

Без расточительности

Государственная политика по рациональному использованию энергоресурсов имеет социальный аспект

Елена Абрамова

Непросто научить человека разумно использовать тепло, воду, электроэнергию, если эти блага можно получать в неограниченном количестве. Когда есть счётчики, проще стать рациональным хозяином. Об энергосбережении и приборах учёта наш разговор с заместителем министра энергетики и ЖКХ Свердловской области Николаем СМЕРНОВЫМ.

—Николай Борисович, с чем связано, на ваш взгляд, изменение сроков обязательного оснащения домов узлами учёта энергоресурсов?

—В Федеральном законе № 261 были установлены чёткие временные рамки для оснащения потребителей счётчиками. С одной стороны, это государственная политика по рациональному использованию энергоресурсов. В то же время она имеет социальный аспект — такие меры за счёт уменьшения коммунальных платежей позволяют экономить семейный бюджет. Как показывает практика, среднестатистическая семья, установив узлы учёта, платит за коммунальные услуги на 30 процентов меньше, чем прежде. Но оказалось, что за два года выполнения поставленной задачи технически и физически невозможно. Заводы просто не успевают выпускать такое количество оборудования. В то же время счётчики и услуги по их установке имеют определённую цену. Не каждая семья за столь короткий промежуток времени может найти средства на эти цели. Поэтому и было принято решение

отодвинуть сроки обязательной установки приборов учёта тепла, воды и электроэнергии на полгода. На оснащение газовыми счётчиками дали ещё три года, так это достаточно дорогое оборудование, и процент жилья, обеспеченного им, довольно низок.

—Действительно, все, кто установил счётчики в квартирах, в один голос утверждают, что платить за «коммуналку» стали меньше. Почему же далеко не все спешат последовать этому примеру?

—Многие, как ни странно, считают, что если закон обязывает иметь счётчики, кто должен прийти и их поставить. Но по Жилищному кодексу всё имущество внутри квартиры устанавливается и ремонтируется собственником за счёт собственных средств. При анализе ситуации выявился и такой любопытный момент. Часто люди, ремонтируя свои квартиры, зашивают ниши, где проходят трубы, это мешает установке счётчиков. Но по жилищному законодательству жители обязаны обеспечить лёгкий доступ к коммуникациям. Есть и малообеспеченные слои населения, у которых просто нет средств на установку оборудования.

—Предусмотрены ли для них какие-либо льготы?

—В Екатеринбурге за счёт средств местного бюджета приборами учёта обеспечиваются ветераны ВОВ и некоторые другие категории граждан. У нас также есть предельный уровень оплаты услуг ЖКХ. Превышающие его суммы в платёжках компенсируются из бюджета. Затраты на счётчики могут быть включены в квитанцию, и если сумма превышает предельный уровень, она также подлежит компенсации. Если квартира

неприватизированная, нанIMATEЛИ должны обратиться в муниципалитет, чтобы он за счёт своих средств поставил приборы учёта или компенсировал затраты на эти цели.

—Сегодня на рынке представлены разнообразные контролирующее оборудование и немало компаний, предлагающих услуги по его установке. Как сделать правильный выбор?

—Безусловно, приборы учёта отличаются по технологическим особенностям и по цене. Но бывает, что дешёвый счётчик через полтора-два года выходит из строя. Поэтому нельзя забывать простую истину: скупой платит дважды. Я бы посоветовал поинтересоваться опытом работы тех фирм, которые занимаются установкой: сколько лет они на рынке, на каких объектах работали? В области есть компании с хорошей репутацией и опытом свыше 15 лет. Как правило, у них в ассортименте большой выбор оборудования, и можно подобрать подходящее по цене и техническим особенностям. Ведь эффективность счётчиков зависит и от условий работы. К примеру, если в дом поступает достаточно чистая вода, можно обойтись самым простым водосчётчиком. А если степень загрязнённости высокая, нужен прибор, способный выдержать такую нагрузку. Можно поговорить с опытными соседями или обратиться в местную администрацию, спросить, какая организация оснащала счётчиками бюджетные учреждения.

—Приборы учёта обязывают экономить. Но многие наши сограждане психологически к этому не готовы. Мы думаем: страна большая, ресурсов много...

—Простая экономия не требует особых усилий с нашей стороны. Не секрет, что многие, вернувшись с работы, включают телевизор, даже если его никто не смотрит, и свет во всех комнатах. Пусть свет горит только там, где мы находимся. Не надо мыть посуду под большой струей воды и держать кран открытым, когда чистишь зубы. Элементарные правила должны войти в привычку.

—Ожидается, что в странах Евросоюза уже с 2015 года основным типом построек станут так называемые «пассивные» дома, которым хватает примерно 30 процентов энергии, потребляемой стандартным домом. Как в Свердловской области обстоят дела с проектированием и строительством энергоэффективных и «пассивных» домов?

—Строительные нормы



требует особых усилий с нашей стороны. Не секрет, что многие, вернувшись с работы, включают телевизор, даже если его никто не смотрит, и свет во всех комнатах. Пусть свет горит только там, где мы находимся. Не надо мыть посуду под большой струей воды и держать кран открытым, когда чистишь зубы. Элементарные правила должны войти в привычку.

—Ожидается, что в странах Евросоюза уже с 2015 года основным типом построек станут так называемые «пассивные» дома, которым хватает примерно 30 процентов энергии, потребляемой стандартным домом. Как в Свердловской области обстоят дела с проектированием и строительством энергоэффективных и «пассивных» домов?

—Строительные нормы

и правила за последние годы существенно изменились, ужесточились требования к энергоэффективности. Что касается энергоэффективных зданий, такой дом возводится в Академическом районе Екатеринбурга, до конца года он должен быть сдан в эксплуатацию. Дома повышенной энергоэффективности строятся сейчас в посёлке Светлореченском. Кроме того, у нас разрабатывается типовой проект трёхэтажного многоквартирного дома с максимальным набором энергоэффективного оборудования, позволяющего с минимальными потерями использовать энергию солнца и земли. Когда проектировщики завершат работу и проект будет опробован, он будет предложен для тиражирования. Рост затрат на строительство таких домов мизерный по сравнению с получае-



Н.Смирнов

мым эффектом. Жильё должно быть доступным не только по цене покупки, оно должно быть доступным в процессе последующей эксплуатации. Стоит добавить, что самые новые цеха, построенные на промышленных предприятиях области, к примеру, в Первоуральске и Нижнем Тагиле, по энергоэффективности полностью соответствуют западным требованиям. Расход энергоресурсов на производство продукции там минимальные.

С счётчиками проще экономить

Вопрос с дефицитом бензина в Екатеринбурге решён

Накануне обнаружился дефицит бензина Аи-92 на заправках Екатеринбурга, принадлежащих «Газпромнефть-Урал» и «Лукойл-Пермьнефтепродукт».

Министр транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области Геннадий Маренков заявил, что ведётся проверка соблюдения сроков поставки бензина. Сейчас ситуация нормализована, и поставки бензина на заправки осуществляются в штатном режиме. Министр пояснил, что проблемы возникли в связи с задержками цистерн на железной дороге. В первой половине дня в город поступили 28 цистерн для «Газпромнефть» и 10 цистерн — для «Лукойл». Ещё ряд цистерн находились на разных отрезках пути от Перми до Екатеринбурга. Не исключено, что задержки топлива связаны с летними ремонтными работами на железнодорожных путях.

Информация о задержке топлива была вовремя доложена губернатору Александру Мишарину. По его поручению контроль за доставкой взял на себя начальник Свердловской железной дороги. Региональным министерством транспорта и дорожного хозяйства ведётся мониторинг цен на бензин, чтобы определить, были ли зафиксированы нарушения и спекулятивные скачки, не допустить роста цен и соблюсти сроки перевозки. Однако, по словам Геннадия Маренкова, у «Газпромнефть-Урал» и «Лукойл-Пермьнефтепродукт» должны быть резервные запасы топлива для предотвращения форс-мажорных ситуаций.

Россия не верит в избавление Германии от кишечной палочки

В немецком институте имени Роберта Коха заявили, что эпидемия кишечной палочки в Европе закончилась.

Однако главный санитарный врач РФ Геннадий Онищенко не спешит доверять коллегам из Германии и разрешать ввоз немецких овощей в Россию. Институт утверждает, что последний случай заболевания был зафиксирован 4 июля. Поскольку информации о новых заражениях не поступало, а инкубационный период длится три недели, то можно считать, что вспышка эпидемии ликвидирована. Однако, по словам Онищенко, Россия располагает иными данными, свидетельствующими о том, что последний случай заболевания был зарегистрирован не 4, а 25 июля. Ситуация с Германией остаётся нерешённой, продукция страны по-прежнему остаётся в «чёрном списке».

Подписан закон о господдержке сельхозстрахования

Президент России Дмитрий Медведев подписал Федеральный закон о государственной поддержке в сфере сельскохозяйственного страхования.

Общие положения закона должны вступить в силу с 1 января 2012 года. По закону половину страховой премии страховщику уплачивает предприниматель, а вторую половину вносит государство на основании заявления сельхозпроизводителя. Государство окажет поддержку на основании специальных договоров сельхозстрахования, а её объём будет определяться ежегодно законом о федеральном бюджете в соответствии с планом сельхозстрахования, разрабатываемым на основании предложений субъектов РФ и объединения страховщиков.

Субсидии на сельхозстрахование с господдержкой в 2011-2012 годах составят 12 миллиардов рублей.

За последние пять лет количество деловых центров увеличилось втрое

Стратегический проект «Екатеринбург — международный центр деловых коммуникаций» предусматривает открытие восьми новых деловых центров. На конец июля в городе введено два объекта класса «В».

Это деловой центр «Татищевский» (улица Татищева, 49), площадь которого составляет 9,3 тысячи квадратных метров и деловой центр «На Основинской» (улица Основинская, 6), площадью 14,5 тысячи квадратных метров. А до конца года в Екатеринбурге планируются открытие ещё шести центров, четыре из которых относятся к классу «А» и два к классу «В». Площадь новых зданий составит 261,8 тысячи квадратных метров. На сегодняшний день в городе расположено 67 деловых центров, площадью 724,9 тысячи квадратных метров. Из них четыре относятся к классу «А», семь — «В+», 45 объектов, относящихся к классу «В» и 11 объектов имеют класс «С».

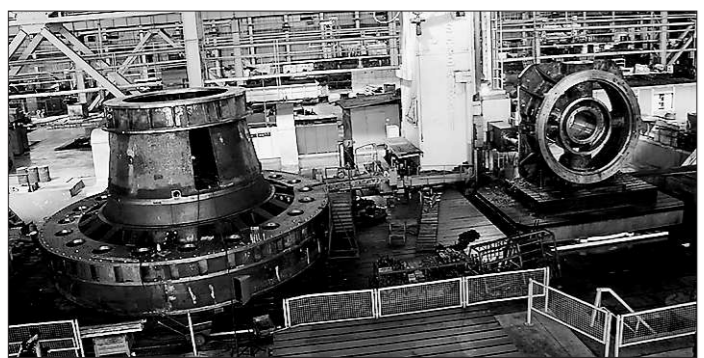
Подборку подготовила Татьяна РЯБОВА

Губернатор поможет со строительством второй ветки метро

26 июля на встрече с трудовым коллективом ОАО «Уралмашзавод» Александр Мишарин заявил о том, что поможет с финансированием строительства второй ветки метро, сообщает официальный портал Екатеринбурга.

По словам губернатора, правительство Свердловской области пошло навстречу городской администрации Екатеринбурга и подключилось к решению проблемы финансирования строительства второй ветки метро, которая должна связать восток и запад Екатеринбурга.

Анатолий ГРЕНАДЕРОВ



«Уралмашзавод» — здесь будет создан кластер нефтегазового оборудования

Концепция прорыва



Расширенное воспроизводство инноваций, создание новых секторов, укрепление позиций Свердловской области на рынках высокотехнологичной продукции возможно только при условии использования новых подходов и инструментов. В современных условиях таким инструментом может стать структурная диверсификация промышленности на кластерной основе.

Ядром одного из потенциальных кластеров станет технико-внедренческий центр металлургии и тяжёлого машиностроения в Екатеринбурге.

Создание инновационного кластера нефтегазового оборудования предполагается на базе ОАО «Уралмашзавод».

Но одними кластерами такую машину, как уральская индустрия, наверх не поднимешь. Недаром среди остальных направлений губернатор выделил развитие инновационной среды и развитие системы коммерциализации технологий. «Программа должна учитывать возможности Агентства стратегических инициатив, а также Фонда «Сколково» в Свердловской области». В соответствии с договором о сотрудничестве между УрФУ и Фондом «Сколково» университет будет служить для фонда площадкой для дальнейшей коммуникации с академическими институтами и промышленной

сферой», — подчеркнул Александр Мишарин.

Кроме кластеров и тесной дружбы со «Сколково» это и создание новых особых экономических зон, участие в венчурных проектах и софинансирование инновационных производств. Приоритетные направления развития отрасли промышленности области расписаны отдельным пунктом и пока весьма в общих чертах.

Александр Петров, вице-премьер-министр промышленности и науки Свердловской области, комментируя итоги президиума правительства, сказал: «Концепция комплексной программы развития промышленности — это отправная точка для формирования конкурентоспособной промышленности региона. В концепции определены основные задачи и направления развития промышленности. Министерство промышленности и науки Свердловской области разработало этот документ в тесном взаимодействии с министерством экономики Свердловской области, Уральской Торгово-промышленной палатой, Свердловским областным Союзом промышленников и предпринимателей, УрФУ, Институтом экономики УрО РАН. При этом мы открыты для новых замечаний и предложений по концепции. Текст документа будет размещен на официальном сайте ведомства, мы приглашаем к его обсуждению все заинтересованные круги».

Тромбы на шпалах

Грузоперевозки определяют темп развития всей экономики

Виктор БАРАНОВ

Если учесть, что 85 процентов всех грузов в стране перевозятся по железной дороге, то возникшие в последнее время заторы в системе грузоперевозок могут стать препятствием для поддержания темпов развития всей экономики.

Затарились и терпят убытки

Так, председатель областной администрации Анатолий Гредин прогнозирует необходимость интенсификации грузоперевозок в нашем регионе. «На территории области начинается реализация ряда инвестиционных проектов. Это строительство двух предприятий в Полевском, реконструкция НТМК, строительство лесоперерабатывающего завода в Дружинино, также производственные мощности планируется увеличить ЗАО «Фанком», — говорит премьер. — Нам нужно выработать решение, благодаря которому грузоперевозки не станут сдерживающим фактором развития внутрирегиональной экономики».

И уже сейчас, как жалуются генеральный директор ООО «Уральский лесэкспорт», член некоммерческого объединения работодателей «Уральский союз лесопромышленников» Ринат Рахимов, из-за проблем с отправкой грузов они недополучили выручки за 5 месяцев текущего года в размере 240 млн. руб. И дальше будет только хуже, так как завет лесопромышленников на грузоперевозки выполняются в лучшем случае на 57 процентов. А для небольших предприятий и вовсе наполовину.

Аналогичные трудности испытывают предприятия строительного комплекса и производители нерудных материалов для нужд строительства. Ситуация обострилась настолько, что руковод-

ство ОАО АПК «Кушвинский шебёночный завод» поставило вопрос об остановке производства с последующей консервацией предприятия. И это в самый разгар строительного сезона.

То же наблюдается и по всей стране: ежемесячное снижение объёма перевозок строительных грузов по железной дороге. А в ряде регионов из-за невозможности вывезти продукцию наблюдаются случаи переработки высококачественной экспортной древесины в дешёвую щепу. И всё это происходит на фоне постоянного сокращения парка специализированных вагонов.

Составам нужно придать ускорение

В Свердловской области обсуждается вариант «разгрузки» через создание собственной операторской компании. И кое-кто из крупнейших операторов, действующих на транспортном рынке Среднего Урала, уже выразил готовность стать региональным перевозчиком. Причём обещается даже снижение тарифов на перевозку «невыгодных» лесных и строительных грузов.

Вторая же грузовая компания (ВГК), чей филиал территориально расположен в Екатеринбурге, выступила с инициативой учреждения саморегулируемой организации (СРО) на рынке железнодорожных грузовых перевозок. И это, по мнению заместителя гендиректора ВГК — директора свердловского филиала Михаила Шарина, позволит минимизировать интересы грузоотправителей, операторов и грузополучателей. «Владельцы подвижного состава нужно объединить, скоординировать их действия, придать им соответствующий статус, что позволит исключить появление «заязжик операторов», — заявил М. Шарин.

Признавая полезность данных мероприятий, эксперты вместе с тем указывают на то, что это мало повлияет на увеличение количества вагонов.

Тогда как основной проблемой многие считают именно нехватку подвижного состава. С чем, похоже, согласны и участники рынка грузоперевозок, судя по тому, как, словно пирожки, раскупается продукция вагоностроительных заводов.

Но этот спрос неестественный, так как зачастую вагоны закупаются про запас. В частности, на тот случай, если подвижной состав где-то застрянет и обратно быстро не возвращается.

Причём, что характерно, падает скорость грузового движения. Что и понятно, так как пропускная способность транспортной сети ограничена, и она попросту закупоривается. И уже давно было подсчитано, что при общем количестве вагонов одним миллион железная дорога встанет. Тогда как сейчас их больше миллиона и потому движение замедляется. А если продолжать идти по экстенсивному пути — наращивать вагонный парк, — то можно и вовсе заехать в тупик.

Сеть забивается и порожняком. Так, если на советских железных дорогах коэффициент порожнего пробега не превышал 24-28 процентов, то в настоящий момент он вырос до 40 процентов. И подобная неэффективность имеет место не только у операторских компаний.

Так, если четыре года назад средний простой вагона под грузовыми операциями не превышал 37 часов, то сейчас он достигает 83 часов. Для примера: в настоящее время производители минеральных удобрений держат вагон под погрузкой почти пять с половиной суток, под выгрузкой — более двух с половиной, тогда как нормативное время простоя, заложенное в тарифе, — сутки на погрузку, двое — на выгрузку.

И если исключить крайний случай, когда вагоны используются некоторыми предприятиями в качестве временных складов, то на первый план в качестве тормоза выйдут устаревшие методы управления грузоперевозками и нехватка, в частности, сортиро-

вочных мощностей. К примеру, парк маневровых локомотивов безнадежно устарел, и их элементарно не хватает.

Оптимизация достижения пункта назначения

Как считают независимые эксперты, реформу грузоперевозок следует вести по двум направлениям. Во-первых, использовать новый механизм ценообразования с заменой действующей километровой инфраструктурной составляющей тарифа зональной системой ценообразования с привязкой к крупным железнодорожным узлам. Ещё более кардинальное предложение — унификация тарифов вне зависимости от вида груза, а главным параметром должны стать нагрузка на ось и длина вагона. Во-вторых, необходимо перейти на движение по расписанию, как на Западе, а не как сейчас — состав с сортировочной станции не тронется, пока не наберётся нужное количество вагонов.

Но, как считают в Институте проблем естественных монополий, одновременно с вышепредложенным нужно заниматься расшивкой «узких мест» на железной дороге. К числу проблемных участков относятся основные железнодорожные коридоры, ряд крупных транспортных узлов, подходы к морским портам. По разным оценкам, протяжённость таких участков находится в диапазоне от 4 до 8 тысяч километров. А минимальная потребность в наращивании станционного путевого хозяйства для обеспечения маневренности полигонов железнодорожной сети составляет 1546 километров. Что, конечно, требует значительных инвестиций.

И очевидно, что без срочного реформирования системы грузоперевозок не добиться транспортной доступности и улучшения качества услуг, чего требует заявленный курс на модернизацию и инновации.