

МАЛЕНЬКИЕ «ДЕТРОЙТЫ» БОЛЬШОЙ ПРОВИНЦИИ

Проблемы малых городов на отечественном рынке труда

Николай ЛАШКЕВИЧ

n.lachkevich@
souzveche.ru

У СОСЕДЕЙ «МОНОБЕДЫ» НЕТ

Вроде бы беспокоиться нам не о чем. Если сравнивать с европейским рынком труда, то безработных в нашей стране немного. На прошлой неделе на заседании российского правительства министр труда Максим Топилин заявил, что уровень официальной безработицы составляет всего 5,2 процента. В Европе, к сведению, около 10. Кризис на первый взгляд вроде бы обошел боком сферу занятости населения.

Однако внешне благостную картину портит тот факт, что относительно низкий уровень безработицы зафиксирован лишь в крупных российских мегаполисах, прежде всего в Москве и Санкт-Петербурге. В малых городах, особенно в так называемых моногородах, положение совершенно иное.

В России насчитывается более трехсот проблемных городов, в основном с градообразующими предприятиями, где планка официальной (не скрытой!) безработицы переваливает далеко за десять процентов. То есть чуть ли не в десять раз выше, чем, скажем, в Москве или в любом другом большом областном центре.

В Беларуси, если сопоставить показатели в рамках Союзного государства, таких огромных ножиц нет. Уровень зарегистрированной безработицы составил 0,5 процента от 4,5 миллиона занятых в экономике работников. То есть примерно в те же десять раз меньше, чем в целом по России. А по срав-

нению с малыми российскими городами разница и того больше.

Так, если в небольшом Нязепетровском районе Челябинской области, где стержнем тамошней экономики является литейно-механический завод, выпускающий башенные краны, с просьбой о трудоустройстве обратились почти тысяча человек, то в целом по Беларуси число зарегистрированных безработных составило всего около 23 тысяч.

Можно много писать о причинах таких впечатляющих различий. Например, о сохранности промышленного потенциала республики, обеспечивающего работой граждан, о других особенностях экономического развития стран, входящих в Союзное государство, однако факт остается фактом: белорусская экономика в условиях пусть и регулируемого, но все же свободного рынка сумела сохранить производство и, стало быть, рабочие места. Соответственно, термин «моногорода», ставший у нас синонимом непропорционального экономического развития и незавидного социального положения жителей, к нашим соседям оказался неприменим.

ГРАДООБРАЗУЮЩИЕ БЕДНЯКИ

Несколько месяцев назад довелось побывать в Ирбите Свердловской области. В городе былой славы русского купечества работы практически нет. Действуют лишь несколько небольших предприятий. Среди них - химико-фармацевтический, трубный и молочный заводы. Остальные, более мелкие, выживают как могут. Главный гигант со-

ветской мотоциклетной промышленности, Ирбитский мотозавод, выпускавший в начале 90-х годов до полутора сотен тысяч мотоциклов «Урал» в год, давно дышит на ладан.

Частный бизнес так и не помог предприятию вылезти из долговой ямы, а государство все эти годы стояло в стороне, лишь имитируя поддержку. Видимо, полагало, что нет смысла спасать производство. А зачем, считалось, если можно ездить на «Сузуки» и «Кавасаки»? Специалисты разбежались, молодежь отправилась на заработки в Екатеринбург или Москву.

Прежде за счет налоговых отчислений от мотозавода можно было любую городскую брешь залатать. Теперь городской кошелек «отощал» настолько, что денег едва хватает на социальные выплаты, жаловались мне в Гордуме. Да и безработным надо платить пособия - по закону, максимум пять тысяч рублей в месяц.

И такое положение складывается во многих малых городах страны, живущих за счет градообразующих предприятий. Вот где спряталась безработица, на которую надо обратить властям самое пристальное внимание. Можно, конечно, отвернуться, превратить наиболее бесперспективные провинциальные городки с единственной фабричной трубой, переставшей дымить, в свои маленькие «детройты» наподобие столицы американского автомобилестроения, ныне утопающей в долгах. А с их жителями что делать-то?

Деятельность созданного в прошлом году Фонда развития моногородов эффективной никак не назовешь. Это вполне объяснимо. Не считать же 3 миллиарда рублей, полученных фондом в прошлом году от государства, как и 4,5 миллиарда, выделенных в этом, теми суммами, которые помогут выправить ситуацию. Тут нужны крупные государственные финансовые вливания и инвестиционные проекты в рамках государственно-частного партнерства, которые вытащили бы экономику провинции из кризиса и предоставили новые рабочие места. В противном случае вышеперечисленные миллиарды пойдут разве что на элементарное затыкание дыр.

Продолжение темы
на стр. 8-9.

ТУРПОМОЩЬ



РОССИЯНЕ ПОЛЕТЯТ В ЕГИПЕТ ЧЕРЕЗ МИНСК?

Беларусь не собирается отменять
авиасообщение с курортами

Дмитрий НЕРАТОВ

d.neratov@souzveche.ru

После того как две недели назад в небе над Синайским полуостровом произошла трагедия с самолетом компании «Когалымавиа», Россия с 6 ноября временно приостановила полеты на курорты Красного моря. Белорусские перевозчики, наоборот, скорее всего увеличат количество чартерных рейсов.

На днях из Египта вернулись представители авиакомпании «Белавиа».

- Наши эксперты проверили, как досматривают наших пассажиров и их багаж. А также как проходят процедуры обслуживания рейсов компании «Белавиа», - рассказала ее представитель Ольга Герасенко.

В Министерстве транспорта и коммуникаций Беларуси подтвердили, что в ближайшее время не собираются ограничивать полеты в аэропорты Хургады и Шарм-эль-Шейха.

- Мы постоянно мониторим ситуацию, связанную с безопасностью полетов «Бел-авиа», - говорится в сообщении Минтранса.

Многие белорусы не смогли поехать на отдых по уже купленным путевкам из-за того, что вылет их рейсов планировался из Москвы. Им оперативно предлагают полететь в другие страны или заморозить деньги до тех пор, пока не возобновят сообщение из России.

Россияне начали активно искать альтернативные пути полета к месту отдыха. По данным поисковой системы «Яндекс», запрос «Как попасть в Египет» после отмены рейсов бьет все рекорды. Ищут информацию даже по теме: «Как добраться до Египта на машине», «Как добраться до Египта пешком». Также пользователи интересуются, как попасть на курорты через другие страны. Кроме того, выросло количество поисковых запросов на перелеты в Египет через Минск.

ЛИЧНЫЙ ОПЫТ

НЕ ПОКУПАЕТЕ ПУТЕВКУ? ЗНАЧИТ, ЛЕТИТЕ С ДВУМЯ ПЕРЕСАДКАМИ

Корреспондент «СВ» связался с офисом продаж «Белавиа» в Минске и попробовал купить билет в Шарм-эль-Шейх.

- Я москвич, хочу купить билет из Минска.

- Есть варианты только с двумя пересадками: до Стамбула нашей компанией, оттуда в Каир местными авиалиниями и потом из Каира в Шарм или Хургаду. Прямых регулярных рейсов нет. Чтобы попасть на чартер - обращайтесь в турагентство. Они формируют заказы после продажи путевок. Сейчас вылетает 2-3 самолета в неделю.

Звоним белорусскому туроператору «Тысяча туров».

- Просто билеты на самолет в Египет мы вам купить не можем. Нужно приобрести путевку. Но все раскуплено, есть возможность лишь на конец ноября. Билет туда-обратно, 11 ночей в пятизвездочном отеле на одного человека обойдется в 54 тысячи рублей.

Долететь на самолете до Минска из Москвы стоит 4-5 тысяч рублей.

По информации авиакомпаний и агентств по продажам:

- Попасть в Шарм-эль-Шейх из Минска можно регулярными рейсами через Каир, билет обойдется в 32 тысячи рублей.
- Если добираться с пересадкой через Турцию, билет в среднем будет стоить 9 тысяч в одну сторону: Москва - Стамбул - 6 тысяч рублей + Стамбул - Шарм-эль-Шейх - 3 тысячи рублей.



Полупустые цеха Ирбитского мотозавода: людей и мотоциклов «Урал» по пальцам пересчитать.