиозного проекта. В Министерстве транспорта РФ рассчитывали, что строительство моста займет не менее 4-5 лет.

В последних числах января с.г., когда нынешние события на Украине только набирали обороты, председатель Верховного совета Крыма Владимир Константинов высказал мнение, что мост через Керченский пролив начнут строить УЖЕ (!) в 2016 году. Он ориентировался на соглашение о совместных действиях по организации строительства транспортного перехода через Керченский пролив, подписанное президентами России и Украины 17 декабря 2013 года. (Кабинет министров Украины утвердил этот документ.) Стоимость – от 1,5 до 3 млрд долларов. Все зависит от того, какой окончательный вариант будет принят: тоннель или мост, сообщил вице-премьер-министр правительства Крыма Рустам Темиргалиев. В министерстве экономического развития и торговли Украины подсчитали, что переход оккупится через 5-10 лет. Предполагалось софинансирование Украины и РФ на паритетных началах, для чего долж-

на была бы создано совместное предприятие. По словам правительственного уполномоченного Украины по вопросам сотрудничества с РФ, странами – участниками СНГ, Евразийского экономического сообщества и другими региональными объединениями Валерия Мунтияна, «этот важный инфраструктурный проект будет способствовать обеспечению и развитию надежного и стабильного круглогодичного транспортного сообщения. А

Однако последние события на Украине в целом и в Крыму в частности заставили российское руководство пересмотреть сроки строительства перехода и, что главное – его значение.

Премьер-министр России Дмитрий Медведев распорядился создать компанию для строительства моста через Керченский пролив. Об этом он сказал на встрече с вице-премьерами 3 марта: «Хотел бы проинформировать вас, что я под-

писал распоряжение правительства о передаче функций заказчика специальному акционерному обществу, которое будет заниматься этими вопросами. Это акционерное общество создается нашей госкомпанией «Росавтодор».

Распоряжение, по словам Д. Медведева, позволит перевести работу по строительству транспортного коридора в практическую плоскость вне зависимости от текущей политической конъюнктуры. Инженерные изыскания и разработки технико-экономического обоснования работ должны быть завершены к 1 ноября 2014 года.

Не хотелось бы стучать краски и проводить достаточно гнетущие параллели, но как бы не получилось, что будущий мост станет по сути дела «дорогой жизни» на «остров» Крым. Подобные мысли не случайны, в свете последних действий официального Киева в отношении крымской автономии. Появились сообщения о прекращении продажи железнодорожных билетов на Украине в Крым.

Читатели получают номер нашего еженедельника за три дня до референдума в Крыму. «Более 80% жителей Крыма – за вхождение в состав России. Это данные фокус-групп вчерашнего дня», – заявил в понедельник 10 марта журналистам председатель Верховного совета автономии Владимир Константинов. Таким образом, будет логично рассматривать вариант жесткой реакции Киева на итоги референдума, вплоть до экономической блокады Крыма. И тогда вполне возможно строительство моста в ускоренном режиме.

Игорь КРЫЛОВ

#### СПРАВКА «СВ»

Весной – осенью 1944 года после освобождения Крыма советскими войсками через пролив был построен железнодорожный мост. Однако уже в середине февраля 1945 года сильнейший ледоход с Азовского моря разрушил опоры моста, которые в спешке строительства не были защищены ледорезами. Восстанавливать мост не стали. Остатки опор мешали судоходству многие годы.

Для замены разрушенного моста в 1953 году была открыта Керченская паромная переправа. Работу переправы обеспечивали четыре железнодорожных парома, к которым позднее присоединились три автомобильных. В начале 1990-х годов железнодорожные перевозки через пролив были прекращены в связи со старением железнодорожных поромов и береговой инфраструктуры. В 2004 году с прибытием новых железнодорожных паромов возобновилась переправа грузовых железнодорожных составов. Пассажирские поезда через переправу не следуют. Пассажирские и автомобильные перевозки паромами не прекращались.

В 2007 году был разработан проект моста, который соединял в себе две железнодорожные колеи, несколько полос автомобильной дороги и пешеходную дорожку. Проект предусматривал также возможность транзита сжиженного газа в цистернах, прокладку нефтепровода, линии электропередачи и даже водопровода в Крым. Длина моста должна была составить 4,5 километра, ширина – 22 метра, высота – 50 метров над уровнем моря. В 2008 году министерство иностранных дел Украины запретило финансировать этот проект из госбюджета до тех пор, пока Киев и Москва не согласуют, где именно по дну Керченского пролива проходит российско-украинская граница.

21 апреля 2010 года президенты России и Украины подписали Харьковский соглашения о строительстве моста через пролив. Мост планировалось построить к Олимпиаде 2014 года, но планам не суждено было осуществиться.

Наибольшая глубина Керченского пролива – 18 метров. Для сравнения: глубина Волги около Саратова вблизи опор автодорожного моста доходит до 33 метров.

Термин «транспортный переход» употребляется в связи с тем, что до последнего времени не было единого мнения, что целесообразно строить – мост или тоннель.

ЦИФРЫ

## Российский авторынкок-2014: основные показатели

Автомобиль сегодня есть в семьях 47% россиян. Наиболее типичный портрет автовладельца – 25-34-летний обеспеченный москвич или петербуржец с высшим образованием. Отечественные машины и иномарки в настоящее время пользуются у автовладельцев одинаковым спросом. Лишь 13% респондентов сегодня задумываются о покупке машины.

*Инициативный всероссийский опрос ВЦИОМ проведен 22-23 февраля 2014 г.*

Есть ли в Вашей семье автомобиль или нет?												
	08.06	02.08	02.09	07.09	03.10	09.10	03.11	04.12	03.13	05.13	09.13	02.14
Да, есть один автомобиль	34	37	37	41	37	38	39	43	43	40	43	43
Да, есть больше одного автомобиля	3	3	2	4	5	5	4	4	4	4	3	4
Нет	63	58	60	54	57	56	56	52	52	55	52	53
Отказ от ответа	-	2	1	-	1	1	1	1	1	1	2	меньше 1

Какой автомобиль имеется в Вашей семье? (любое число ответов, % от тех, у кого в семье есть автомобиль)										
	08.06	02.08	02.09	07.09	03.10	03.11	04.12	03.13	02.14	
Новый автомобиль отечественной марки (не старше 3 лет)	16	13	14	14	14	13	15	12	11	
Подержанный автомобиль отечественной марки (старше 3 лет)	59	51	49	51	50	46	41	36	40	
Новая «иномарка» (не старше 3 лет)	8	11	14	15	17	14	16	17	17	
Подержанная «иномарка» (старше 3 лет)	19	25	27	24	24	30	31	37	35	
Затрудняюсь ответить	2	3	-	1	1	1	1	1	2	

ПЕРСПЕКТИВА

## Смена экспортного вектора

Российский сырьевой экспорт, который был долгие годы одним из важных драйверов экономического роста, далее эту функцию выполнять уже не может. И это становится очевидным. В наступающей перспективе акцент необходимо сдвигать в сторону несырьевого экспорта. Реалистичен ли такой вариант?

Структура несырьевого экспорта, как было сказано премьер-министром России Дмитрием Медведевым на заседании правительства, где рассматривался вопрос о мерах по развитию системы поддержки экспорта несырьевых товаров, нуждается в серьезной модернизации, в том числе и из-за значительных изменений на традиционных сырьевых и энергетических рынках. Сегодня на первый план выходят высокотехнологичная, наукоемкая продукция, а также формирование системы стимулирования и поддержки внешнеэкономической деятельности.

Россия по уровню поддержки своих экспортеров значительно уступает другим странам, причем не только развитым, но и странам, которые относятся к разряду развивающихся.

По экспертным данным, доля несырьевого экспортного направления в валовом внутреннем продукте страны – 10-12%. В то же время в странах БРИКС – в Индии и Китае – она в 1,5-2 раза выше (например, в Китае – 25%). А в быстроразвивающихся странах Азии еще выше: в Корейской Республике – 50%, на Тайване – больше 60%. Да и в развитых странах Европы эта доля значительно выше российской: например, в Германии – 40%.

Успешная работа в этом направлении невозможна без масштабного государственного участия – без доступа к долгос-

рочным и относительно дешевым финансовым ресурсам, а также без страхового и гарантийного сопровождения экспортных контрактов. В России такая поддержка существует, хотя, возможно, и в недостаточной мере.

По линии Внешэкономбанка (ВЭБ) в прошлом году она составила 120 млрд рублей, и это обеспечило экспорт российской промышленной продукции на сумму более 600 млрд рублей.

Дмитрий Медведев обратил внимание руководства ВЭБа на поддержку малого и среднего бизнеса, начинающих предпринимателей, которые планируют производить высокотехнологичную продукцию и заинтересованы в выходе на внешние рынки. Таким клиентам должны быть предложены специализированные продукты, доступные для них по стоимости кредита и учитывающие специфику их деятельности, включая различные риски, свойственные этому виду производства.

Есть и другие механизмы поддержки, в том числе – Российское агентство по страхованию экспортных кредитов и инвестиций. Этот институт только начал работать, и итоги первого года его деятельности – 60 проектов на сумму 74 млрд рублей.

Разрабатываются условия для кредитования иностранных покупателей российских товаров и услуг по рыночным ставкам. Развиваются нефинансовые ме-

ханизмы поддержки внешнеэкономической деятельности. Идет работа по изменению деятельности российских торговых представительств за рубежом. Их работа должна стать более целенаправленной по продвижению товаров на мировой рынок.

Сейчас торгпредства работают больше по прямым заказам и соглашениям с крупными российскими компаниями либо с регионами, которые представляют интересы среднего и малого бизнеса, который не может непосредственно вступить в договорные отношения. В рамках таких соглашений сегодня реализуется около 280 проектов по продвижению отдельных позиций российского несырьевого экспорта на общую сумму 25 млрд долларов.

Как было сказано на заседании главой Минэкономразви-

а требуемое в России обязательное количество документов при оформлении экспорта – девять, в США и Канаде – три.

Органам надзора и контроля необходимо поменять свое видение в отношении экспортеров несырьевого направления. Они должны видеть в них элиту российской экономики, создающую стоимость для страны, а не потенциальных нарушителей, как это происходит сейчас.

Сам же бизнес, ориентируясь на несырьевой экспорт, по словам члена Экспертного совета при Правительстве РФ, директора по инновационному развитию открытого акционерного общества «РОСНАНО» Юрия Удальцова, не может дальше конкурировать, если сам не будет развивать технологии и продукты.

#### 600 млрд рублей – экспорт российской промышленной продукции в 2013 году

Алексеем Улюкаевым, должен быть создан единый институт, который сочетал бы и страховую, и кредитную поддержку. По расчетам министерства, создание такого института в рамках действия разработанной «дорожной карты» позволило бы к 2018 году выйти на рост объемов кредитования до 18 млрд долларов.

«Дорожная карта» предполагает и упрощение административных процедур, и снижение барьеров и сроков, а также числа документов, необходимых для обеспечения экспорта, до четырех. В настоящее время в стране оформление стандартного контейнера занимает 22 дня, в то время как в Германии – девять, в США – шесть дней,

В России, по мнению Юрия Удальцова, не так уж много предприятий, способных реально поставлять экспортную продукцию, поэтому им нужно помочь состояться. Этот процесс неотделим от импорта, потому что технологии придется частично покупать, оборудование частично завозить, и если доступ к этому не будет облегчен, то предприятия не будут принимать решения о создании экспортного производства.

Таким компаниям нужна и юридическая поддержка – помощь в защите их интеллектуальной собственности на разных рынках и поддержка в развитии кадрового потенциала.

Вячеслав АКСЕНОВ

СОЦИАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ БИЗНЕСА

# Полесский феномен

Город Микашевичи обрел свой статус благодаря самому крупному в Европе предприятию по производству нерудных материалов «Гранит» – бренду, известному не только в Беларуси.

Огромный комбинат, который во многом преобразил регион, строили, как тогда было принято, всем Советским Союзом. Растущие масштабы промышленного и жилищного строительства требовали увеличения объемов производства, и в 1975 году в окрестностях городского поселка Микашевичи на базе одноименного карьера предприятие дало первую продукцию.

Одновременно с комбинатом, в одночасье ставшим градообразующим предприятием, преобразались и Микашевичи: ускоренными темпами строилось жилье, дороги и объекты социальной инфраструктуры. На просторах бывшего СССР было немало предприятий, от работы которых зависела жизнь и благополучие целых городов: белорусский «Гранит» из их числа. По сути, это не только производство, это масштабный социальный проект.

Нынешний генеральный директор Эдуард Гаврилович вырос в управленца высокого уровня на родном предприятии. Начинал электрослесарем, потом работал главным энергетиком карьера, главным инженером и вот уже два года возглавляет РУПП «Гранит».

– Для многих наших работников, кто, как и я, родился в Микашевичах, город и предприятие – это две половинки одной жизни, – говорит он. – И никто бы нас не понял, если бы мы не занимались развитием города. Так здесь было всегда. Мы создаем нормальные условия труда на каждом рабочем месте, заботимся о полноценном питании рабочих, благоустраиваем территорию и вместе с районными и городскими властями занимаемся благоустройством Микашевичей, улучшением дорожной сети, ремонтом и реконструкцией учреждений социальной сферы, организацией досуга детей и молодежи. Конечно, молодежи уделяем особое внимание, понимая, что это наше будущее. На предприятии принята специальная программа по подготовке кадров: обучаем будущих наших специалистов в училище, посылаем учиться по специальностям, которые нам нужны. Создаем условия и для труда, и для отдыха. На балансе предприятия – шикарный Дворец культуры, плавательный бассейн, физкультурно-оздоро-

вательный центр, санаторий.

Даже по меркам Беларуси Микашевичи – относительно небольшой городок, но каждый раз, возвращаясь сюда, замечаешь, как он хорошеет. Появляются новые жилые дома и торговые объекты, заасфальтированные улицы и мощеные тротуары, благоустроенные газоны.

Переоценить вклад «Гранита» в развитие города невозможно, – говорит председатель Микашевичского городского совета Анатолий Давыдович. – Только в прошлом году предприятие вложило в развитие Микашевичей 3 миллиарда белорусских рублей. Может, для столицы это небольшие деньги, но для города с населением около 15 тысяч человек – весьма существенные. Проблемы? Они, конечно, есть, но совместными усилиями мы их решаем. Благодаря хорошим зарплатам на наших предприятиях, а это помимо «Гранита» еще и завод «Спецжелезобетон», люди живут неплохо: почти в каждой семье имеется автомобиль. В городе три школы и гимназия, хорошо оборудованная больница, и культурная жизнь – также на уровне. Есть и перспективы на будущее, утверждена программа развития города в связи со строительством Ситницкого ГОКа, благодаря которой в городе в ближайшее время появится и гостиница, и новая баня, и торговый-бытовой центр, и детское

кафе, а также еще одна школа. Город меняется на глазах и в вопросах благоустройства, и газоснабжения, и жилищного строительства.

– Наше будущее и будущее города – это строительство Ситницкого горно-обогатительного комбината в рамках республиканской программы, утверждает президентом, – рассказывает о перспективах «Гранита» Эдуард Гаврилович. – Во-первых, как оценили специалисты, запасов горных пород для производства щебня и других строительных материалов карьера «Микашевичи» хватит примерно на тридцать лет, а карьер «Ситница» обеспечит работой предприятие еще как минимум на полвека. Во-вторых, это более тысячи новых рабочих мест, расширение и обновление производственной и городской инфраструктуры. И очень важно, что ввод в строй нового комбината даст нам возможность наращивать экспорт.

Ожидается, что после ввода нового предприятия за счет приезжих город Микашевичи вырастет примерно на три тысячи человек. Однако больше всего Анатолия Илларионовича радует тот факт, что уже несколько лет в городе наблюдается положительная динамика рождаемости. Обнадеживающая тенденция, которая говорит о качестве жизни в регионе.

Герман МОСКАЛЕНКО



ФОТО БЕЛТА