

СОДЕРЖАНИЕ:

		72	ИНВЕСТИЦИОННЫЙ И ДЕЛОВОЙ КЛИМАТ НА ТЕРРИТОРИИ ГОРОДА УЛЬЯНОВСКА
МАГ-ИНФО	3	83	ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ГРАДООБРАЗУЮЩИХ ПРЕДПРИЯТИЙ С ГОРОДСКИМИ ВЛАСТЯМИ ПО ВОПРОСАМ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ
САМАРА – СТОЛИЦА КРУПНЕЙШЕГО ПРОМЫШЛЕННОГО ЦЕНТРА АВИА – И РАКЕТОСТРОЕНИЯ РОССИИ	12	89	ОБРАЗОВАНИЕ ГОРОДА УЛЬЯНОВСКА
УКРАИНСКИЙ АВИАПРОМ ГОТОВ К СОТРУДНИЧЕСТВУ И НАЦЕЛЕН НА ЗАВОЕВАНИЕ НОВЫХ РЫНКОВ Г.А. Кернес	30	96	ОБЩЕСТВЕННЫМ ТРАНСПОРТОМ СТАВРОПОЛЯ УПРАВЛЯЮТ ИЗ КОСМОСА Н.И. Пальцев
ДОНЕЦК «ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО: ПРОБЛЕМЫ, ПУТИ РЕШЕНИЯ, ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ» А.А. Лукьянченко	38	98	МОСКВА СИСТЕМА ДЛЯ РЕФОРМЫ К.Г. Цицин
СПЕЦПРОЕКТ УЛЬЯНОВСК	42	100	НОВОСИБИРСК ПРОМЫШЛЕННО-ИННОВАЦИОННАЯ ПОЛИТИКА – ВАЖНЕЙШИЙ ЭЛЕМЕНТ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ГОРОДА В.Ф. Городецкий
ДВЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ СОВРЕМЕННОГО ГОРОДА: ИНФОРМАТИЗАЦИЯ И ИНФОРМАЛИЗАЦИЯ А.П. Пинков	54	106	СОВРЕМЕННЫЙ НИКОЛАЕВ – ГОРОД С ХАРАКТЕРОМ В.Д. Чайка
АВИАСТАР – КРУПНЕЙШИЙ В РОССИИ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ	62	112	АВТОМОБИЛЬ В ГОРОДЕ В.Н. Лексин
		118	МОСКВА СОВРЕМЕННЫЙ ГОРОД КАК ЖИВОЙ ОРГАНИЗМ Е.А. Пантелеев

СОДЕРЖАНИЕ:

ДНЕПРОПЕТРОВСК ДЕЙСТВУЯ В ОБЩИХ ИНТЕРЕСАХ...

И.И. Куличенко

124

ПРИНЦИПЫ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА ПРИ ПОСТРОЕНИИ ЭЛЕКТРОННОГО ПРАВИТЕЛЬСТВА РЕГИОНА НА БАЗЕ ЕДИНОГО НАЦИОНАЛЬНОГО ОПЕРАТОРА ИНФРАСТРУКТУРЫ ЭЛЕКТРОННОГО ПРАВИТЕЛЬСТВА

С.А. Калмык

130

134

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

А.И. Федоров

138

КРУПНЫЕ ГОРОДА КАК ЦЕНТРЫ ИННОВАЦИЙ

М.М. Соколов



Информационно-аналитический журнал «ВЕСТНИК МАГ»

УЧРЕДИТЕЛЬ:
ООО «Инфо-МАГ-Инвест»

ИЗДАТЕЛЬ:
Международная Ассамблея столиц и крупных городов (МАГ)

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР:
Светлана Скрипниченко

РЕДАКТОР,
ОТВЕТСТВЕННЫЙ СЕКРЕТАРЬ:
Анна Бердыко

ДИЗАЙН-ВЕРСТКА:
Людмила Журбицкая

АДРЕС РЕДАКЦИИ:
119019, г. Москва,
Ул. Новый Арбат, д. 11, стр. 1
Тел./факс (495) 691-2263
E-mail: vestnikmag@yandex.ru
www.e-gorod.ru

Журнал «ВЕСТНИК МАГ» зарегистрирован в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия

Свидетельство о регистрации средства массовой информации ПИ № ФС77-18950

Группа компаний «Галерея»
Тел. (495) 660-1509

Формат 60x90/8
Бумага мелованная
Печать офсетная
Тираж 4 000 экз.

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ
ЖУРНАЛА «ВЕСТНИК МАГ»:
ООО «Инфо-МАГ-Инвест»

РУКОВОДИТЕЛЬ СОВЕТА:
Мурадов Г.Л.
Руководитель Департамента внешнеэкономической деятельности и международных связей города Москвы, вице-президент МАГ

Заместитель руководителя совета:
Мищеряков Ю.Н.
Глава города Оренбурга, первый вице-президент МАГ

Члены редакционного совета:
Александров А.О.
Префект Центрального административного округа

Волончунас В.В.
Мэр города Ярославля

Тимченко В.С.
Председатель Комитета Государственной Думы РФ по вопросам местного самоуправления,

Председатель Всероссийского Совета местного самоуправления

Городецкий В.Ф.
Мэр города Новосибирска

Качкаев П.Р.
Глава административного городского округа «Город Уфа»

Норкин К.Б.
Советник ООН по устойчивому развитию

Оглоблина М.Е.
Руководитель Департамента экономической политики и развития города Москвы

Орлов С.В.
Депутат Московской городской Думы, председатель Комиссии по городскому хозяйству и жилищной политике

Соколов А.Н.
Мэр города Хабаровска

Соколов М.М.
Исполнительный вице-президент МАГ

Чернышев М.А.
Мэр города Ростов-на-Дону

Сагитов Р.К.
Генеральный секретарь Евро-Азиатского регионального отделения Всемирной организации «Объединенные города и местные власти» (ЕРО ОГМВ)

МАГ-ИНФО

Ульяновск: Фестиваль «Электронное будущее – 2010»



УЛЬЯНОВСК – Географические координаты:
52 гр. 20 мин. с.ш. 48 гр. 24 мин. в.д.
Снимок города Ульяновска из космоса

В апреле т.г. в Ульяновской области прошел фестиваль «Электронное будущее – 2010». В нём приняло участие свыше 100 заказчиков и уполномоченных органов. В ходе фестиваля участники отметили преимущества, которые даёт региону активное использование системы электронных торгов. Например, существенную экономию бюджетных средств: если в 2009 году на конкурсах в Ульяновской области экономия бюджетных средств составила 3%, то на электронных торгах – 10% (более чем в 3 раза). Кроме того, большое внимание в

Ульяновской области уделяется обучению специалистов, ответственных за развитие программ информатизации и ведение реестров.

Опыт работы региона был высоко оценен на прошедшей в феврале т.г. Международной конференции «Региональная информатизация. Стратегические приоритеты». Министерство экономики Ульяновской области получило диплом за лучшее решение в сфере проведения торгов в электронном виде – «Автоматизированный центр контроля государственного заказа «Ульяновск».

14–16 июля 2010 в городе Хабаровске

состоялась Конференция в формате заседания МРГ с обсуждением основного вопроса

«Использование информационных технологий в государственном и муниципальном управлении»



В работе конференции приняли участие представители Федерального Собрания, Правительства РФ, Исполкома СНГ, ЕврАзЭС, ВСМС, АСДГ, Правительства Москвы, руководители 14 субъектов РФ и 15 городов – членов МАГ, представители экспертного и бизнес-сообщества.

С приветственным словом к участникам конференции обратились губернатор Хабаровского края В.И. Шпорт, полномочный представитель Президента РФ в ДФО В.И. Ишаев, Мэр Москвы, руководитель МРГ, Президент МАГ Ю.М. Лужков.

В рамках конференции состоялись заседания «круглых столов»:

- «Государственные и муниципальные закупки в электронном режиме: реалии и перспективы сотрудничества»;
- «Библиотека в информационном обществе».

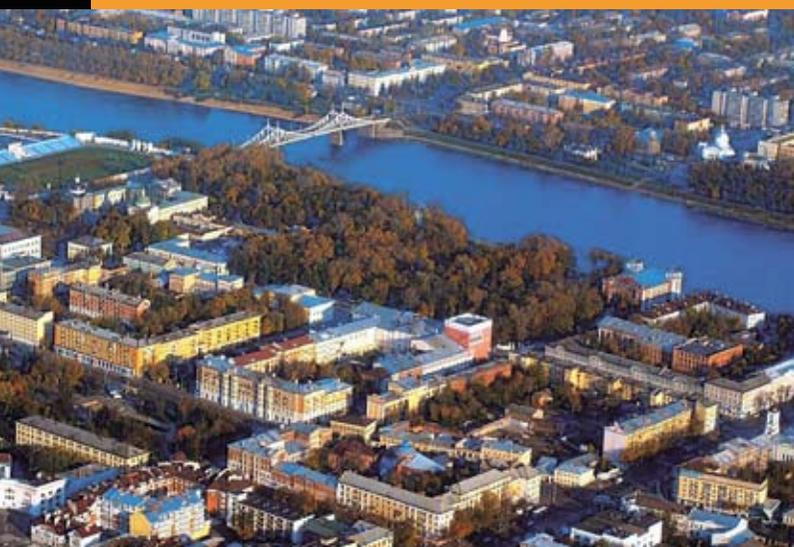
Руководством МРГ и МАГ уделяется приоритетное внимание проектам и программам, способствующим повышению эффективности местного самоуправления, взаимодействия гражданского общества и бизнеса с властью, качества и оперативности предоставления государственных и муницип

альных услуг, а также обеспечению эффективного межведомственного и межрегионального информационного обмена, интеграции информационных систем и ресурсов, увеличению объемов и качества муниципальных услуг, предоставляемых организациям и гражданам в электронном виде, совершенствованию нормативно-правового обеспечения стандартизации и администрирования муниципальных услуг и внедрению в практику городов типовых решений управленческого плана, а также взаимодействию граждан с органами государственной власти.

МАГ-ИНФО

8–9 июля 2010 года, город Тверь

Мэр Москвы, руководитель МРГ, президент МАГ Ю.М. Лужков принял участие в VII Тверском социально-экономическом форуме.



для деятельности МРГ по поиску, созданию базы данных и продвижению лучших практик программно-технических решений в различных областях городской жизнедеятельности, имеющихся в крупных городах. Эта работа в рамках проекта «Библиотека МАГ» ведется в тесном взаимодействии со всеми заинтересованными структурами и организациями на федеральном, региональном, межмуниципальном уровнях, с участием науки и бизнеса.

«На совещании с регионами мы приняли решение о том, что самые «продвинутые» из них в сфере информатизации могли бы бесплатно предоставить программное и организационно-техническое обеспечение другим регионам, желающим реализовать это решение», – отметил Юрий Лужков. Мэр Москвы также затронул вопрос улучшения качества медицинского обслуживания населения как одного из самых распространенных и самых необходимых видов услуг посредством внедрения информационных технологий, в частности, обеспечения возможности электронной записи к врачу и ведения в электронном виде истории болезни.

Свое видение по развитию информационных технологий в России высказали Сергей Собянин, руководитель Аппарата Правительства РФ; Сергей Нарышкин, глава Администрации Президента РФ; Леонид Рейман, советник Президента РФ; Игорь Щеголев, министр связи и массовых коммуникаций РФ; Сергей Степашин, руководитель Счетной палаты РФ; Андрей Фурсенко, Министр образования и науки РФ и другие. Всего на форуме выступило более 200 руководителей и специалистов в сфере региональной информатизации.

В рамках Форума 8 июля 2010 года под руководством Президента РФ Д.А. Медведева прошло заседание Совета по развитию информационного общества при Президенте РФ. На заседании, посвященном оценке промежуточных результатов и перспектив использования информационно-коммуникационных технологий, Президент РФ Дмитрий Медведев отметил, что их разработка и практическое применение особенно актуальны с учетом огромных расстояний в такой стране, как Россия.

Широкое использование новых технологий позволит, в частности, обеспечить равный доступ к госуслугам для всех жителей государства, а также существенно улучшить сами услуги во многих сферах, таких как: образование, здравоохранение, культура. Говоря об электронном правительстве, Президент подчеркнул, что это «не метод получения через интернет бланка какой-либо заявки, а возможность получения государственной услуги в электронном виде полностью и не выходя из дома».

На форуме был дан объективный анализ текущего уровня информационного развития и определены стратегические приоритеты в реализации государственной политики в сфере информационных технологий городами и регионами.

Приоритетные направления деятельности МАГ отражают ряд важных задач в области качественного улучшения городской среды, расширения ее инновационных ресурсов и возможностей. На первый план в 2009–2010 годах выдвинулись задачи выработки политики в области региональной информатизации.

VII Тверской социально-экономический форум «Информационное общество», прошедший 8–9 июля т.г. в Твери, стал крупнейшей площадкой для обсуждения текущего состояния и планов развития информационного общества и формирования электронного правительства в Российской Федерации, а также анализа выполнения национального плана реализации Стратегии развития информационного общества в России.

В Форуме приняло участие около 3000 человек из 70 регионов и 90 городов РФ. Программа Форума включила в себя два пленарных заседания, а также работу шестнадцати тематических секций.

Мэр Москвы, руководитель МРГ, Президент МАГ Ю.М. Лужков в своем выступлении рассказал участникам форума о ходе выполнения национального плана реализации Стратегии развития информационного общества в Российской Федерации до 2011 года по вопросам сокращения различий между субъектами РФ по уровню информационного развития. Ю.М. Лужков подчеркнул, что разработка действенных механизмов тиражирования и внедрения типовых решений позволит существенно экономить средства регионов на разработку однотипных систем и создаст предпосылки для сокращения различий субъектов Российской Федерации.

Международная Ассамблея является базовой основой

Подготовка Международного Форума

«Мегаполис: XXI век»



23 июля 2010 года в Москве Мэр Москвы, руководитель МРГ, Президент МАГ Ю.М. Лужков встретился с генеральным директором МАГ М.М. Соколовым.

На встрече были обсуждены вопросы **Международного Форума «Мегаполис: XXI век»**, проведение которого намечено на 29–30 ноября т.г. в городе Москве.

Соорганизаторы Форума – **Международная Ассамблея столиц и крупных городов, Министерство регионального развития РФ, Правительство Москвы, Исполнительный Комитет СНГ, Евразийское экономическое сообщество (ЕврАзЭС), Всероссийский совет местного самоуправления (ВСМС)**. Форум, уже третий по счету, стал эффективной площадкой для конструктивного диалога и обмена мнениями, разносторонним опытом, способствует выработке консолидированной позиции городских властей по наиболее острым вопросам социально-экономического развития крупных городов.

Поддержано предложение в комплексе на пленарном заседании обсудить вопрос **«Умный город: взгляд в будущее»**.

Обсуждены также другие вопросы жизнедеятельности МАГ, в т.ч. и предстоящей в городе Ульяновске 27 августа т.г. сессии МАГ.

Рабочая поездка в Ульяновск 18 –19 июля 2010 года

18–19 июля 2010 года состоялась рабочая поездка в город Ульяновск в связи с подготовкой сессии МАГ, которая, как известно, пройдет **27** августа в городе Ульяновске, под руководством генерального директора МАГ М.М. Соколова.

С участием руководителей городской администрации и городских служб, представителей ОАО «Авиастар» в рамках расширенного заседания коллегии города Ульяновск проведена рабочая встреча по вопросам сессии, организована презентация программ и проектов МАГ. На совещании отмечено, что МАГ за счет информационного ресурса и других целевых мероприятий на практике удалось обеспечить реально работающее межгородское взаимодействие.

Проведены встречи с мэром города Ульяновска А.П. Пинковым, председателем Ульяновской городской Думы В.А. Гвоздевым, а также с губернатором Ульяновской области С.И. Морозовым, на которых наряду с вопросами взаимодействия с МАГ обсуждены перспективы взаимовыгодного сотрудничества.



МАГ-ИНФО

Рабочая поездка в Иркутск 24 –25 июля 2010 года



24–25 июля 2010 года состоялась рабочая поездка делегации Москвы и МАГ в город Иркутск. В составе делегации – генеральный директор МАГ М.М. Соколов, первый заместитель руководителя Департамента экономической политики и развития города Москвы А.С. Пешков, заместитель руководителя Департамента городского строительства города Москвы Д.В. Коробов.

Обсуждались вопросы практического взаимодействия с администрациями Иркутской области и города Иркутск.

Проведен ряд рабочих встреч в администрации Иркутской области и города Иркутск. Отмечена важность двустороннего сотрудничества. Обсуждены вопросы практического

взаимодействия городов в такой важной отрасли городского хозяйства как строительство: администрацией Иркутской области и города Иркутска с учетом ведущейся подготовки к 350-летию столицы Восточной Сибири – города Иркутска, который в 2011 году отметит свое 350-летие, в рамках проекта «130-й квартал» Москве предложено рассмотреть возможность практического участия в строительстве гостиницы (7000 кв.м.) и здания бизнес-центра.

Достигнута договоренность о подписании новых соглашений между городом Москвой и Иркутской областью, а также с городом Иркутск. Итоги встреч были подведены с участием губернатора Иркутской области Д.Ф. Мезенцева.

27 июля 2010 года состоялась встреча генерального директора МАГ М.М. Соколова с президентом ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация» А.И. Федоровым.



Обсуждены вопросы хода подготовки сессии МАГ, которую намечено провести в городе Ульяновске.

Вынесенный на обсуждение вопрос практического взаимодействия градообразующих предприятий, к числу которых наряду с другими отраслями относятся и предприятия авиапрома, с властями крупных городов является крайне важным. А.И. Федоров поблагодарил МАГ за смелость и точный выбор повестки.

Достигнута договоренность об участии А.И. Федорова и его выступлении на Пленарном заседании сессии с содокладом. Проговорены также вопросы практического взаимодействия, в т.ч. и по использованию имеющихся и разрабатываемых в авиапроме новационных технологий двойного использования, участия в программе МАГ «Город – городу» и т.п.

Совещание в Минрегионе России



Осинцев Юрий Валерьевич,
Статс-секретарь, заместитель Министра
регионального развития Российской
Федерации

2 августа 2010 года в Министерстве регионального развития РФ состоялось совещание по вопросам подготовки заседания Совета при Президенте Российской Федерации по развитию местного самоуправления, которое намечено на середину сентября 2010 года. На заседании Совета вынесен крайне важный вопрос благоустройства территорий муниципальных образований и повышения качества жилищно-коммунального обслуживания населения.

Вел заседание заместитель министра регионального развития РФ Ю.В. Осинцев. В состав образованной рабочей группы, наряду с генеральным директором МАГ М.М. Соколовым, вошли руководители ряда городов РФ, эксперты, представители ВСМС, ОКМО и другие.

Намечен план действий, проработан перечень наиболее острых, требующих своего решения с учетом вынесенной на обсуждение повестки вопросов, к числу которых, наряду с прочим, отнесены: законодательное урегулирование вывоза ТБО, комплексного благоустройства территорий муниципальных образований, энергосбережения при капремонте и реконструкции жилья.

Рабочая группа МАГ предложила с учетом реализации Международной Ассамблеи проекта «Библиотека МАГ» представить сборник лучших городских практик в сфере информатизации ЖКХ, подготовить предложения по совершенствованию законодательства по тематике заседания Совета и т.п.

Автодром Смоленское кольцо

7 августа 2010 года в России появился первый автодром, позволяющий проводить международные автомобильные кольцевые гонки любого уровня Автодром назван «Смоленское кольцо», так как расположен в поселке Верхнеднепровском Дорогобужского района Смоленской области. Его презентацией стала международная гонка на грузовых автомобилях TRUCK BATTLE RUSSIA 2010 – 5-й этап чемпионата Европы по кольцевым гонкам.

В России до этого года не было стационарных трасс, способных принимать международные гонки в этой дисциплине. Еще в июне 2010 года инспектор FIA Э. Фрейташ провел инспекцию «Смоленского кольца». Официальный протокол подтвердил соответствие трассы требованиям FIA и возможность проведения официальных международных гонок в августе т.г. По окончании всех запланированных работ до старта российского этапа чемпионата Европы «Смоленское кольцо» получило лицензию FIA категории 2. Документ дает возможность проведения на автодроме всех соревнований по кольцевым гонкам, проходящим под эгидой FIA, за исключением «Формулы-1». Протяженность трассы составляет 3362 метра, ширина полотна 12-15 метров.

7 августа т.г. состоялась официальная

церемония открытия автодрома «Смоленское кольцо». На ней присутствовали полномочный представитель Президента в Центральном федеральном округе Георгий Полтавченко, Губернатор Смоленской области Сергей Антуфьев, владелец автодрома «Смоленское кольцо» Сергей Петриков, Генеральный директор МАГ Михаил Соколов и другие.

По мнению Губернатора Смоленской области С. Антуфьева, при благоприятном стечении обстоятельств и определенных стараниях, автодром может стать для Дорогобужского района бюджетообразующим предприятием.

Генеральный директор МАГ М.Соколов в своем выступлении на торжественной церемонии открытия трассы отметил:

«Знаменательно, что на Смоленщине появился такой неординарный спортивный объект, который по своей сути способствует продвижению здорового спортивного азарта и здорового образа жизни.

Международная Ассамблея столиц и крупных городов всегда рассматривала и рассматривает проект «Смоленское кольцо» как межгородской семейно-досуговый центр, пропагандирующий и продвигающий интересы автомобильного спорта среди подростков и молодежи.

Столь многогранный проект – пример конкретной реализации государственно-частного партнерства, уверен, за ним – будущее.»

Для обеспечения взаимодействия городских властей при реализации партнерских и инвестиционных проектов в сфере автоспорта и координации деятельности спортивно-технических клубов в городах – членах МАГ разрабатывается проект «Спортивно-технического клуба «МАГ Автоспорт» (СТК «МАГ-Автоспорт»). Основными целями СТК «МАГ – Автоспорт» являются: популяризация технических видов спорта, организация спортивных соревнований, создание условий для занятия автоспортом в городах – членах МАГ, поиск молодых талантов и подготовка спортсменов мирового уровня.

Первая в России гоночная трасса европейского уровня, позволяющая проводить этапы Кубка мира Международной федерации автоспорта (FIA), будет служить тренировочной базой для подготовки спортсменов стран Содружества к национальным и международным соревнованиям, что позволит поднять автомобильный спорт на качественно новый уровень.





Участникам и гостям Сессии Международной Ассамблеи столиц и крупных городов «Градообразующие предприятия и интересы города: практика взаимодействия и продвижения современных технологий и инновационных решений»

Уважаемые коллеги!

Сердечно приветствую вас на очередной сессии МАГ в городе Ульяновске! Крупный индустриальный центр на берегах Волги становится местом проведения важного мероприятия, нацеленного на дальнейшее продвижение инновационной промышленной политики, усиление взаимодействия в этой приоритетной для городов сфере. На примере авиапрома предполагается выработать общие подходы к развитию градообразующих предприятий в машиностроении, металлургии и других ключевых отраслях. Устойчивый рост и повышение конкурентоспособности производства на основе внедрения современных технологий служат укреплению бюджетного процесса, обладают мощным экономическим и социальным эффектом в городах, регионах и государствах в целом.

В сегодняшней непростой финансово-

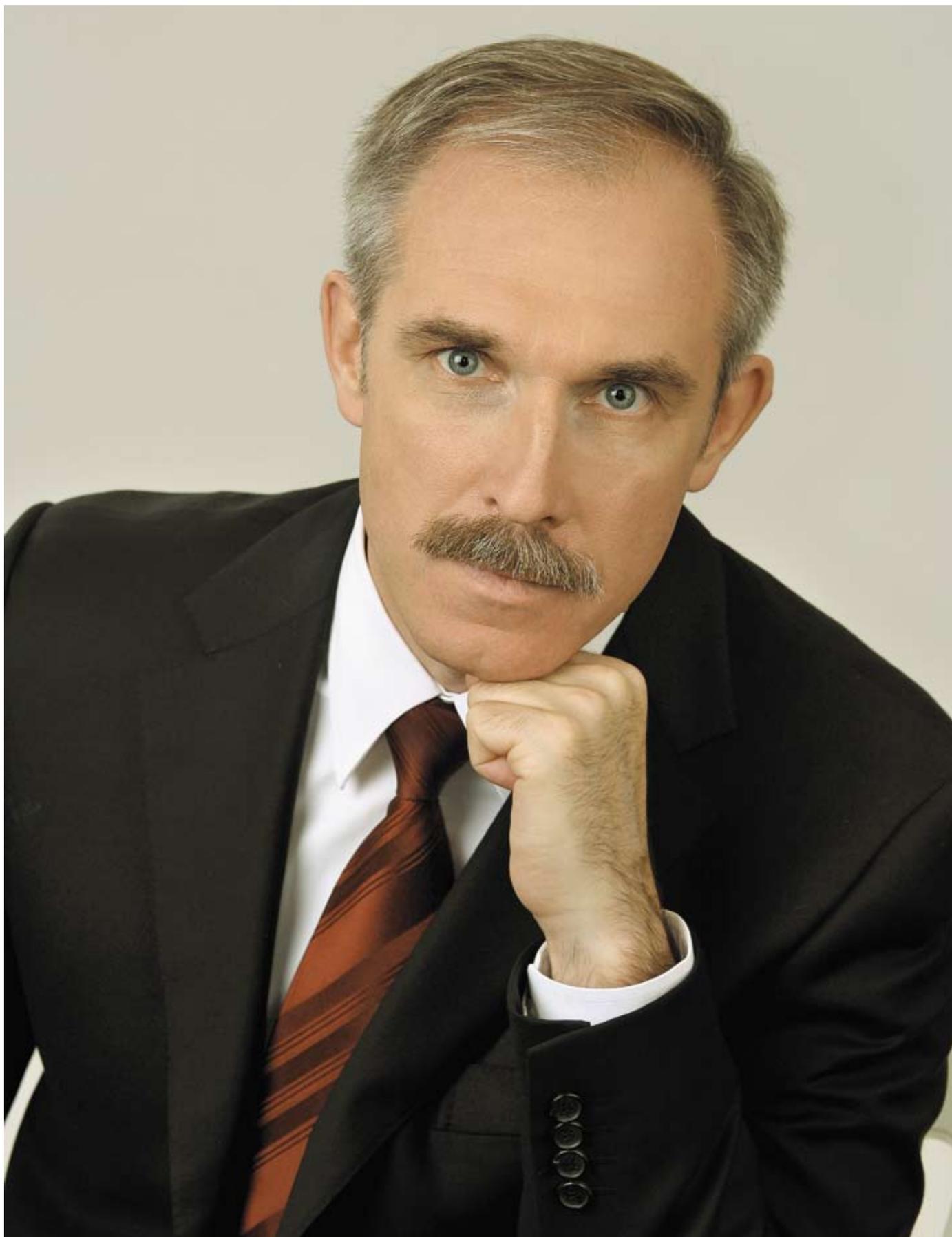
экономической ситуации ценность продуктивных совместных усилий под эгидой МАГ еще более возрастает. Авторитет Международной Ассамблеи напрямую зависит от реализации конкретных программ и проектов, которые способствуют созданию благоприятного инвестиционного климата, формированию энергоэффективной экономики, улучшению качества жизни населения и многим другим позитивным процессам в наших городах.

Убежден, что результаты работы сессии на гостеприимной ульяновской земле найдут зримое воплощение в жизнедеятельности столиц и крупных городов СНГ, дадут новый импульс взаимовыгодному межрегиональному и государственно-частному партнерству.

Желаю вам, уважаемые коллеги, дальнейших успехов в созидательном труде, крепкого здоровья и большого счастья!

Мэр Москвы, руководитель МРГ
Президент МАГ

Ю.М. Лужков



Уважаемые участники сессии Международной Ассамблеи столиц и крупных городов (МАГ) в Ульяновске, дорогие гости Ульяновской области!

Искренне рад приветствовать лучшие интеллектуальные силы страны на гостеприимной Ульяновской земле!

Проведение сессии МАГ в Ульяновске очень значимо для нашего региона. Это крупнейшее событие в общественно-политической жизни Ульяновской области, безусловно, вызовет живейший интерес общественности, позволит взглянуть на самые серьезные задачи, стоящие перед городом, регионом и, в конечном счете, всей страной, под новым углом найти новые пути решения проблемных вопросов муниципального управления.

Созданная 2 сентября 1998 года Международная Ассамблея столиц и крупных городов (МАГ) сплотила большие и малые города России и стран СНГ для достижения единой цели – развития всестороннего сотрудничества и создания условий для стабильного развития муниципальных образований, выработки конструктивных позиций по укреплению межнациональных отношений. Отрадно, что список постоянных членов МАГ с каждым годом растёт, а значит, растёт и число прямых контактов между руководителями

городов, устанавливаются прочные и долгосрочные связи между регионами. В современных условиях это очень важно.

Конференция МАГ в Ульяновске – это первый совместный шаг на пути развития нашего областного центра. Уверен, затрагиваемые на конференции вопросы, позволят нам по-новому взглянуть на наши действия в сфере продвижения современных технологий и инновационных решений, особенно в авиапроме. Уверен, что опыт, накопленный в городах России и странах СНГ, будет глубоко осмыслен и станет нашим общим достоянием.

Искренне верю, что все разработанные и реализуемые Ассамблеей проекты, программы и инициативы в дальнейшем получат продолжение в виде конкретных действий по продвижению и поступательному развитию городов, повышению комфортности условий проживания горожан.

Желаю участникам сессии конструктивного диалога, интересной и, самое главное, плодотворной работы, успешного решения поставленных задач, приятных впечатлений от гостеприимного города Ульяновска!

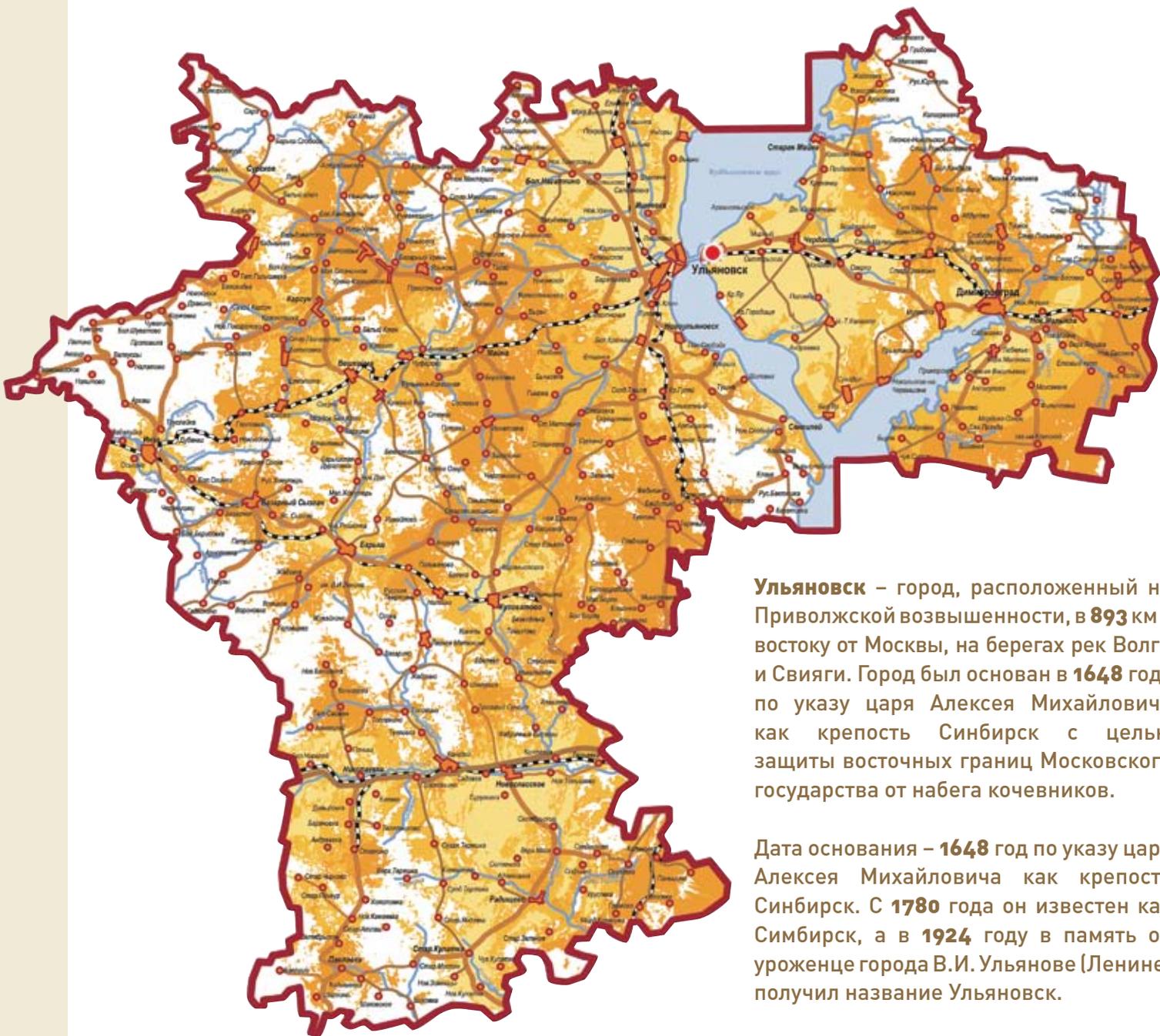
Губернатор-Председатель
Правительства Ульяновской области



С.И. Морозов

УЛЬЯНОВСК –

АДМИНИСТРАТИВНЫЙ ЦЕНТР УЛЬЯНОВСКОЙ ОБЛАСТИ



Ульяновск – город, расположенный на Приволжской возвышенности, в **893** км к востоку от Москвы, на берегах рек Волги и Свияги. Город был основан в **1648** году по указу царя Алексея Михайловича как крепость Синбирск с целью защиты восточных границ Московского государства от набега кочевников.

Дата основания – **1648** год по указу царя Алексея Михайловича как крепость Синбирск. С **1780** года он известен как Симбирск, а в **1924** году в память об уроженце города В.И. Ульянове (Ленине) получил название Ульяновск.

Население – **603,8** тыс. человек.
Площадь – **622,5** кв. км.

Дата вступления в МАГ – **2002** год.



УЛЬЯНОВСК –

уникальный в географическом, культурном и экономическом отношениях город с богатой историей...



Город был основан в **1648** году как крепость Симбирск на правом берегу Волги, называемом Венцом (высота более **120м**), окольным и воеводой Б.М. Хитрово (**1615-1680**) и дьяком Г. Кунаковым для укрепления «Симбирской черты». До конца **18** в. наш город сохранял название Симбирск, происходящее, по одной версии, от имени болгарского князя Синбира, основавшего городок Синбирск на Волге ниже современного Ульяновска.

В **1670** Симбирск осаждался отрядами С.Т. Разина. Именно под стенами Симбирска был решен исход крестьянской войны. Крепость выдержала осаду войск, и Степан Разин был вынужден уйти вниз по Волге.

1773 и **1774** гг. в Симбирском остроге под стражей содержался Е.И. Пугачев.

В **1708** г. Симбирск был причислен к Казанской губернии, в **1717** – к Астраханской, в **1728** – снова к Казанской.

С **1780** г. город стал центром Симбирского наместничества, а в **1796** году становится центром губернии. Начинается активное строительство, увеличивается торговый оборот. В начале **19** века в городе открываются театр, больница, гимназия, несколько позже – библиотека, памятник Н.М. Карамзину. В эти же годы были построены Троицкий и Николаевский соборы.

В **1898** году в Симбирске была проложена железная дорога, в **1913** году появилась электростанция, а в октябре **1916** года был введен в эксплуатацию крупный железнодорожный мост через Волгу. Это помогло городу стать одним из центров торговли хлебом, рыбой, скотом, лесом. В это же время строятся здания Крестьянского и Дворянского поземельного банков.

В конце **19** в. в Симбирске насчитывались **42** фабрики и завода (наиболее значительные – водочный, пиво-медоваренный, винокурный, воско-свечной заводы, мукомольни), **733** лавки, **526** ремесленных заведений.

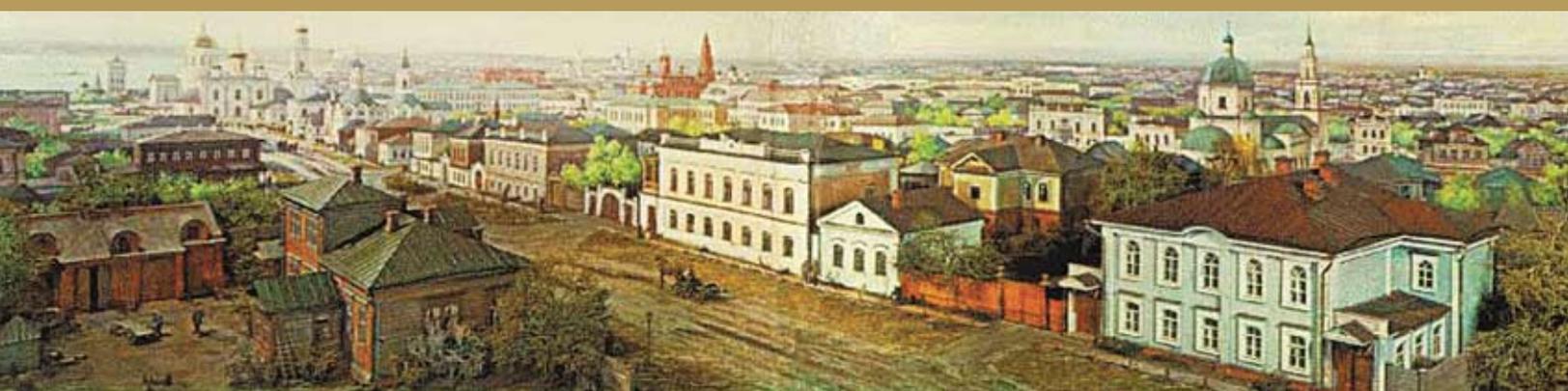
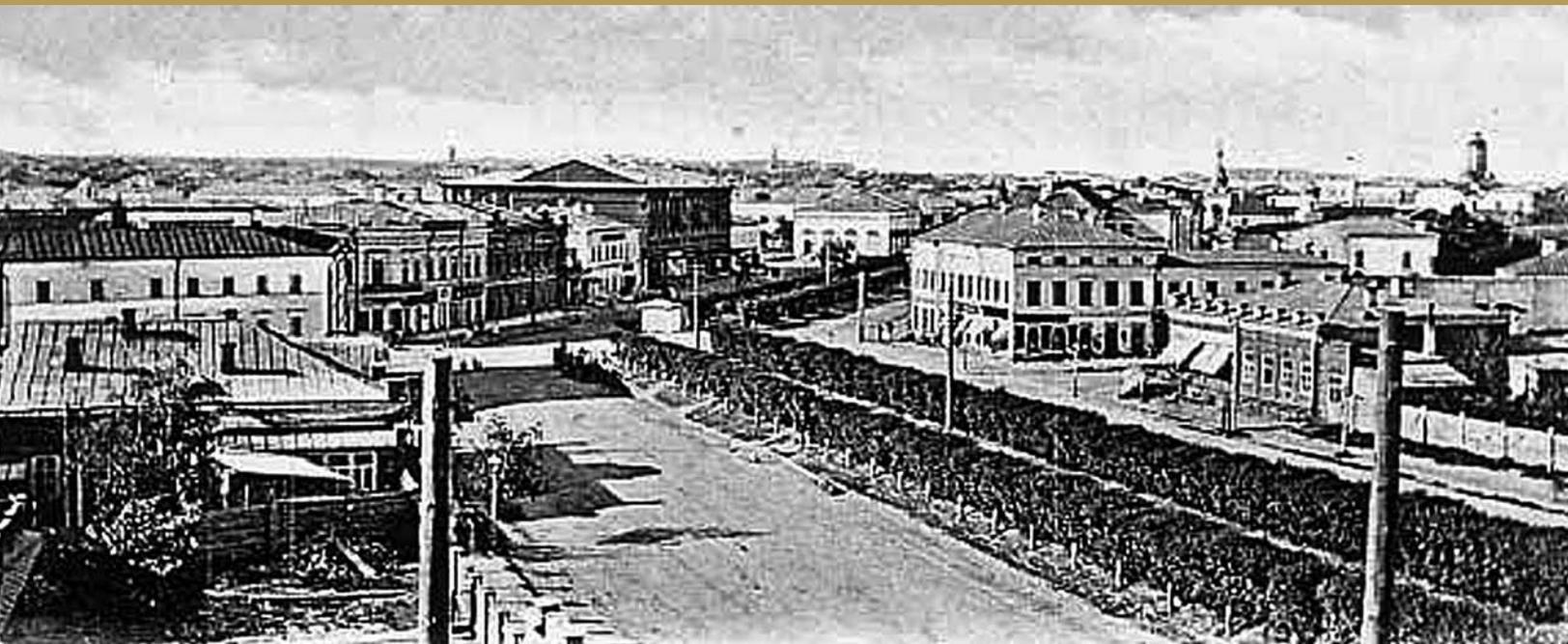
В городе действовали **29** православных церквей, **2** монастыря, лютеранская и католическая церкви, мечеть, синагога. Были открыты женская и мужская гимназии, кадетский корпус, духовная семинария, многочисленные благотворительные общества и учреждения, проложены водопроводная и телефонная связь.

В **1924** г. город переименован в Ульяновск. С **1928** Ульяновск входил в Средневолжскую область, с **1936** – в Куйбышевскую область. С **1943** – центр вновь образованной Ульяновской области. Симбирск – родина В.И. Ульянова, поэта Н.М. Языкова, писателей Д.В. Григоровича и И.А. Гончарова. В Симбирской губернии родился писатель и историк Н.М. Карамзин.



ОСНОВАТЕЛЮ СИМБИРСКА
БОГДАНУ ХИТРОВО

Основателю Симбирска Богдану Хитрову







Город Ульяновск – политический, экономический и культурный центр Ульяновской области

Город Ульяновск расположен на Приволжской возвышенности, на берегах рек Волга (Куйбышевское водохранилище) и Свияга, в 893 км к востоку от Москвы. На его территории расположены органы государственной власти Ульяновской области, территориальные органы федеральных органов исполнительной власти, органы местного самоуправления городского округа.

Территория муниципального образования «город Ульяновск» равна 622,5 кв. км. На 01.01.2010 г. проживает 624,6 тыс. человек (48% населения региона). В состав города входят 4 района: Ленинский, Заволжский, Засвияжский и Железнодорожный. Город является ведущим муниципальным образованием Ульяновской области, обеспечивая наибольшую долю в экономике и значительную часть налоговых поступлений в консолидированный бюджет субъекта РФ.

Ульяновск обладает диверсифицированной структурой в экономике, традиционной его специализацией является машиностроение (авиационная, автомобильная промышленность, приборостроение, станкостроение). Кроме того, в городе развито текстильное и швейное производства (0,3%

от общероссийского объема отгруженной продукции), обработка древесины и производство изделий из дерева, а также производство электрооборудования. В городе сосредоточены крупнейшие предприятия региона – ЗАО «Авиастар-СП», ОАО «УАЗ», ОАО «Ульяновский моторный завод», ОАО «Контактор», ФНПЦ ОАО «НПО «Марс», ОАО «УКБП», ОАО «Утес», ЗАО «Ульяновская обувная фабрика», ОАО «Гидроаппарат», ОАО «Русская Строительная Компания Ульяновск», ОАО УАЗ-Металлургия», ООО «Ульяновский приборостроительный завод», ОАО «Комета», ООО «АК Волга-Днепр», Кондитерская фабрика «Глобус», SABMiller Rus и другие.

В Ульяновске имеется уникальная транспортно-логистическая инфраструктура: два аэропорта, осуществляющие перевозку грузо-пассажирского потока класса «А», таможенный терминал; воздушное сообщение с крупнейшими аэропортами России (г. Москва), линии воздушного сообщения внутри ПФО; пассажирский и грузовой речные порты (грузовой – единственный в ПФО, расположенный на правом берегу Волги, что позволяет осуществлять дальнейшую транспортировку грузов) в западном направлении, а

также разветвленная сеть железных и автомобильных дорог.

Два берега Волги связаны между собой двумя мостами. Мост через Волгу между правого и левобережной частями Ульяновска, новый «Президентский» мост, выходящий за пределы г. Ульяновска и предназначенный в основном для движения транзитного транспорта.

Через Ульяновск проходят автотрассы регионального значения:

A151 Ульяновск — Цивильск, въезд на федеральную трассу М7.

P178 Саранск — Ульяновск — Димитровград — Самара.

P228 Ульяновск — Сызрань — Саратов — Волгоград.

P241 Ульяновск — Буинск — Казань.

К перспективным направлениям развития города относятся: реконструкция старого и продолжение строительства автодорожных развязок нового мостового перехода через р. Волга, реконструкция и строительство железнодорожной ветки ст. Яранск – ст. Котельнич, которая будет являться продолжением ж/д направления Астрахань-Саратов-Ульяновск-Казань с выходом на Киров и порты Белого Моря, соединит южный и северный ходы Транссибирской магистрали.

ПРИРОДНЫЕ РЕСУРСЫ

Ульяновск является областным центром Ульяновской области. Географические координаты города 54°с.ш. и 48° в.д. Город расположен на водоразделе двух рек – Волги и Свияги. Это определяет выделение западной правобережной возвышенной части (Предволжье) и восточной левобережной низменной части (Заволжье).

Город расположен в зонах лесостепи и лиственных лесов. Климат умеренно континентальный. Средняя температура января – 6,8 °С, июля – +21,4 °С. Осадков около 400 мм в год. Почвы – черноземы, серые лесные, пойменные, дерново-карбонатные.

Город Ульяновск богат водными ресурсами, по его территории протекают реки Волга и Свияга, расположено Черное озеро. Река Свияга – правый приток реки Волги. Длина ее 375 км. На Ульяновскую область приходится 201 км.

В Ульяновске распространены полезные ископаемые, используемые в стройиндустрии, например Сельдинское месторождение керамзитовых глин. Расположено на северной окраине г. Ульяновска, на правом берегу р. Свияги у бывшей д. Сельдь. Разрабатывается ООО «Ульяновсккерамзит».

Вырыпаевское месторождение кирпичных глин. Расположено на западной окраине г. Ульяновска, на левом берегу р. Свияги, в районе ЗАО «УКСМ», которое является недропользователем данного месторождения.

ОРГАНЫ МЕСТНОГО САМОУПРАВЛЕНИЯ

Уставом муниципального образования «город «Ульяновск» предусмотрена следующая структура

органов местного самоуправления: Ульяновская Городская Дума, Глава города Ульяновска, мэрия города Ульяновска.

Ульяновская Городская Дума является выборным представительным органом местного самоуправления города. Количественный состав Городской Думы – 35 депутатов, избранных сроком на пять лет.

Мэрия города Ульяновска – исполнительно-распорядительный орган муниципального образования «город Ульяновск». Руководство деятельностью мэрии города осуществляет Глава города Ульяновска на принципах единоначалия.

Глава города – выборное должностное лицо, избирается сроком на пять лет.

ДЕМОГРАФИЧЕСКИЙ ПОТЕНЦИАЛ ГОРОДА УЛЬЯНОВСКА

Одним из важнейших конкурентных преимуществ Ульяновска является человеческий капитал. В городе проживают представители 15 национальностей, 65% жителей – русское население. В общей численности населения 54,6% женщины, 45,4% мужчин. Плотность населения составляет в области 35,1 человек на 1 кв. км, в городе Ульяновске 1905 человек на 1 кв. км, что значительно выше, чем в Приволжском федеральном округе (31,1 человек на 1 кв. км) и в среднем по России. Высокая плотность населения, с одной стороны, формирует благоприятные предпосылки для создания новых производств.

КУЛЬТУРНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ

В городе расположены театры: Ульяновский областной драматический театр им. Ивана



Гончарова, Ульяновский областной театр кукол им. Валентины Леонтьевой, Ульяновский театр юного зрителя «NEBOLSHOY TEATR». При областной филармонии сформированы Ульяновский государственный академический симфонический оркестр и Ульяновский государственный оркестр народных инструментов.

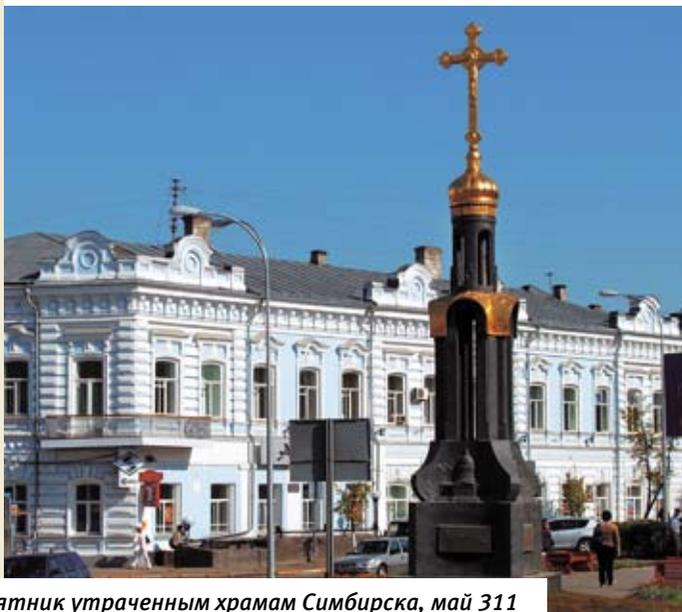
В Ульяновске работают 7 государственных музеев: Ленинский мемориальный комплекс, Государственный историко-мемориальный

заповедник, дворцы культуры и клубы, кинотеатры, Дворец книги (областная научная библиотека), 44 массовые библиотеки, 13 закрытых бассейнов, 6 стадионов, спортивные залы и манежи.

В городе издаётся более 20 газет и журналов, в том числе татарская «Эмет», чувашская «Канаш», эрзянская «Ялгат», немецкая «Rundschau».

В результате взаимодействия с Роскультурой в целях обеспечения сохранности историко-культурного

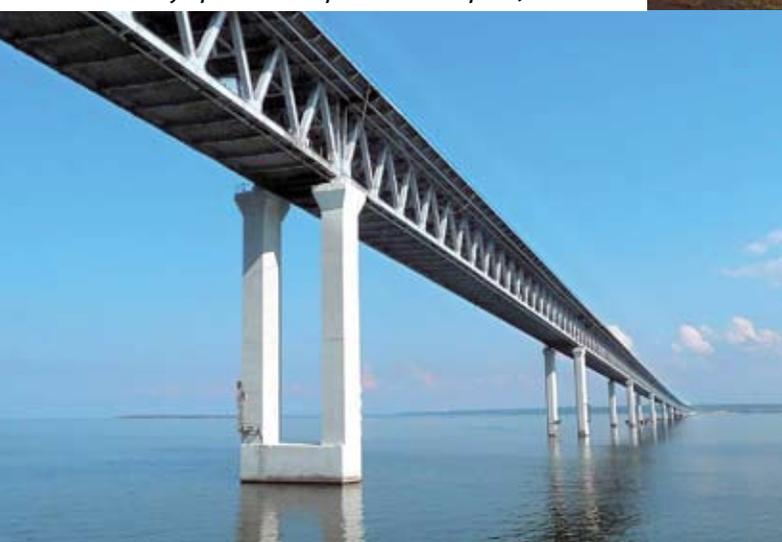
наследия Ульяновска с 2008 года проводятся ремонтно-реставрационные работы культурного наследия и памятников истории и культуры – «Дом, в котором в 1812 году родился и жил И.А. Гончаров» (ул. Гончарова, 20) и «Здание дворянского собрания, где в левом крыле находилась Карамзинская библиотека, членом совета которой был И.Н. Ульянов, а В.И. Ленин и члены семьи Ульяновых - активными читателями» (ул. Коммунистическая, 2).



памятник утраченным храмам Симбирска, май 311



Стадион «Труд»



Мост, который уже соединил два волжских берега в районе Ульяновска, во многом уникален. Он будет одним из самых крупных в Европе. Его длина составляет 6,96 километра, а



с учетом подъездных участков 24 км. Мост 3 этажный. Внизу пойдёт скоростной трамвай, а сверху 5 полосная автострада и пешеходный переход.



Театр кукол



Существование буквы "ё" благословили знаменитые литераторы России. 18 ноября 1783 года в доме директора Петербургской академии наук княгини Екатерины Романовны Дашковой состоялось одно из первых заседаний недавно созданной Академии словесности. С участием таких знаменитостей, как Державин и Фонвизин. Обсуждался проект полного толкового Славяно-русского словаря, знаменитого впоследствии Словаря Российской академии. Академики уже было собирались расходиться по домам, когда Екатерина Романовна, улыбнувшись, спросила у присутствующих, сможет ли кто-нибудь написать слово "ёлка". Академики решили, что княгиня шутит, но та, написав произнесённое ею слово: "Полка", спросила: правомерно ли изображать один звук двумя буквами? И не лучше ль ввести новую букву "ё"? Доводы Дашковой показались убедительными, и вскоре её предложение было утверждено общим собранием академии. Затем идею Дашковой подхватил Карамзин, и с его лёгкой руки буква "ё" вошла в состав русского алфавита.



МАЛЫЙ БИЗНЕС

Индикатором реального состояния, формируемого городскими властями, хозяйственного климата является, в первую очередь, развитие малого бизнеса, поскольку именно он более всего восприимчив к принимаемым на городском уровне решениям.

За 2009 год общее количество зарегистрированных в городе субъектов малого предпринимательства (СМП) составило 27.737 единиц (104,77% к аналогичному периоду прошлого года), в том числе индивидуальных предпринимателей 19.534 единицы (103,87% к периоду прошлого года). Рост наблюдался в отраслях: торговля и общественное питание, строительство, в сфере транспорта и связи.

В Ульяновске успешно реализуется муниципальная программа «Развитие субъектов малого и среднего предпринимательства в муниципальном образовании «город Ульяновск» на 2009-2012 годы», в рамках которой оказывается поддержка субъектам предпринимательства в области подготовки, переподготовки и повышения квалификации кадров.

В планах развития субъектов малого и среднего предпринимательства стоит задача увеличения количества занятых в малом бизнесе до 30% всех работающих и обеспечения налоговых доходов городского бюджета от малого предпринимательства на уровне не менее 25% всех налоговых поступлений.

Оценка качества жизни населения и социально-экономического развития г. Ульяновска в сравнении с регионами, входящими в Приволжский федеральный округ, Российской Федерацией в целом, с крупнейшими городами России и мегаполисами мира

При оценке качества жизни населения используются более ста показателей, применяемые для оценки эффективности деятельности органов исполнительной власти субъектов РФ органов местного самоуправления в соответствии с Указами Президента РФ №825, 607, (утвержденных Комиссией при Президенте РФ 18.07.2007г.).

**РАНГИ ГОРОДОВ ПО СВОДНОМУ ИНДЕКСУ КАЧЕСТВА ЖИЗНИ НАСЕЛЕНИЯ
(СОГЛАСНО РЕЙТИНГУ АГЕНТСТВА FITCH)**

	2006	2007	2008	2009
Краснодар	1	2	2	1
Москва	3	4	3	2
Тольятти	2	1	1	3
Тюмень	5	5	8	4
Челябинск	11	12	11	5
Уфа	9	8	4	6
Оренбург	6	3	5	7
Омск	14	11	10	8
Екатеринбург	10	10	9	9
Ростов-на-Дону	7	7	6	10
Красноярск	8	9	7	11
Санкт-Петербург	17	16	13	12
Казань	4	6	12	13
Волгоград	21	14	15	14
Саратов	18	22	24	15
Рязань	19	17	17	16
Новокузнецк	25	23	18	17
Самара	15	15	14	18
Воронеж	13	18	19	19
Кемерово	24	24	21	20
Ульяновск	12	20	22	21
Пермь	26	27	23	22
Новосибирск	20	19	26	23
Хабаровск	28	28	20	24
Владивосток	16	13	16	25
Ярославль	30	30	30	26
Иркутск	27	25	25	27
Нижний Новгород	29	29	29	28
Ижевск	23	21	27	29
Барнаул	22	26	28	30

Две тенденции развития экономики современного города: Информатизация и информализация

Город – это особый организм, для которого важны его месторасположение, внутренняя динамика и социальная структура. Однако, вслед за развитием глобальной (мир-системной) экономики некоторые города теряют былое могущество, другие – обретают «второе дыхание», третьи – создают «прорыв с нуля».



Пинков Александр Петрович,
Глава города Ульяновска

В чём же причина проявления разнонаправленных тенденций? В отличие от традиционных объяснений американский социолог и экономист С. Сассен связывает глобальную экономику с развитием определённых городов как мест высокой концентрации потенциала роста.

При этом одним из самых важных факторов проявления и реализации «потенциала роста» является воздействие эффективных коммуникаций на городскую экономику, централизация некоторых видов деятельности на основании телекоммуникаций. Следует также отметить, что данный фактор серьёзно повлиял на падение бывшего значения прежних агломераций.

В то время как сегодня когорта так называемых «главных городов» реализует возможность быть центрами глобального производства и обеспечивает возможности глобального контроля, большое количество других крупных городов теряют свою роль центров промышленного производства вследствие децентрализации, расщепления производства. Такие города, как Детройт, Ливерпуль, Манчестер, Нагоя, Осака и другие были затронуты децентрализацией основных отраслей производства на государственном и межгосударственном уровнях. Эта же тенденция хорошо знакома и многим российским городам.

Новая структура экономической деятельности вызвала изменения в организации работы, отразившиеся в изменениях спроса на рабочую силу и в поляризации

распределения доходов. В частности, новые отрасли промышленности показывают большой разрыв в уровнях оплаты среди высоко- и низкооплачиваемого персонала, чем в старых отраслях, стремящихся к упадку. Почти половина работ в отрасли услуг для производителей – это низкооплачиваемые работы. Две другие тенденции развития глобальных городов также привели к экономической поляризации. Одна из них – большое предложение низкооплачиваемых видов работ для предпринимательства, стремящего быть «средним классом». Хорошо иллюстрирует эту тенденцию рост числа дорогих ресторанов, роскошных домов и отелей, магазинов для гурманов, магазинов модной одежды, химчисток и прачечных, которые являются неотъемлемой частью нового городского ландшафта. Однако большинство видов занятости в этих предприятиях обслуживания являются низкооплачиваемыми.

Вторая тенденция развития, достигая существенных размеров, заключается в «упадке промышленного сектора». «Упадок» включает в себя снижение объёма занятости в существующих отраслях и предложение работ в новых отраслях, особенно в связанных с IT-технологиями, но на иных условиях оплаты и социальных гарантий. Эти же обстоятельства приводят к возрастанию «информализации» производственных отношений между предприятиями и субъектами новых секторов экономики.

Неформальная практика – это взаимодействие индивидов или социальных институтов,

лишённое непосредственного государственного или муниципального регулирования. Государственно-муниципальное регулирование выступает главным образом в форме административного, законодательного, нормативного вмешательства в организацию дел сообщества. Неформальная практика присуща не только экономической, но и политической, социальной, культурной и иным сферам человеческой деятельности. Неформальная практика существует в сложном симбиозе с (инициализированной (регулируемой государством) формальной практикой. Она возникает в случаях: принципиальной невозможности регулирования отношений в отдельной части функционирования сообщества; временного отсутствия регламентации; чрезмерной регламентации; «ошибочной» (неразделяемой с точки зрения норм сообщества) регламентации и т.д. Таким образом, обе названные практики существуют неразрывно одна от другой.

Неформальная экономика начинает восприниматься государством или муниципалитетом как проблема в случае значительного количественного роста её объёма. В этом случае отношения, доминирующие в неформальной экономике, начинают угрожать нормам и законам, устанавливаемым государством, расшатывать официальный миропорядок.

В любом городе остаётся пространство для неформальной экономики, которое возникает в результате сознательного процесса уклонения части экономических

субъектов (мелких торговцев, производителей, специалистов и др.) от регулирования органами власти в целях укрытия доходов, сложности и дороговизны процесса государственной регистрации и лицензирования и так далее. Кроме того, современный город вмещает в себя полиэтничный состав населения, выходцев из различных по степени цивилизационного развития регионов одной страны и разных государств. Эти категории горожан в особой степени склонны избегать государственного регулирования их деятельности.

Массовым является уклонение от государственного регулирования в период экономических трансформаций, когда государство не может наладить оптимальный и взаимоприемлемый компромисс с экономическими субъектами, как это продолжает иметь место в России. Однако неформальная городская политика не сводится только лишь к экономике. Неформальные аспекты городской политики включают в себя деятельность «параполитических» неформальных организаций.

Неформальные аспекты деятельности официальных организаций – ещё одна сторона «неформального города». Обучение и коммуникации, лидерство и клики, дискриминация по половому и этническому признаку – все это различные проявления неформальности в городе. Весьма обширна неформальная практика в медицинской сфере. Различные целители, колдуны и гадалки – огромный сектор экономики и неформальных отношений, основанных на вере и предрассудках людей.

Развитие неформального сектора экономики в городах является одной из общепризнанных мировых тенденций в развитии городских поселений. В научной литературе накоплен огромный потенциал исследований, посвященных неформальной экономике. Можно выделить стандартные функции неформальной экономики в различных странах: удовлетворение потребностей населения с невысоким уровнем дохода (услуги более низкого качества); расширение сферы предоставления услуг (работа в вечерние и ночные часы, торговля специфическим ассортиментом товаров и услуг и т.д.); приближение услуг к непосредственным потребителям (уличная торговля, услуги на дому и т.д.); предоставление безналоговых, престижных услуг потребителям с высоким уровнем дохода, незаинтересованным в декларировании своих приобретений; расширение рынка труда т.д.

В российских условиях неформальная экономика занимает отнюдь не «маргинальное» экономическое пространство – по различным оценкам, от 8 до 25% ВВП. Огромных размеров достигло уклонение от уплаты налогов (наличие чёрной кассы) предприятий и частных лиц, существует значительное число лиц наёмного труда, работающих на условиях внеконтрактного субподряда и т.д. Есть такие сферы жизнедеятельности сообщества, которые целиком обеспечиваются агентами неформальной экономики. Так, «неформализовано» большинство видов деятельности по обслуживанию домохозяйств:

ремонт жилья, эксплуатация бытовой техники, дачно-садово-огородное строительство, транспортные услуги и т.д.

Неформальная экономика зависит от формальной, регулируемой государством экономики и определяемой действующим законодательством, в то же время она подчиняется неписаным нормам, соседским и родственным отношениям. Неформальная экономика занимает промежуточное место между государственной и криминальной экономикой, некоторые исследователи её называют «серой», в отличие от нормальной и нелегальной.

Думаю, что именно информационные технологии сегодня способны активно выводить «неформальную экономику из тени», и, тем самым, выявить существенный резерв в развитии экономики современного города.

На строительство неприспособленных для круглогодичного жилья загородных строений, части совокупного жилья горожанина (российской версии «второго дома») посредством неформальной экономики уходит значительный объём государственных, муниципальных, а теперь уже и частных строительных материалов. Практически все этапы строительства и ремонта жилья требуют использования элементов неформальной экономики.

На обслуживании частного, неблагоустроенного городского жилья также специализируется значительная часть агентов городской неформальной экономики.



Показательным примером того, как процессы информатизации влияют на преодоление информформализации в экономической сфере, стало начало внедрения в городе Ульяновске единой программной среды комитета по управлению городским имуществом, объединённого с комитетом по земле и землепользованию, управления архитектуры и градостроительства. Использование единой базы данных о земельных участках, движимом и недвижимом имуществе, зданиях и сооружениях, объектах инфраструктуры позволяет использовать информацию по любому объекту в комплексе.

Завершается процесс создания единого реестра городского имущества, земельных участков, учтено частное имущество. Наведение порядка в базах позволяет приступить к инвентаризации имущества, выявить бесхозное имущество, навести порядок с арендой имущества. В частности, опыт города Димитровграда показал, что само начало инвентаризации ведёт к увеличению поступления налогов на имущество. Внедрение единой информационной системы также позволяет владеть достоверной информацией

о налогооблагаемой базе, уверенно администрировать местные налоги.

Эта же база в Ульяновске будет использоваться и при информационном обеспечении градостроительной деятельности, территориальном планировании. Это исключит случаи продажи или сдачи в аренду имущества и земельных участков без учёта рекламных мест, имеющегося правообременения. Будут согласованы и приведены в порядок все ранее существующие базы данных, которые пока содержат разрозненные, несогласованные, а часто и противоречащие друг другу сведения.

Следует учитывать, что жизнестойкость «неформальной экономики» произрастает своими корнями из длительной эволюции несовершенной экономической модели развития страны, в которой бытовой сфере, жилищному строительству, индивидуальному транспорту доставалось по известному «остаточному принципу». Низкая заработная плата вкупе с официальными доходами семьи стимулировала развитие семейного самообслуживания, консервировала рудименты традиционного (сель-

ского) уклада жизни (в том числе в российских городах), что в свою очередь сдерживало и продолжает сдерживать развитие полноценной экономики и сферы услуг. Указанная постсоветская тенденция в несколько видоизменённом виде существует до настоящего времени. Поэтому трудно рассчитывать на её быстрое искоренение путём лишь применения новых технологий. Скорее, следует рассчитывать на более длительный процесс, связанный с изменениями в психологии и общественном сознании россиян.

Вместе с тем, представляется, что понимание многих процессов реорганизации, трудностей и блокировок на пути российских реформ объясняется тем, что применение IT-технологий в городской провинциальной экономике носит пока больше «косметический» характер, не проникая в самую глубь её структуры. Однако, учитывая быстрые темпы развития информатизации, муниципальным управленцам следует готовиться к переходу от локально-программного применения IT-технологий к созданию городской системы «умной экономики» на основе всеобъемлющей и многоуровневой информатизации.



О практиках по использованию информационных технологий в управлении хозяйством города Ульяновска

В Ульяновской области разработана и осуществляется концепция информатизации, получившая название «Электронный Ульяновск».

Серьёзной проблемой на пути развития комплексной информатизации областного центра и региона является проблема недостаточной согласованности и координации работы органов власти различных ветвей и уровней, различных организаций. Нередко это приводит к низкому уровню интеграции различных информационных систем и неоправданному дублированию.

Поэтому для нас очень важна помощь Международной Ассамблеи столиц и крупных городов (МАГа) во главе с Ю.М. Лужковым, обобщение передового опыта в сфере информатизации регионов и муниципалитетов, его интеграция на основе унификации.

На основе системного подхода в регионе решаются целевые задачи:

- создания порталов органов государственной власти, работающих по принципу «единого окна»;
- создания порталов электронных закупок для структур, финансируемых из областного бюджета;
- создания порталов для общеобразовательной и вузовской систем обучения;
- строительства корпоративной инфотелекоммуникационной сети областных органов государственной власти;

- доступности инфотелекоммуникационной сети для всех хозяйствующих субъектов области;
- создания в каждом населённом пункте области бесплатного Интернет-киоска, позволяющего жителям области взаимодействовать с органами государственной власти.

В качестве первоочередных мероприятий по развитию системы общеобластных публичных информационных ресурсов реализованы проекты создания областных порталов, в частности Ульяновского областного портала, портала администрации Ульяновской области и Интернет-портала мэрии г. Ульяновска (www.ulmeria.ru), отмеченного дипломом лауреата конкурса «Лучший муниципальный сайт» в номинации «Лучший сайт центра Субъекта Федерации».

На сегодняшний день в Ульяновской области функционирует территориально распределённая корпоративная сеть передачи данных (КСПД) Правительства Ульяновской области. В нее включены все районные центры области, обеспечивается видеоконференцсвязь. Подавляющее большинство областных совещаний проводится в режиме видеоселектора, что позволяет экономить время и бюджетные средства. На базе данной сети завершены работы по организации электронной почты и обеспечению доступа муниципальных образований к информационным правовым системам.

Корпоративную сеть Правительства Ульяновской области планируется довести до каждого из 146 муниципальных образований, после чего в ней будет организован единый документооборот между органами областной и муниципальной власти. Кроме того, к сети Правительства подключены образовательные учреждения Ульяновской области, а также учреждения здравоохранения. Техническую поддержку и обслуживание сети осуществляет ОГУ «Электронный Ульяновск».

В Ульяновской области активно ведётся работа по переводу представления информации о государственных и муниципальных услугах в электронный вид.

Для этого, в частности, используются программные обеспечения «Региональный реестр государственных услуг» и «Региональный портал государственных услуг», переданные Министерством экономического развития и торговли РФ Ульяновской области.

Закупленное ранее серверное оборудование позволило в январе 2009 года разместить в сети Интернет Портал государственных услуг Ульяновской области (www.gosuslugi.ulgov.ru).

Ульяновский авиапром: опыт внедрения современных технологий и инновационных решений

Благодаря тому, что авиастроительная и авиатранспортная отрасли являются главными составляющими развития г. Ульяновска и занимают существенный сегмент авиационного рынка, наш областной центр претендует на статус «Авиационной столицы».

Особого внимания заслуживает опыт Ульяновска внедрения современных технологий и инновационных решений в отечественное авиастроение.

В целях поддержки развития авиационной отрасли, обеспе-

чения инновационного и высокотехнологического развития экономики региона Правительство Ульяновской области разработало и утвердило областную целевую программу «Ульяновск – авиационная столица» на 2009-2011 годы».

Расположенное в г. Ульяновске градообразующее авиастроительное предприятие ЗАО «Авиастар-СП», входящее в состав ОАО «Объединённая авиационная корпорация», является одним из основных производителей

гражданских самолётов в Российской Федерации. Это предприятие стало ядром сформированного в Ульяновской области авиационного кластера.

На сегодняшний день ЗАО «Авиастар-СП» производит и поставляет среднемагистральные воздушные пассажирские и грузовые суда Ту-204 различных модификаций. Это ульяновское предприятие единственное в России обладает технологией производства самолета Ан-124 «Руслан» – уникального продукта отечест-





венного авиастроения, изначально создававшегося как транспортный самолет для нужд Министерства обороны и до настоящего времени востребованного на рынке перевозок сверхтяжелых и крупногабаритных грузов.

Постоянными партнёрами, поставщиками и потребителями продукции авиационных предприятий г. Ульяновска в рамках межрегиональной кооперации являются предприятия, расположенные в городах по всей России. Это предприятия, прежде всего, Москвы, Перми, Самары, Казани, Воронежа, Иркутска, Красноярска. Предприятия Омска, Томска, Комсомольска-на-Амуре, Таганрога, Саратова, Нижнего Новгорода и ряда других имеют взаимный интерес с ЗАО «Авиастар-СП».

Интересным представляется ульяновский опыт создания регионального кластера, который первоначально создан в форме Консорциума «Научно-образовательно-производственный кластер «Ульяновск-Авиа», в который в настоящее время входят, наряду с Правительством области, двадцать два ведущих предприятия и организации авиационного и авиастроительного комплекса.

У Ульяновска есть огромное желание при взаимодействии с партнёрами из других регионов построить крупнейший центр авиастроения в России.

В регионе расположено производство гражданских самолетов, в том числе и грузовых самолетов АН-124 «Руслан», предприятия авиационного приборостроения, целый ряд НИИ, старейшее и единственное высшее учебное заведение в России, занимающееся подготовкой пилотов гражданских лайнеров, два аэропорта, один из которых обладает уникальной взлетно-посадочной полосой, способной принимать даже космические «челноки».

Самолётостроительная отрасль активно участвует в процессах модернизации. До 2012 года предприятие ЗАО «Авиастар-СП» должно быть оснащено 900 новейшими станками. Один такой агрегат призван заменить от четырёх до семи ныне действующих станков. Так, внедрённый в производство пятиосевый фрезерный обрабатывающий центр одной из чешских фирм предназначен для обработки любых деталей, используемых для сборки каркаса воздушного судна: от обшивки до

непосредственно каркаса. Ввод его в эксплуатацию существенно повысил производительность труда за счёт более высокой скорости обработки деталей.

С целью активизации выхода ульяновского авиационного кластера на международный уровень мы предлагаем регионам сотрудничество по организации в Ульяновске производства по конвертации пассажирских самолётов Airbus в грузовые. Соответствующее соглашение о стратегическом партнерстве подписано в июне т.г. в рамках Петербургского международного экономического форума губернатором Ульяновской области С.И. Морозовым с руководством НПК «Иркут».

Компания Airbus Freighter Conversion (совместное предприятие ОАО «НПК «Иркут», ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация», европейский аэрокосмический концерн EADS и компания Airbus) ведёт подготовку к открытию в Ульяновске производственной площадки по конвертации пассажирских самолетов А320/321 в грузовые и производство компонентов для А320.

Авиастар – крупнейший в России производитель авиационной техники

Ульяновский авиационный завод ЗАО «Авиастар – Самолётное производство» входит в структуру ОАО «Объединённая авиастроительная корпорация» (ОАК) и соответствует глобальной цели корпорации – сохранение и укрепление позиций России в качестве одного из центров мирового авиастроения.

Производственные площади ЗАО «Авиастар-СП» занимают 3100 га (7657 акров)

ЗАО «Авиастар-СП» расположено в Среднем Поволжье России, на левом берегу Волги в Заволжском районе города Ульяновска. Данный географический регион страны выгодно расположен на пересечении основных транспортных магистралей (автомобильных, водных, железнодорожных и авиа-

ционных) из Европы в Азию.

Сегодня ЗАО «Авиастар-СП» – одно из самых современных самолётостроительных предприятий Российской Федерации, оснащённое высококачественным оборудованием. Производственный комплекс обладает широким спектром технологических операций: от штамповки и механообработки до окончательной сборки, испытаний и окраски готовой продукции авиационно-космического назна-

чения и продукции общемашиностроительного профиля, более того, ЗАО «Авиастар-СП» обеспечивает предпродажное и послепродажное сервисное обслуживание выпускаемой техники. Мощности предприятия позволяют за небольшой период довести выпуск сверхтяжёлых самолётов взлётным весом до 400 тонн до 8 экземпляров в год и до 40 средних транспортных самолётов взлётным весом до 120 тонн.





Новый фрезерно-обрабатывающий центр чешской фирмы Trimill

ЗАО «Авиастар-СП» специализируется на выпуске пассажирских и грузовых самолётов семейства Туполев-204 и уникальных тяжёлых транспортных самолётов Антонов-124 «Руслан», ведётся подготовка производства изделия «476».

Антонов-124 «Руслан»

Тяжёлый дальний транспортный самолёт **Ан-124 «Руслан»** был разработан в ОКБ им. Антонова как транспортировщик войск и техники, различных военных грузов и сопровождающих их расчётов. Он до сих пор не превзойден в мире по многочисленным параметрам. Грузоподъемность уникального авиалайнера достигает 150 тонн и превосходит все известные транспортные самолеты. Всего в Ульяновске произведено 35 подобных машин.

На счету у «Руслана» 28 мировых рекордов, в том числе и абсолютных. Благодаря сочетанию своих габаритов, объёмов грузовой кабины и дальности полёта Ан-124-100 «Руслан» безусловный лидер в секторе авиaperевозок уникальных негабаритных и сверхтяжёлых грузов.

Для справки: (модификации Ан-124)

Ан-124 – тяжелый дальний военно-транспортный самолет, предназначен для перевозки тяжелой военной техники, различных военных грузов и сопровождающих их расчетов

Ан-124-100 – тяжелый дальний коммерческий транспортный самолет, сертифицирован как гражданское воздушное судно, предназначен для перевозки

уникальных крупногабаритных и нестандартных грузов, а также моногрузов весом до 120 тонн и различных генеральных грузов.

Ан-124-100М – модифицированный вариант самолета **Ан-124-100**, отличающийся уменьшенным составом летного экипажа с 6-ти до 4-х человек модернизации бортового оборудования и перераспределения функций между членами экипажа.

ПРОИЗВОДСТВО ТУ-204

В 1989 году началось освоение и производство среднемагистрального пассажирского самолета Ту-204, совершившего свой первый полет в августе 1990 года. В концепции Ту-204 и его модификаций (Ту-204-100, Ту-204-120, Ту-204С, Ту-204-120С, Ту-204-300) заложен широкий спектр вариантов переоборудования и компоновок кабин экипажа, авионики, пассажирских салонов и грузовых отсеков под разнообразные запросы рынка. Производственные мощности ЗАО «Авиастар-СП» позволяют выпускать до 60 самолетов Ту-204 в год.

Современная аэродинамика, экономичные и малошумные двигатели сделали его конкурентоспособным на отечественном и зарубежном авиарынках. Для справки: (модификации Ту-204)

Базовые самолеты:

ТУ-204 – базовый самолет с двигателями ПС-90А;

ТУ-204С – грузовая версия базового самолета.

Самолеты серии 100:

Ту-204-100 – пассажирский самолет с двигателями ПС-90А «Пермские

моторы»;

Ту-204-120 – пассажирский самолет с двигателями Rolls-Royce RB211-535E4-B-75;

Ту-204-100С – грузовая версия самолета ТУ-204-100;

Ту-204-120С – грузовая версия самолета ТУ-204-120;

Ту-204-120СЕ – модификация у-204-120С в англоязычном исполнении;

Ту-204-100Е – среднемагистральный пассажирский самолет с англоязычной кабиной, оборудованный двигателями ПС-90А (176-194 места по выбору авиаконцерта);

Ту-204-100В – среднемагистральный пассажирский самолет с русскоязычной кабиной, оборудованный двигателями ПС-90А (до 210 мест)

Самолеты серии 200:

Ту-204-200 – пассажирский самолет с двигателями ПС-90А «Пермские моторы»;

Ту-204-220 – пассажирский самолет с двигателями Rolls-Royce RB.211-535E4;

Ту-204-200С – грузовая версия самолета ТУ-204-200;

Ту-204-220 – грузовая версия самолета ТУ-204-220.

Самолеты серии 300:

Ту-204-300 – пассажирский дальнемагистральный самолет с двигателями ПС-90А. Длина фюзеляжа уменьшена на 6м по сравнению с Ту-204-100 (142-157 мест).

На стадии запуска в производство находится ещё одна пассажирская модификация: **Ту-204СМ** – представляет собой модернизированную модель самолёта Ту-204-100 с новым составом авионики.

ЗНАЧИМЫЕ СОБЫТИЯ В ИСТОРИИ ПРЕДПРИЯТИЯ

1975 г. - на основании Распоряжения Совета Министров СССР № 1784-рс от 05.08.75 г. выпущен Приказ Министерства авиационной промышленности № 350 от 01.09.75 г. "О строительстве в г. Ульяновске авиационного промышленного комплекса" (УАПК). Генеральным директором нового предприятия был назначен Сысцов Апполон Сергеевич, который ранее занимал должность главного инженера Ташкентского авиационного производственного объединения им. В. П. Чкалова. Впоследствии стал министром авиационной промышленности СССР.

1975-1976 гг. - осуществляется геодезическая разбивка главных корпусов и цехов завода и жилого массива в чистой степи на левом берегу Волги в районе г. Ульяновска.

10 июня 1976 г. - официальное рождение Ульяновского авиационно-промышленного комплекса - был заложен первый камень в основание первого корпуса будущего авиагиганта.

Март 1984 г. - подписан Приказ о серийном производстве военно-

транспортного самолета Ан-124.

30 октября 1985 г. - полет первого военно-транспортного самолета Ан-124, выпущенного Ульяновским авиационным промышленным комплексом. Этот самолет до сих пор не превзойден в мире по своим летно-техническим характеристикам.

Получившее название «Руслан» воздушное судно произвело сенсацию на престижных международных авиасалонах.

17 августа 1990 г. - первый полет выпущенного на УАПК пассажирского самолета Ту-204, положившего начало созданию целого семейства пассажирских и грузовых самолетов.

06 июня 1991 г. - первый полет первого серийного гражданского самолета Ан-124-100 "Руслан".

1992 г. - преобразование УАПК им. Д.Ф. Устинова в акционерное общество "Авиастар". Документы подписаны Президентом РФ Б. Н. Ельциным.

12 февраля 1993 г. - выпущен первый магистральный грузовой самолет Ту-204С с двигателями ПС-90А.

11 июня 1993 г. - впервые на международной выставке в "Ля Бурже" (Франция) представлен выпущенный в ЗАО "Авиастар-СП"

пассажирский самолет Ту-204 с двигателями "Rolls-Royce".

08 октября 1993 г. - Авиарегистр МАК выдал ЗАО "Авиастар-СП" "Свидетельство об одобрении производства" на выпуск самолетов Ан-124-100 "Руслан".

29 мая 1995 г. - Авиарегистр МАК выдал ЗАО "Авиастар-СП" "Свидетельство об одобрении производства" на выпуск пассажирских и грузовых самолетов семейства Ту-204.

16 августа 1995 г. - выпущен первый магистральный пассажирский самолет Ту-204-100 с двигателями ПС-90А.

1997 г. - сертификация самолета Ту-204 с двигателем RB211-535E4B ("Rolls-Royce")

01 октября 1998 г. - выпущен первый пассажирский самолет Ту-204-120 с двигателями "Rolls-Royce" в рамках долгосрочного международного контракта с египетской компанией "Kato Aromatic" (эксплуатанты компании «TNT» (Бельгия), «Air Cairo» (Египет)).

13 октября 1998 г. - выпущен первый грузовой самолет Ту-204-120С с двигателями "Rolls-Royce" в рамках долгосрочного международного контракта с египетской компанией "Kato Aromatic".



2000 г. – все модификации пассажирских и грузовых самолетов семейства Ту-204: Ту-204-100, Ту-204С, Ту-204-120, Ту-204-120С – сертифицированы АР МАК РФ.

2001 г. – на международной выставке “МАКС-2001” Президент Путин В.В. посетил самолет Ту-204-100 (64020).

2002 г. – ЗАО “Авиастар-СП” принимало участие в международном авиационном салоне в английском городе Фарнборо. Подписано генеральное соглашение с ОАО «Ильюшин Финанс Ко» на поставку самолётов семейства Ту-204. Начало работы с лизинговыми компаниями. В ходе исполнения Соглашения был подписан ряд договоров (лизингополучатели авиакомпании

«ВладивостокАвиа» (Владивосток, РФ), «КрасЭйр» (Красноярск, РФ)).

2004 г. – Самолет Ту-204-300 совершил первый беспосадочный испытательный полет во Владивосток. Переданы в эксплуатацию самолеты Ан-124-100 “Руслан” для авиакомпаний “Волга-Днепр” и “Полет”.

2005 г. – Самолет Ту-204-300 сертифицирован и представлен на МАКС-2005. Авиакомпания “Владивосток Авиа” передано в эксплуатацию 4 самолета Ту-204-300.

Подписаны договоры с лизинговой компанией «Ильюшин Финанс Ко» на поставку самолётов Ту-204-100 (лизингополучатель – авиакомпания «Субана», Куба).

2006 г. – Предприятие отпразд-

новало 30-летнюю годовщину основания Ульяновского авиационного промышленного комплекса.

- В соответствии с указом президента РФ ЗАО “Авиастар-СП” вошло в структуру ОАК.

2007 г. – Переданы в эксплуатацию 2 пассажирских и 1 грузовой самолеты Ту-204 для кубинской авиакомпании “Cubana de Aviacion” и Ту-204-300 для корейской авиакомпании “Air Koryo”.

- Принято решение о создании основной сборочной площадки ОАК на базе ЗАО “Авиастар-СП”.

2008 г. – Парк авиакомпании “Владивосток Авиа” пополнился еще двумя самолетами Ту-204-300.

- Переданы в эксплуатацию





3 самолёта Ту-204-100В для авиакомпании Red Wings.

- Передан в эксплуатацию первый самолёт Ту-204-120СЕ для авиакомпании «Air China Cargo» (Китай).

2009 г. – переданы в эксплуатацию два Ту-204-100В авиакомпании «Red Wings». Грузовой Ту-204СЕ получила кубинская авиакомпания «Cubana de Aviación». Запущен проект производства новой модификации самолёта Ту-204 – модель Ту-204СМ. Вместе с этим, на предприятии полным ходом идет производство нового изделия «476», который станет авиалайнером нового поколения. Менеджментом «Авиастара» проведена масштабная работа по подготовке предприятия к возобновлению производства тяжелых транспортных самолетов Ан-124-100 «Руслан».

2010 год – 4 марта с аэродрома «Ульяновск-Восточный» Ту-204-100В передан авиакомпании «AIR KORYO» (Корея). Это второй российский лайнер нового поколения, поставленный в КНДР заводом «Авиастар». Эксплуатируется на маршрутах в России, Юго-Восточной Азии, внутри КНДР. Ту-204-100В – среднемагистральный пассажирский самолёт с двигателями ПС-90А, с моделированным оборудованием, русскоязычной кабиной. Предназначен для перевозки пассажиров до 210 человек, багажа, почты и грузов на магистральных внутренних и международных воздушных трассах.

6 апреля – на территории ЗАО «Авиастар-СП» Секретарь Совета безопасности РФ

Николай Патрушев провёл выездное совещание в Приволжском федеральном округе. Тема – совершенствование государственной политики в области самолётостроения, развитие авиационной отрасли.

7 апреля – Ту-204-300А передан в эксплуатацию «ВТБ лизинг».

22 апреля – торжественное открытие Регионального ресурсного центра авиастроения – инновационно-образовательной программы. Основная идея – интеграция образования и производства, аккумулирующего новейшие наукоёмкие производственные технологии и оборудование для перехода на качественно новый уровень подготовки рабочих кадров для авиастроительного комплекса.

28 апреля – торжественная церемония передачи заказчику – авиакомпании «Авиастар-Ту» – двух новых грузовых авиалайнеров Ту-204-100С (051,052) через лизинговую компанию ОАО «ИФК».

Май – генеральным директором ЗАО «Авиастар-СП» избран Сергей Геннадьевич Дементьев.

15-17 июня – дни Чехии в Ульяновской области. ЗАО «Авиастар-СП» посетила делегация Республики Чехия во главе с заместителем министра промышленности и торговли Миланом Говоркой. Состоялся торжественный ввод в эксплуатацию уникального пятиосевого фрезерно-обрабатывающего центра чешской фирмы TRIMILL, способного изготавливать самые сложные детали. Его обслуживает всего один человек. Деталь может обрабатываться более 20 часов, а станок всё это время функционирует в автономном режиме.

УЧАСТИЕ В ВЫСТАВКАХ

ЗАО «Авиастар-СП» ежегодно с 1986 года принимает участие на самых престижных и авторитетных авиационных форумах – Международных аэрокосмических выставках (салонах). Регулярное участие ульяновских самолетов в международных авиавыставках неоднократно подтверждало высокий профессионализм коллектива ЗАО «Авиастар-СП».

Ан-124 «Руслан»:

- 1985г.** – «Ле Бурже» (Франция)
- 1986г.** – «Ванкувер» (Канада), «Фарнборо» (Англия)
- 1988г.** – «Авиаазия» (Сингапур)
- 1989г.** – «Сидней-Шоу» (Австралия)

- 1990г.** – «Фарнборо» (Англия), США
- 1992г.** – «Фарнборо» (Англия)
- 1993г.** – «Дубаи» (ОАЭ)
- 1998г.** – «Ле Бурже» (Франция)
- Ту-204:
- 1993г.** – «Ле Бурже» (Франция), МАКС (Москва)
- 1995г.** – МАКС (Москва)
- 1996г.** – «Чжухай» (Китай)
- 1997г.** – МАКС (Москва), «Дубаи» (ОАЭ)
- 1999г.** – МАКС (Москва), «Дубаи» (ОАЭ)
- 2001г.** – МАКС (Москва)
- 2002г.** – «Фарнборо» (Англия)
- 2005г.** – МАКС (Москва)
- 2006г.** – ILA-2006 (Берлин)
- 2007г.** – МАКС (Москва)
- 2009г.** – МАКС (Москва)

Раз в два года предприятие выставляет новейшие модификации ульяновских авиалайнеров на международном авиасалоне в подмосковном городе Жуковский. На МАКС-2009 был представлен самолет Ту-204-300А vip-класса.

ЭКСПЛУАТАНТЫ

Ульяновские самолеты хорошо зарекомендовали себя на международных и внутренних маршрутах авиакомпаний:

Ту-204: ГТК «Россия», КавМинВодыАвиа, Сибирь, ЭйрРеп, Владивосток Авиа, Эйр Кайро (Египет), ТНТ (Бельгия), «Эйр Чайна Карго» (КНР), «Кубана де Авиасен» (Куба), «Ред Вингз», «Эйр Корео» (Северная Корея), «Авиастар-Ту». Ан-124-100: ВВС ВТА РФ, «Волга-Днепр», «Полет», а также авиакомпаниями Ливии и ОАЭ.

СТРАТЕГИЯ ПРЕДПРИЯТИЯ И ДОСТИЖЕНИЯ. ВКЛАД В РАЗВИТИЕ РЕГИОНА.

Долгосрочная программа стратегического развития ЗАО

«Авиастар-СП» определена на период до 2015 года и способна удовлетворить все потребности внутреннего авиарынка России в современных и комфортабельных самолетах.

За последний год коллектив самолетостроителей ЗАО «Авиастар-СП» внёс существенный вклад в развитие собственного производства и инфраструктуры области. Эффективность труда каждого работника стала значительно выше. Завод практически вышел на процесс серийного изготовления авиалайнеров. С начала года сданы эксплуатанту 4 самолета: Ту-204-100В для Северной Кореи, Ту-204-300А – для «ВТБ-лизинг», Ту-204-100С (051,052) – для авиакомпании «Авиастар-Ту». На предприятии полным ходом идёт подготовка производства новых изделий: изделие «476» и Ту-204СМ, которые станут авиалайнерами нового поколения. Твердый контракт на пять машин Ту-204СМ заключен с ОАК.

Совместный с ОАО «Туполев» проект – поставка двух самолетов Ту-204-300 для Управления делами Президента России. «Авиастаром» и «Туполевым» согласован совместный производственный график.

Планом 2010 года также предусмотрено изготовление 28 реверсивных устройств. Продолжается реализация проекта по конвертации самолетов производства фирмы «Airbus». Реализация будет проходить в два этапа: в Дрездене – 2011 год, а с 2012 года она планируется на «Авиастаре». Осуществляется работа по организации на предприя-



Президент Д.А. Медведев на ульяновском заводе «Авиастар – СП», основной сборочной площадке ОАК. 24 ноября 2009 года.

тии современного композитного производства. Что касается кооперации в изготовлении самолета МС-21, то, по предварительным планам, речь идёт о возможном изготовлении на «Авиастаре» так называемого «чёрного крыла», оперения, отсеков фюзеляжа и других компонентов авиалайнера.

В ноябре 2009 года при участии президента России Дмитрия Медведева в Ульяновске состоялось заседание президиума Госсовета РФ, на котором было принято решение о восстановлении на Ульяновском заводе производства транспортного самолета Ан-124 в современных модификациях. Во время своего визита

в Ульяновск первый заместитель министра обороны РФ Владимир Поповкин подтвердил свои намерения по размещению гособоронзаказа на производство воздушных судов на территории Ульяновской области. Речь идёт о стартовом заказе Министерства на партию модернизированной версии лайнеров Ан-124 «Руслан». Также обсуждалось выполнение ЗАО «Авиастар-СП» заказа по ремонту воздушных судов Ан-124-100 «Руслан» и изделия «476», которые уже есть в наличии в парке Министерства обороны РФ.

К сожалению, отголоски мирового кризиса заставили пересмотреть производственную программу за-

вода. Но коллектив не стоит на месте, реализуя вышеназванные перспективные проекты.

Сохранение высококвалифицированного персонала - главная составляющая кадровой политики предприятия в период экономического кризиса. ЗАО «Авиастар-СП» избрало своей стратегией не только сохранение кадрового потенциала компании, но и продолжение его развития, а также использование социального партнерства и взаимодействия с органами местного самоуправления.

Антикризисный план ЗАО «Авиастар-СП» предполагает со-

кращение затрат на персонал и накладные расходы, оптимизацию административно-управленческого персонала, в том числе за счет оптимизации численности работников, выведение из состава предприятия подразделений непрофильной деятельности.

Градообразующее предприятие «Авиастар-СП» много работает в направлении поддержки занятости населения Ульяновской области. Организуется опережающее профессиональное обучение работников, находящихся под риском увольнения, активно реализуется федеральная программа поддержки рынка труда в области организации общественных работ.

Также по программе стабилизации рынка труда организованы стажировки выпускников различных учебных заведений. Предприятие принимает по трудовому договору выпускников текущего года, не имеющих опыта работы, средних специальных, профессиональных и высших учебных заведений. За шесть месяцев, которые выпускник находится на заводе, выполняя определенную работу, будет в высокой степени оценена его профессиональная пригодность для работы на авиационном предприятии и принято решение о целесообразности его дальнейшего трудоустройства.

Существенен вклад ЗАО «Авиастар-СП» в развитие региона. Правительством Ульяновской области делается всё возможное для того, чтобы Ульяновск стал авиационной столицей России. Совместно с ОАК разрабатывается бизнес-план создания на базе международного аэропорта «Ульяновск-Восточный» крупнейшего транспортного узла и терминально-логистического комплекса в Европейской части России. «Авиастар-СП» стал главным объектом развития бренда «Ульяновск - авиационная столица России», под которым наш регион был уже представлен на МАКС-2009 и будет предста-



влен на Олимпийских играх в Сочи-2014.

«Авиастар – Самолётное Производство» большое внимание уделяет молодёжи, которая в своё время должна стать достойной заменой уважаемым ветеранам самолётостроения. Подписано Соглашение между Правительством Ульяновской области и ЗАО «Авиастар-СП» «О реализации молодёжной политики». Утверждены мероприятия по формированию кадрового резерва ЗАО «Авиастар-СП» (группы работников, потенциально способных к руководящей деятельности, отвечающих требованиям, пре-

дъявляемым должностью того или иного ранга, прошедших отбор и квалификационную подготовку). В декабре 2009 г. сдан в эксплуатацию «Дом молодежи». Большую моральную поддержку в его строительстве администрации предприятия оказал губернатор области Сергей Морозов. В «Доме молодежи» проживают специалисты самолётостроения вместе со своими семьями. И ещё одна немаловажная победа: в 2009 году состоялось открытие летнего детского оздоровительного лагеря «Березка», где в три летних смены набираются сил и здоровья сотни детей работников предприятия,

города и области. Авиационное предприятие принимает также активное участие в наведении чистоты и порядка на городских улицах, действуют добровольные народные дружины.

В части благотворительности завод ежегодно строит и ремонтирует детские площадки, участвует в акции «Помоги собраться в школу». Семьи, работающие на заводе, принимают участие в акции «Роди патриота». 35 процентов работающих на «Авиастаре» людей – молодёжь до 35 лет. За ней – будущее предприятия!



Деметьев С.Г. – генеральный директор ЗАО «Авиастар – СП».



Инвестиционный и деловой климат на территории города Ульяновска

В современных условиях ключевым фактором экономического и социального развития муниципального образования «город Ульяновск» является привлечение инвестиций.

Основной задачей в данном вопросе является создание высокой инвестиционной привлекательности города, его отраслей и территорий, что позволит увеличить приток инвестиций, направленных на достижение планируемых экономических и социальных показателей, таких как: экономический рост, улучшение инфраструктуры жизнеобеспечения, создание новых рабочих мест, рост доходов населения.

Одной из приоритетных задач, которую ставит перед собой город – задача максимально возможного привлечения инвестиций в экономику Ульяновска и создания благоприятного инвестиционного и делового климата на территории города.

Ульяновск обладает существенными конкурентными преимуществами, способными привлечь потенциальных инвесторов.

К таким факторам относятся:

- выгодное географическое положение;
- мощный многоотраслевой промышленный потенциал, наличие крупных промышленных предприятий, выпускающих уникальную продукцию;
- развитая транспортная сеть, обуславливающая возможность дальнейшего развития транспортного узла;
- наличие 2 аэропортов, один из которых является международным;
- размещение на территории промышленной зоны «Заволжье»;
- обеспеченность трудовыми ресурсами;

- развитая образовательная система, позволяющая готовить квалифицированные кадры для различных отраслей экономики;
- высокий научный потенциал города, позволяющий выполнять научные разработки как прикладного, так и академического характера;
- наличие значительных водных ресурсов;
- обширные внешнеэкономические связи;
- богатейший исторический и культурный потенциал;
- стабильная общественно-политическая ситуация в городе, доверие населения городским властям;
- стабильный потребительский спрос на рынке товаров и услуг;
- система «Административный зонтик»

Крупнейшие инвестиционные проекты, реализованные на территории города Ульяновска за последние годы:

- Строительство торгового центра «МЕТРО» ООО «Метро Кэш энд Керри»;
- Строительство диализного центра нового поколения ООО «Фрезениус Медикал Киа Холдинг»;
- Строительство торгово-развлекательного центра «Самолёт» ООО «DARS»;
- Создание производства металлоконструкций Филиал ЗАО «ГК Электрощит - ТМ - Самара»;
- Строительство торгово-развлекательного центра «Версаль» ООО «Взлет-инвест»;
- Строительство пивоваренного завода ООО «САБМиллер РУС».

В настоящее время на территории города Ульяновска осуществляется реализация 145 инвестиционных проектов, наиболее крупные проекты представлены в приложении 2.

Ульяновск сегодня в цифрах и диаграммах

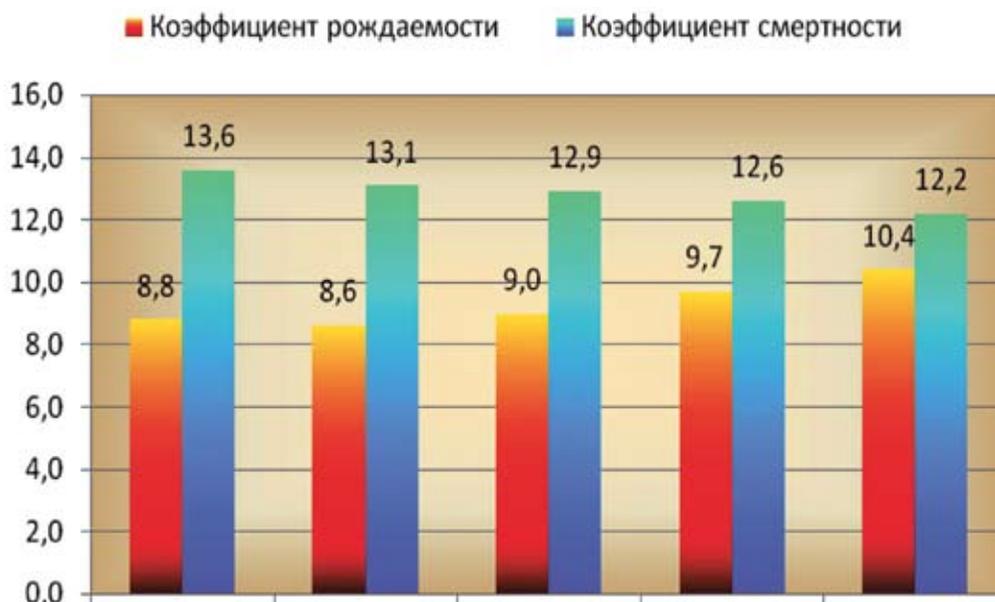
ДЕМОГРАФИЯ И РЫНОК ТРУДА

Муниципальное образование «город Ульяновск» занимает 622,5 км², из них 316,9 км² собственно территория города.

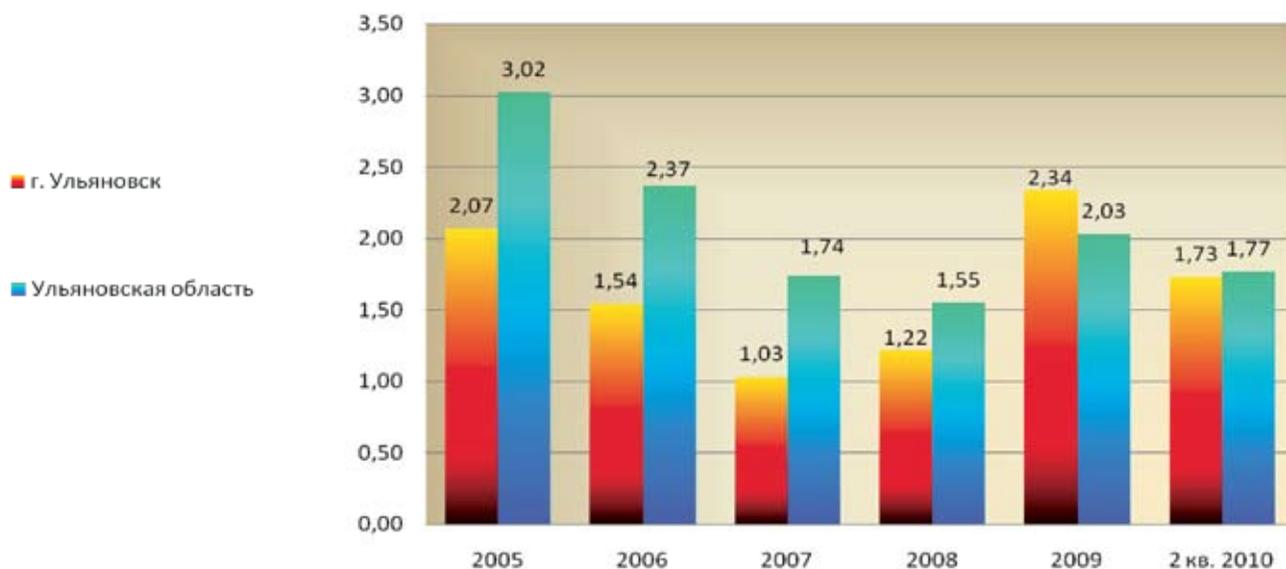
По состоянию на 1 июля 2010 г. в городе Ульяновск проживает 624,2 тыс. человек. Из них доля экономически активного населения – 55% или

343,2 тыс. человек.

Как и в последние годы в 2009 году сохранился отрицательный прирост населения. В то же время абсолютное значение разности между коэффициентом рождаемости и смертности за последние пять лет снизилось более чем в 2,5 раза.



На 1 июля 2010 года уровень безработицы снизился до 1,73% с 2,34% (по состоянию на начало года).



Число незанятых трудовой деятельностью граждан в мае 2010 года составило 7 154 человек, что меньше на 30,6 % по сравнению с маем 2009 года и на 10,0% относительно апреля 2010 года.

Продолжает увеличиваться потребность в рабочих, по состоянию на конец мая 2010 года она составила 7 153 человек, из которых 72,5% составили рабочие профессии.

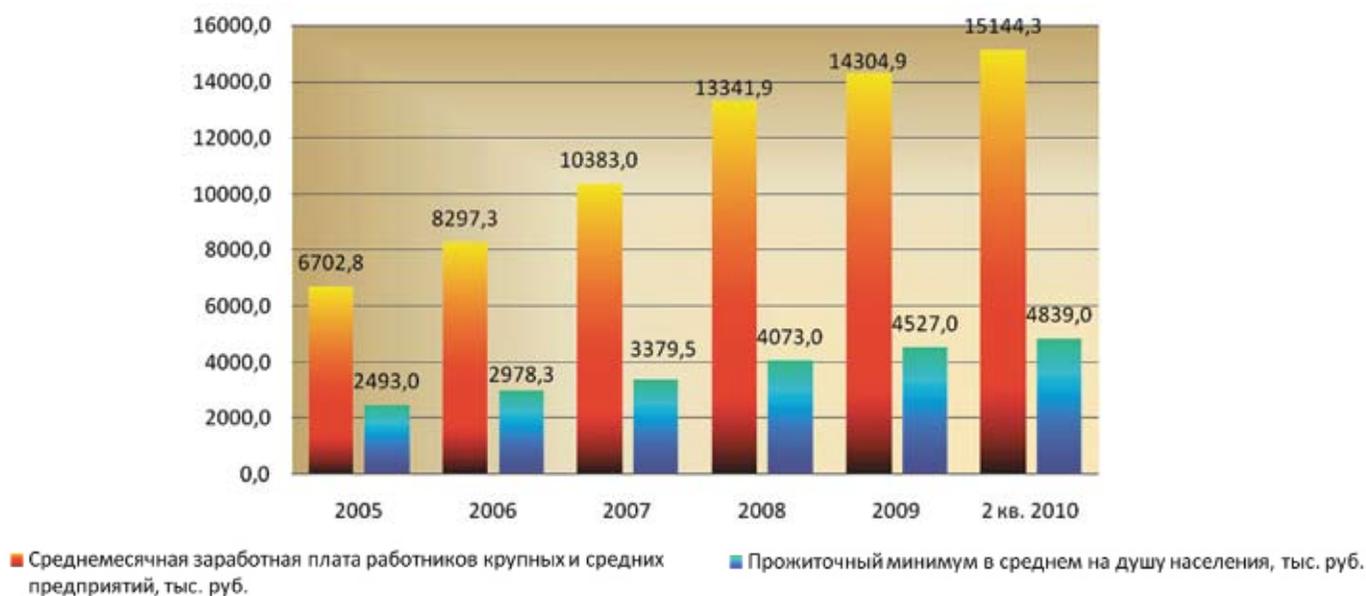
В результате снижения безработицы и увеличения числа вакансий в апреле 2010 года почти в два раза снизилась нагрузка незанятого трудовой деятельностью населения, зарегистрированного в государственной службе занятости, на одну заявленную вакансию, которая составила один человек на вакансию против 2,22 человека на вакансию в мае 2009 года.

УРОВЕНЬ ЖИЗНИ НАСЕЛЕНИЯ

Среднемесячная начисленная заработная плата работников крупных и средних предприятий и организаций в среднем за январь-май 2010 года города составила 15 144,3 руб., что на 12,5 % больше, чем в

январе-мае прошлого года.

Реальная начисленная заработная плата с учетом индекса потребительских цен за январь-май т.г. относительно января-мая 2009 года – 104,6%.



Продолжает оставаться высокой дифференциация среднемесячной заработной платы в различных секторах экономики.

Среди отраслей реального сектора экономики наиболее высокий уровень заработной платы в январе-апреле 2010 года отмечался в воздушном транспорте – 63 792,9 руб. Наиболее низкий уровень среднемесячной заработной платы сохраня-

ется в обработке древесины и производстве изделий из дерева – 6 483,0 руб.

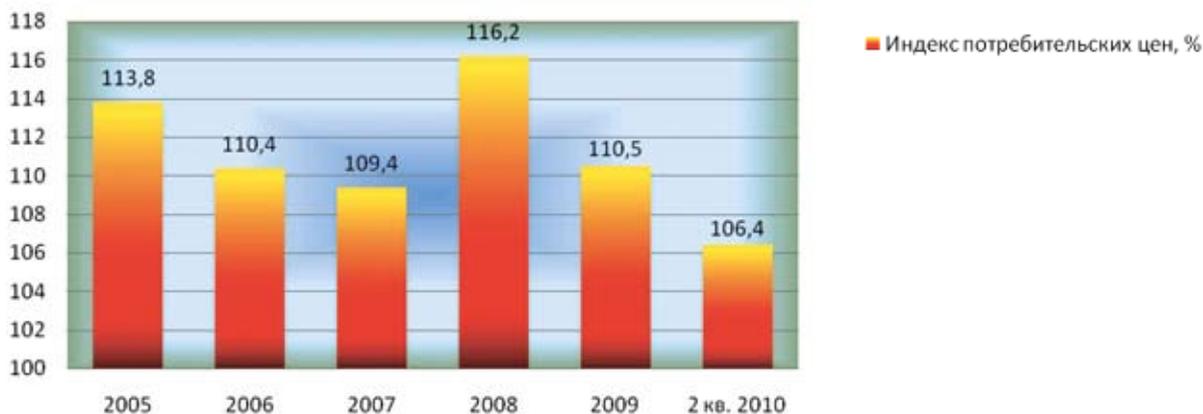
За прошедший год существенно сократилась просроченная задолженность по заработной плате. По состоянию на 1 июня 2010 года по кругу наблюдаемых видов экономической деятельности она составила 1,2 млн рублей, что в 6,8 раз или на 7,0 млн рублей ниже, чем на эту же дату прошлого года.

ПОТРЕБИТЕЛЬСКИЙ РЫНОК

Оборот розничной торговли в городе за первые пять месяцев года составил 7,5 млрд руб. (или 101,2% в сопоставимых ценах к соответствующему периоду прошлого года), приблизительно поровну распределившись между продовольственными и

непродовольственными товарами.

Индекс потребительских цен к январю-маю 2009 г. – 106,4% , из них: продовольственные товары – 104,1%, непродовольственные товары – 108,2%, услуги – 108,1%.

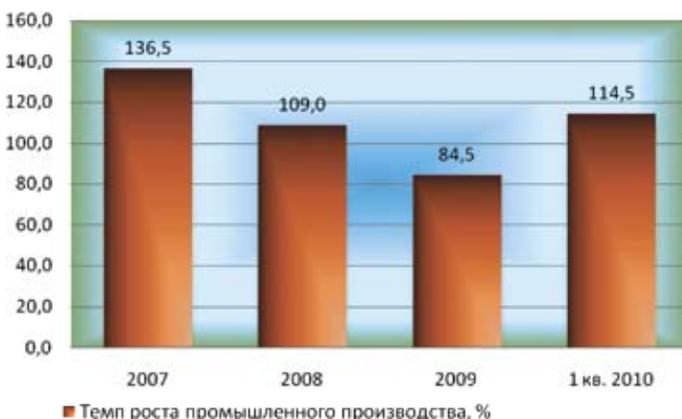


ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Крупным и средним предприятиям и организациями за первые пять месяцев 2010 года отгружено товаров собственного производства на 49,6 млрд рублей, что на 25,1% больше, чем за январь-май 2009 года.

В обрабатывающем производстве, имеющем наибольший удельный вес (70%) в объеме промышленного производства, за январь-май 2010 года наибольшее увеличение произошло:

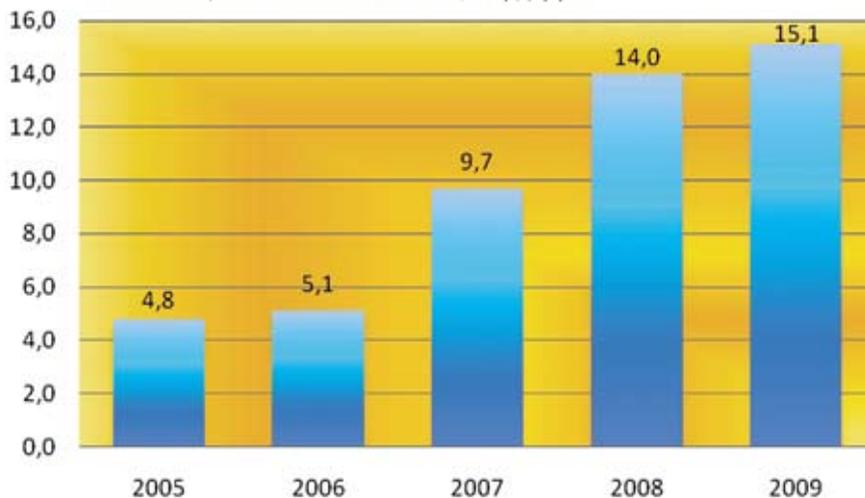
- в производстве автомобилей, прицепов и полуприцепов в 2,4 раза;
- в производстве медицинских изделий, средств измерения, оптических приборов и аппаратуры, часов на 92,4%;
- в металлургическом производстве на 91,6%;
- в производстве электрических машин и электрооборудования на 64,7%;
- в производстве готовых металлических изделий на 28,5%;
- в производстве пищевых продуктов, включая напитки на 30,6%.



ИНВЕСТИЦИИ

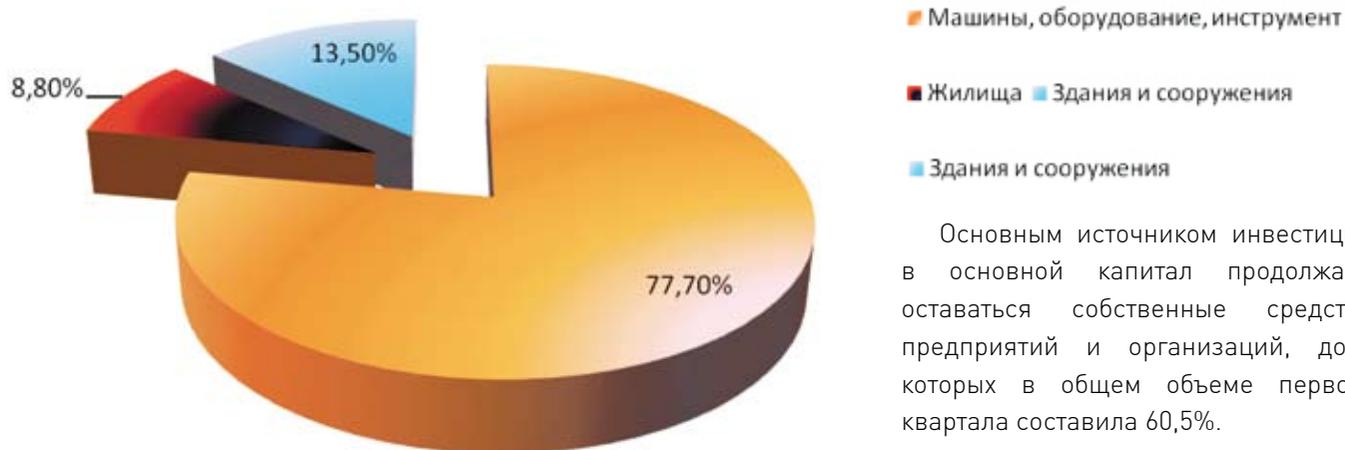
В последние годы существенно, более чем в 3 раза за пять лет, выросли инвестиции в основной капитал крупных и средних предприятий города.

■ Инвестиции в основной капитал, млрд. руб.

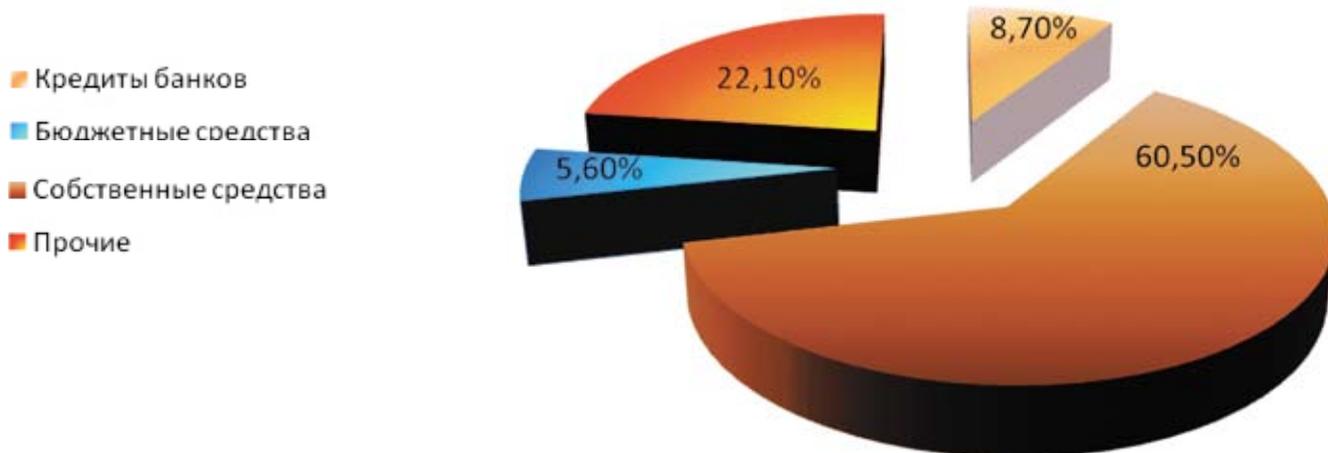


В то же время в 2010 году в результате завершения основного финансирования крупных инвестиционных проектов последних лет произошло снижение объемов инвестиций. По итогам первого квартала 2010 года объем инвестиций в основной капитал составил 1,86 млрд рублей, что на 50% меньше первого квартала прошлого года.

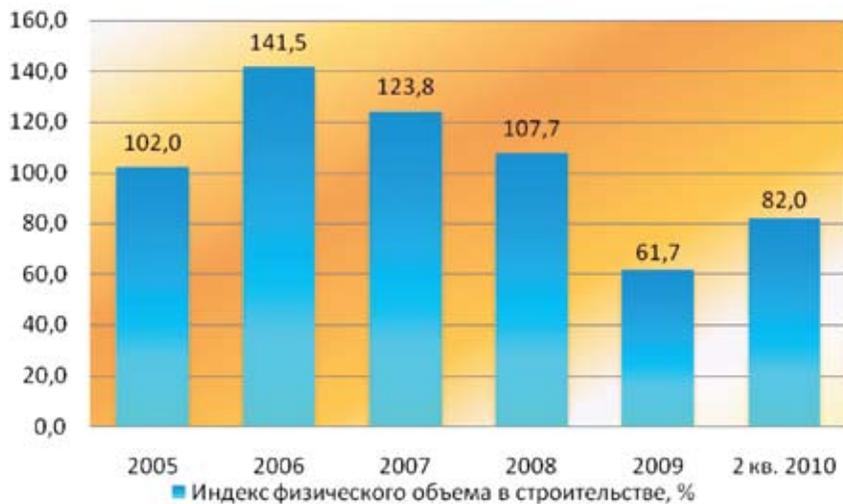
Почти 4/5 инвестиций вкладывается предприятиями в приобретение машин, оборудования и инструментов.



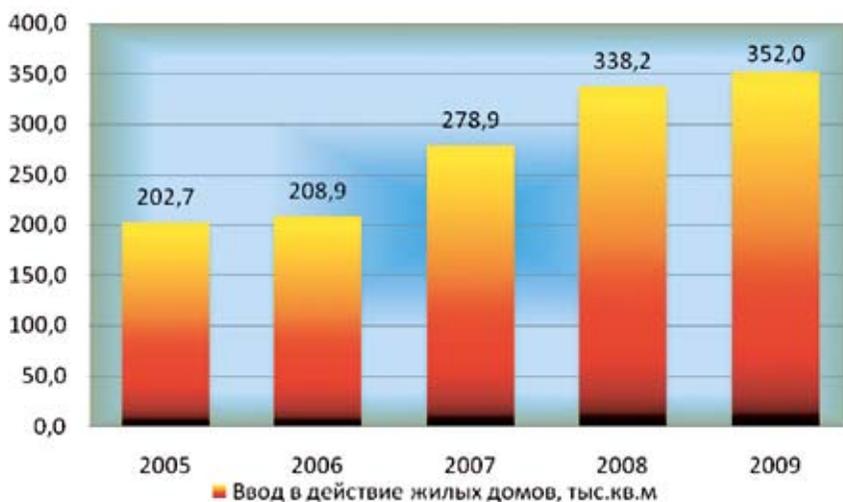
Основным источником инвестиций в основной капитал продолжают оставаться собственные средства предприятий и организаций, доля которых в общем объеме первого квартала составила 60,5%.



СТРОИТЕЛЬСТВО



В последние годы наблюдается снижение объема строительных работ – за пять месяцев 2010 года выполнено работ на 1 468,8 млн. рублей, что составляет 82,0% от объема строительных работ, выполненных за пять месяцев прошлого года. Жилья введено – 57,5 тыс. м² или 89,9% к соответствующему периоду прошлого года.



В то же время населением за счет собственных и заемных средств построено 212 квартир общей площадью 50,3 тыс. кв. метров, что на 13,3% больше января-мая 2009 г. Доля индивидуального жилья в общем объеме введенного жилья по городу составила 87,5%.

Рост объемов строительства жилых домов, наблюдавшийся в последние годы в связи с влиянием кризисных явлений, существенно замедлился.

В материале использованы данные территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Ульяновской области.

ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ

ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ПРОЕКТ:

Создание 5 новых ресторанов быстрого питания

Инициатор проекта: Компания «Макдоналдс»

Место реализации проекта: г. Ульяновск

Объем инвестиций: 15 млн. долларов.

Срок реализация проекта: 2011 г.

Площадь одного ресторана – 450-600 кв.м.

В каждом ресторане будет создано до 100 рабочих мест.

Первый ресторан откроется в 2010 году в ТЦ «Пушкарёвское кольцо». Следующие расположатся в крупных торговых центрах, такие как «Самолет», «Звезда» и «Версаль».

ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ПРОЕКТ:

Торгово-развлекательный комплекс «Велес» с детской площадкой

Инициатор проекта: ООО ПКФ «Левый берег»

Место реализации проекта: г. Ульяновск, Заволжский район, ул. 40-лет. Победы (западнее жилого дома №5)

Объем инвестиций: 180 млн. р.

Предполагаемое количество рабочих мест: 79

Период реализация проекта: 2010 г.

Начало – январь 2007г.

Площадь – 5783 кв.м.



ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ПРОЕКТ:

Завод по производству и сборке автомобилей BAW

Инициатор проекта: ВАЕС и ЗАО «Холдинговая компания «АМС-ГРУПП»

ООО «БАУ Мотор Корпорэйшн»

Юридический адрес: 432045 г. Ульяновск, ул. Герасимова, д.10, стр.1

Место реализации проекта: г. Ульяновск, ул. Герасимова, 10, стр.1, уч. №8

Объем инвестиций: 2600млн.р.

Предполагаемое количество рабочих мест: 1490

Срок реализация проекта: 3,6

Бюджетная эффективность: 758 млн.р. в год

Общая площадь предприятия – 15 га

ООО «БАУ Мотор Корпорэйшн» создана в марте 2006г. для осуществления сотрудничества между компанией АМС-ГРУПП и китайской автомобильной корпорацией.

В марте 2007 г. ООО «БАУ Мотор Корпорэйшн» и корпорация ВАЕС подписали соглашение об организации в Ульяновске сборочного производства автомобилей BAW.

Ожидаемый выпуск в 2010 году – 300 автобусов.

ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ПРОЕКТ

Строительство нового производства

Инициатор проекта: ООО «КТЦ Металлоконструкция»

Юридический адрес: 432042, г. Ульяновск, ул. Московское шоссе, 226

Генеральный директор Щербина Андрей Александрович

Место реализации проекта: г. Ульяновск, Засвияжский район, ул. Московское шоссе, 226

Объем инвестиций: 700 млн.руб.

Предполагаемое количество рабочих мест: 80

Срок реализация проекта: 4 кв. 2010 г.

Площадь – 9500 кв.м.

Инвестиционные проекты в 2010г.: Строительство и ввод в эксплуатацию линии горячего цинкования, линии по раскрою металла итальянской фирмы «G.M. Gruppo Massabeo SRL»; закрытого склада металла и готовой продукции.

Производство сертифицированного дорожного и мостового ограждения барьерного типа по ГОСТ 26804-86, ТУ 5216-063-01393697-2006 ТУ 5216-001-05765820-2007 в соответствии с ГОСТ Р 52289-2004.

ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ

ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ПРОЕКТ:
*Создание контактного центра
по обслуживанию абонентов.*

Инициатор проекта: ОАО «Мобильные ТелеСистемы»
Юридический адрес: 432063 г. Ульяновск,
2 переулок Мира, 35

Место реализации проекта: г. Ульяновск,
Засвияжский район, ул. Октябрьская, 22

Объем инвестиций: более 475 млн.руб.

Предполагаемое количество рабочих мест: 900

Период реализация проекта:
с 01.04.2009г. по 31.12.2011г.

Площадь объекта – 3 500 - 4 000 кв.м.

Цель проекта: создание крупнейшего в России кон-
тактного центра по обслуживанию абонентов в ПФО.

С технической точки зрения данный центр
станет самым совершенным и мощным из всех уже
существующих центров ОАО «МТС».
На базе центра планируется создание тренинг-центра
с обеспечением полного цикла обучения персонала.

ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ПРОЕКТ:
*Строительство завода газосиликатных
изделий в г.Ульяновск*

Инициатор проекта:
ЗАО «Завод газосиликатных изделий»

Место реализации проекта:
г. Ульяновск, Заволжский район, на базе КПД-2

Объем инвестиций: 1000 млн. р.

Предполагаемое количество рабочих мест: 83

Период реализация проекта: 2010г.

Реализация проекта позволит обеспечить
Ульяновскую область, а также соседние регионы
современным энерго- и ресурсосберегающим
строительным материалом –
автоклавным ячеистым бетоном;

Все необходимые природные материалы
для производства газосиликата имеются
на территории области.

РЕАЛИЗОВАННЫЕ ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ

ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ПРОЕКТ:
*Строительство многофункционального торгового комплекса “МЕТРО”
с приобъектной автостоянкой*



Инициатор проекта:
ООО «Метро Кэш энд Керри»

Юридический адрес: 125445 г.
Москва, Ленинградское шоссе, 71 “Г”

Место реализации проекта: г.
Ульяновск, Ленинский район,
ул. Урицкого, 100

Объем инвестиций: 575 млн.руб.

**Предполагаемое количество
рабочих мест:** 250

Срок реализации проекта: 2006г.

РЕАЛИЗОВАННЫЕ ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ

ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ПРОЕКТ:
Строительство торгово - развлекательного комплекса «Самолет» «Дарс – Заволжье»

Инициатор проекта:
ООО «Дарс»
secretary@darcompany.ru
ООО «Надежные партнеры»

Место реализации проекта: г. Ульяновск,
Заволжский район, пр. Ульяновский, 1

Объем инвестиций: 377 млн.руб.
Предполагаемое количество рабочих мест: 700
Среднемесячная заработная плата: 7000 руб.
Период реализации проекта: 14 апреля 2007г.

ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ПРОЕКТ:
«Создание производства металлоконструкций в г. Ульяновске.»
Филиал «Заволжский»
ЗАО ГК «Электроцит ТМ-САМАРА»



Инициатор проекта: ООО Управляющая компания
“Электроцит” - Самара

Место реализации проекта:
г. Ульяновск, Заволжский район,
ул. Шоферов 1, строение 5

Объем инвестиций: 340 млн.руб.

Предполагаемое количество рабочих мест: 500

Начало реализации проекта: июль 2006 г.

Срок реализации проекта:
пуск первой очереди: 28.02.08 г.

ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ПРОЕКТ:
Строительство новой фабрики по производству мягкой мебели

Инициатор проекта:
ГК «Добрый Стиль»
Юридический адрес:
432026, г. Ульяновск, Московское Шоссе, д. 75

Место реализации проекта:
г. Ульяновск, железнодорожный р-н,
ул. Профсоюзная, 296, Опытное поле

Общая сумма инвестиций: 205 млн. руб.
Предполагаемое количество рабочих мест: 280
Срок реализации проекта: 2009 г.
Площадь - 7843,5 кв.м.



ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ПРОЕКТ:
Реконструкция молочного комбината на ул. Можайского

Инициатор проекта: ОАО «Молочный завод»

Место реализации проекта:
г. Ульяновск, ул. Можайского, д. 7

Общая стоимость проекта: 48 млн. руб.
Количество создаваемых рабочих мест: 200
Срок реализации проекта: 2008 г.



РЕАЛИЗОВАННЫЕ ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ

ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ПРОЕКТ:
Строительство и целевое использование административно - торгового комплекса “Конгресс-Холл”, “Версаль”

Инициатор проекта:
ООО “Взлет-инвест”
Юридический адрес: ул. Энгельса, 27

Место реализации проекта:
г. Ульяновск, Ленинский район, ул. Карла Маркса, 4а/1

Объем инвестиций: 474,86 млн.руб.

Предполагаемое количество рабочих мест: 500

Срок реализации проекта: 19 апреля 2008 г.

Площадь - 3588,7 кв.м.



ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ПРОЕКТ:
Строительство нового диализного центра в г. Ульяновске

Инициатор проекта:
ООО «Фрезениус медиалкаиа холдинг»
117630 Россия, г. Москва,
а/я 16, ул. Воронцовские пруды, д.3.

Место реализации проекта: г. Ульяновск,
Железнодорожный район,
ул. III Интернационала, 3.

Объем инвестиций: 170 млн.руб.

Предполагаемое количество рабочих мест: 50

Период реализации проекта:
6 декабря 2007гг. – 9 января 2008 г.

ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ПРОЕКТ:
Строительство торгово-административного комплекса Семейного Гипермаркета Магнит (магазины “Магнит”)

Инициатор проекта:
ЗАО “Тандер”

Юридический адрес: пр. Врача Сурова, 2а

Место реализации проекта:
г. Ульяновск, Заволжский район,
ул. Врача Сурова, 2а

Объем инвестиций: 400 млн.руб.
Предполагаемое количество рабочих мест: 300
Срок реализации проекта: 2009 г.
Площадь – 30 000 кв.м.

ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ПРОЕКТ:
Строительство завода по производству пива корпорации «СабМиллер»

Инициатор проекта: : ООО «САБМиллер РУС»
248009, Россия, г. Калуга, Грабаевское шоссе, д.71

Место реализации проекта:
г. Ульяновск, Заволжский район,
44-го проезд Инженерный, д.1

Объем инвестиций: 5915 млн.руб.
Предполагаемое количество рабочих мест: 312
Срок реализации проекта: 2010 г.
Площадь – 380 000 м2
Производственная мощность
3 000 000 гектолитров пива в год.



РЕАЛИЗОВАННЫЕ ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ

ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ПРОЕКТ:

Строительство торгово-развлекательного центра Пушкаревское кольцо

Инициатор проекта:

Компания «Максима-Х», ООО «Чистый звук»

Место реализации проекта:

г. Ульяновск, Засвияжский район,
Московское шоссе, 91

Юридический адрес:

432063, г. Ульяновск, ул. Гончарова, 23

Планируемый объем инвестиций: 1328,40 млн. руб.

Количество создаваемых рабочих мест: 500

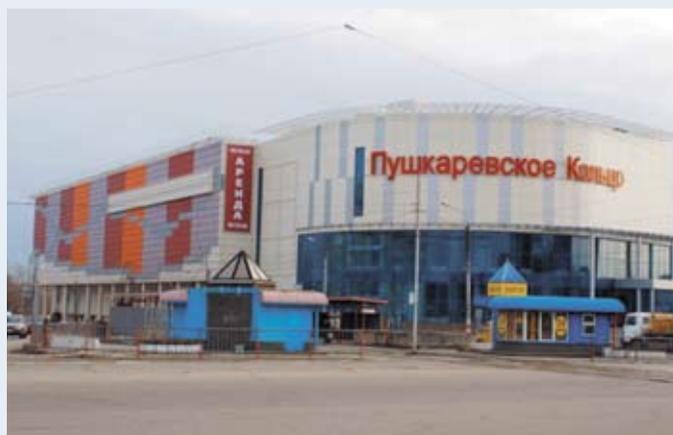
Срок реализации проекта: 2010 г.

Площадь – 28 700 кв. м.

Резюме проекта:

Располагается на земельном участке площадью 2,33 Га в Засвияжском районе г. Ульяновска на пересечение главных транспортных магистралей города.

- 5 уровней;
- Наземная/подземная парковка;
- Состав:* 4 этаж – развлекательный игровой комплекс, фудкорт.
- * 3 этаж – боулинг, кафе, ресторан, бары, кинотеатр.
- * 2 этаж – арендаторы, техника и электроника, торговая галерея.
- * 1 этаж – якорные арендаторы, детские товары, торговая галерея,
- * цоколь – продуктовый супермаркет, парковка.



ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ПРОЕКТ:

Организация круглогодичного спортивно - развлекательного комплекса в г. Ульяновске

Инициатор проекта: ООО "Ленинские горы"

Юридический адрес: 432063, г. Ульяновск,
Спуск Степана Разина, д. 33

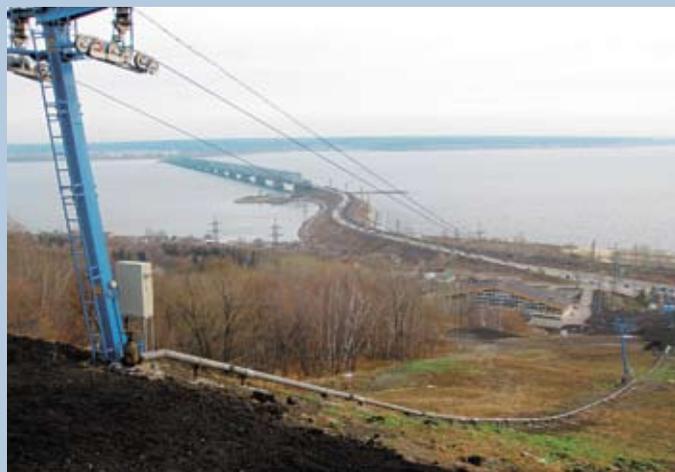
Место реализации проекта:

г. Ульяновск, Ленинский район,
Склон Волжского косогора на территории парка Дружбы народов и парка им. Я.М. Свердлова

Объем инвестиций: 600 млн.руб.

Предполагаемое количество рабочих мест: 100

Срок реализации проекта: 2011 г.



ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ градообразующих предприятий с городскими властями *по вопросам охраны окружающей среды*

Географические координаты города составляют 54° северной широты, 48° восточной долготы. Город расположен на водоразделе двух рек – Волги и Свияги. Это определяет выделение западной правобережной возвышенной части (Предволжье) и восточной левобережной низменной части (Заволжье).

Для правобережья характерно отличие оползневых процессов, особенно вдоль улиц Среднего Венца, в районе филармонии напротив улицы Тухачевского.

Площадь земель в границах города Ульяновска составляет 31 694 га.

Город обладает уникальным ландшафтным потенциалом. Треть

городской площади занимает Куйбышевское водохранилище. Зелёный фонд города составляет 17% от городской площади. Площадь зелёных насаждений города – 3 561 га, в пределах городской черты – 30 962 га. Ресурсно-сырьевая основа города представлена изолированными водоёмами и городской древесно-кустарниковой растительностью, плодородным слоем земель, местными строительными материалами с запасами непромышленного масштаба (глина, песок).

Ульяновск относится к категории индустриальных материально-энергетических природно-технических систем. Основу потребления вещества и энергии города

(сырьё, продовольствие, топливо, электроэнергия) составляют внешние источники, расположенные за его пределами. В этих условиях важным сырьевым компонентом для местной промышленности и для экспорта для региона являются отходы производства и потребления.

Экологическая ситуация в г. Ульяновске характеризуется как напряжённая.

До 40% от общей массы выбрасываемых в атмосферу загрязняющих веществ по области приходится на город Ульяновск. При этом на долю передвижных источников (автотранспорта, локомотивов и др.) приходится порядка 60-

70% выбросов вредных веществ. Ежегодно автотранспортный парк города увеличивается. В городе появилось значительное количество неконтролируемых стационарных источников загрязнения атмосферного воздуха в связи с образованием массы мелких производств на базе бывших крупных промпредприятий.

В соответствии с положениями Устава муниципального образования «город Ульяновск» отдел по охране окружающей среды и природопользования Комитета жилищно-коммунального хозяйства и экологии мэрии города Ульяновска (далее - Комитет) осуществляет деятельность, направленную на сохранение и восстановление природной среды, рациональное использование и воспроизводство природных ресурсов, предотвращение негативного воздей-

ствия хозяйственной или иной деятельности на окружающую среду и ликвидацию её последствий.

В деятельности Комитета можно выделить следующие направления:

1. Организация природоохранных мероприятий, которые включают в себя мероприятия, предусмотренные муниципальными целевыми экологическими программами:

1.1. «Чистый город на 2009 - 2010 г.г.» (направлена на предотвращение загрязнения окружающей среды в пределах муниципального образования);

1.2. «Зелёный город на 2009-2010 г.г.» (направлена на создание эффективной устойчивой системы озеленённых территорий; использование и охрану городских лесов).

2. Экологическое регулирование предполагает рациональное использование природных ресурсов

и охрану окружающей среды:

2.1. оформляются разрешения на снос, обрезку, пересадку зелёных насаждений;

2.2. выдаются эколого-технические условия на проектно-изыскательские работы;

2.3. осуществляется согласование градостроительной документации.

3. существенной задачей является информационное обеспечение природоохранной деятельности, экопросвещение:

3.1. организовано взаимодействие с ГУ «Ульяновский ЦГМС» по предоставлению данных о мониторинговых наблюдениях состояния водных объектов и воздушной среды в пределах городского округа.

3.2. ведётся постоянное обновление информации на официальном Интернет-сайте мэрии города Ульяновска.



Источниками интенсивного загрязнения окружающей среды, а также крупными потребителями природных ресурсов являются градообразующие предприятия, а их деятельность зачастую способна нанести вред окружающей среде в масштабе региона. Поэтому как для государства, так и для предприятий важно обеспечить соблюдение допустимых экологических норм хозяйствования.

Отделом по охране окружающей среды и природопользования ведётся постоянное взаимодействие с предприятиями города:

- а) проводится информационно-разъяснительная работа с природопользователями по вопросам порядка расчёта и внесения платежей за негативное воздействие на окружающую среду (далее - НВОС), платы за природопользование, компенсации экологического ущерба;
- б) проводится работа по выявлению, совместно с контролирующими органами, предприятий, уклоняющихся от платежей за негативное воздействие на окружающую среду;
- в) проводится работа по участию в деятельности рабочей группы по увеличению поступлений платежей за НВОС.

В том числе во исполнение поручения Губернатора – Председателя Правительства Ульяновской области С.И.Морозова от 20.04.2010 10-АС «О реструктуризации задолженности по плате за негативное воздействие на окружающую среду» Комитетом была проведена следующая работа:

- направлены главным распорядителям бюджетных средств

списки бюджетных учреждений;

- должников по плате за НВОС с целью заключения Соглашения о реструктуризации задолженности;
- с природопользователями ведётся разъяснительная работа о штрафных санкциях в случае несвоевременного внесения платежей.

В результате проделанной работы 15 предприятий-должников заключили Соглашения с Госэкоконтролем Ульяновской области о реструктуризации задолженности по плате за негативное воздействие на окружающую среду на сумму 128,5 тыс.руб. Представитель отдела по охране окружающей среды и природопользования включен в состав рабочей группы по взысканию недоимки по платежам за негативное воздействие на окружающую среду.

В результате деятельности рабочей группы по увеличению поступления платежей за негативное воздействие на окружающую среду проведена работа с 65 задолжниками и финансовые поступления в городской бюджет составили 154,8 тыс. руб. Информационно-разъяснительная работа по вопросам порядка расчёта и внесения платежей проведена с 66 предприятиями (учреждениями).

Кроме того, Решением Ульяновской Городской Думы от 25.03.2009 №34 утверждена инвестиционная программа МУП ВКХ «Ульяновскводоканал» по развитию систем водоснабжения и водоотведения города Ульяновска на 2009-2011 годы. Заказчиком программы является мэрия г.Ульяновска. Данная программа предусматривает:

- строительство новых объектов водоснабжения и канализации;
- реконструкцию и модернизацию существующих объектов водоснабжения и канализации.

Объёмы финансирования

Программы

по водоснабжению –

491130 тыс.руб.,

по водоотведению –

121635 тыс.руб.

Основными целями и задачами инвестиционной программы являются:

- проведение существующих сооружений систем водоснабжения и водоотведения города Ульяновска в соответствии с нормативными требованиями;
- обеспечение гарантированного долгосрочного и доступного питьевого водоснабжения населения и предприятий города Ульяновска;
- обеспечение санитарно-гигиенической и экологической безопасности территории города и реки Волги в её нижнем течении;
- обеспечение условий реализации генеральной схемы водоснабжения и водоотведения города Ульяновска на период до 2030 года.

**Главный специалист эксперт
отдела по охране окружающей
среды и природопользованию
Комитета ЖКХ и экологии
О.Е. Попова**

Организация пассажирских перевозок города Ульяновска

Транспортное обслуживание населения города осуществляется автомобильным и электро-транспортном.

В настоящее время пассажирский автотранспорт объединяет **30** индивидуальных предпринимателей, осуществляющих автотранспортное обслуживание населения, **9** представителей обществ с ограниченной ответственностью, **2** некоммерческих партнёрства и **1** открытое акционерное общество «ПАТП – 1». Всего транспортные услуги в городе оказывают **42 перевозчика**. Часть из них входят в территориальное объединение работодателей «Наш город» и территориальный союз «Компас». МУП «Ульяновскэлектротранс» насчитывает 232 трамвайных вагона и 57 троллейбусных машин.

В зоне критике чаще всего находится пассажирский автотранспорт.

Пассажирский автопарк насчитывает 1947 единиц автобусов, обслуживающих 114 маршрутов, из них автобусов типа «Газель» -1745, автобусов вместимостью более 16 посадочных мест (FORD, IVEKO, Богдан, ПАЗ и т.д.) – 202, в том числе автобусов ИП 160. ОАО «ПАТП-1» 42. В собственности МО «г.Ульяновск» автобусов нет.

Проблемы, имеющиеся в системе пассажирских перевозок, известны. Начинаются они с:

1. Отсутствия необходимой информации, предусмотренной нормативными актами, требованиями приказов Минтранса РФ

В целях решения данной проблемы

в г. Ульяновске в настоящее время комитетом дорожного хозяйства благоустройства и транспорта мэрии города Ульяновска совместно с ассоциацией частных пассажирских перевозок «Наш Город» проводится инвентаризация паспортов маршрутов и создания единого реестра паспортов.

2. Тарифная политика, сдерживающая развитие пассажирских перевозок пригородного сообщения.

Для регулирования и контроля ценообразования пассажирских перевозок комитетом дорожного хозяйства благоустройства и транспорта мэрии города Ульяновска ведутся переговоры с Минэкономки Ульяновской области об определении критериев тарифообразования, в том числе



пригородного направления с внесением изменений в приказ Минэкономки Ульяновской области № 01-42 от 24.06.2008.

3. Неудовлетворительное предоставление услуг по транспортному обслуживанию населения города

Пути решения: В рамках антикоррупционных мероприятий совершенствования транспортного обслуживания внести изменения в нормативные документы: Постановление Главы города от 10.07.09 №5451 «О новом составе комиссии по регулированию рынка транспортных услуг по перевозке пассажиров в г.Ульяновске», Постановление Главы города от 27.10.2009 № 8298 «Об утверждении Положения о конкурсе на право выполнения пассажирских перевозок», Постановление Главы города от 17.11.2009 № 8800 «О новом составе конкурсной комиссии.» «Регламент работы комиссии по проведению конкурса».

Чем они вызваны?

а) кадровыми изменениями;
б) необходимостью включения вопросов, связанных с приобретением и увеличением на линии автобусов средней и большой вместимости;
в) конкретизацией вопросов, связанных с исполнением договорных обязательств между мэрией и перевозчиком, необходимостью уточнения процедурных вопросов;
г) вступлением в силу федерального законодательства по мониторингу и управлению транспортом.

4. Отсутствие мониторинга и управления пассажирскими перевозками.

На сегодняшний день не представляется возможным получить реальные, объективные дан-



ные по количеству автобусов, вышедших на линию, обеспечить мониторинг и управление транспортом, выполнение договорных обязательств перевозчиком. Анализ ведётся на основе полученных по телефону данных, представленных перевозчиком.

Для обеспечения условий ведения мониторинга на основе УМУП «Информационные Телекоммуникационные Системы» в городе приступили к созданию единой муниципальной диспетчерской службы, оснащенной спутниковыми навигационными системами и объединяющей информацию предприятий различных форм собственности. Впоследствии ЕМДС можно будет использовать для

контроля за организацией дорожного движения и оперативного вмешательства в заторовые ситуации. В настоящее время ведутся консультации по данному вопросу с выездом на предприятия, где внедрена спутниковая навигационная система, готовится необходимая документация.

5. Отсутствие производственных площадей для эффективной организации пассажирских перевозок.

В связи с этим в городе Ульяновске ведется работа по выделению земельных участков и предоставлению в аренду имеющихся площадей для строительства, размещения производственных баз.

6. Отсутствие необходимых ус-

ловий для обеспечения безопасности дорожного движения во время посадки и высадки пассажиров.

Данный вопрос решается в рамках муниципальной целевой программы «Городские дороги 2010-2012 г.г.». В течение 2010 года будут приняты меры по строительству и обустройству автобусных остановок, строительству остановочных и посадочных площадок.

7. Отсутствие муниципального пассажирского автопредприятия.

К концу текущего года в городе Ульяновске планируется создать муниципальное пассажирское предприятие с автопарком, насчитывающим 11 автобусов большой вместимости.

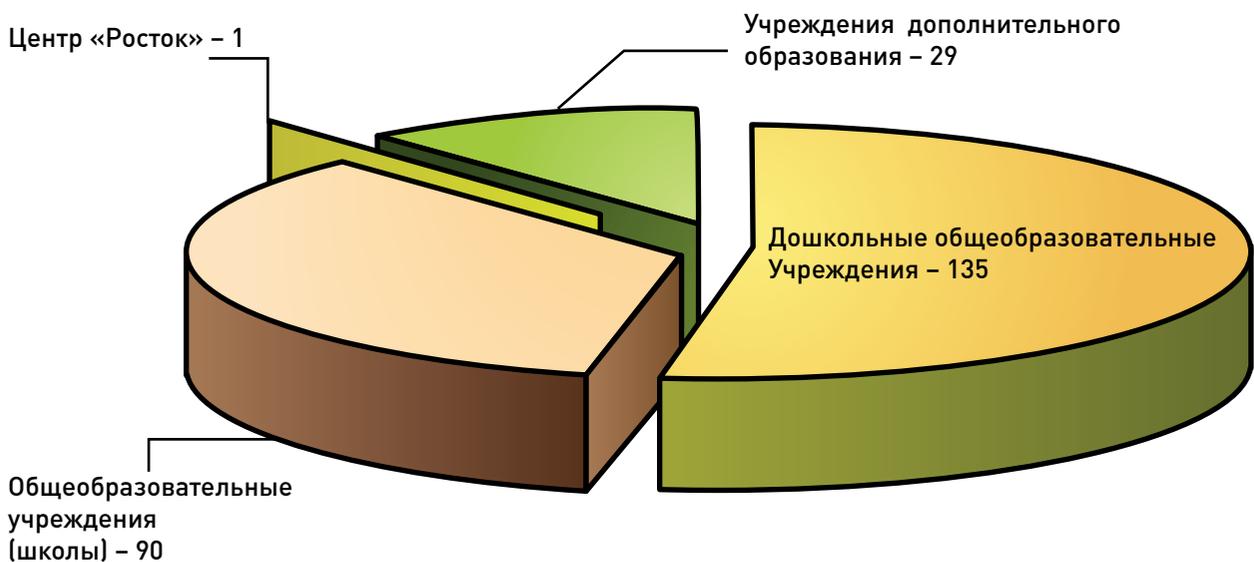


Образование города Ульяновска

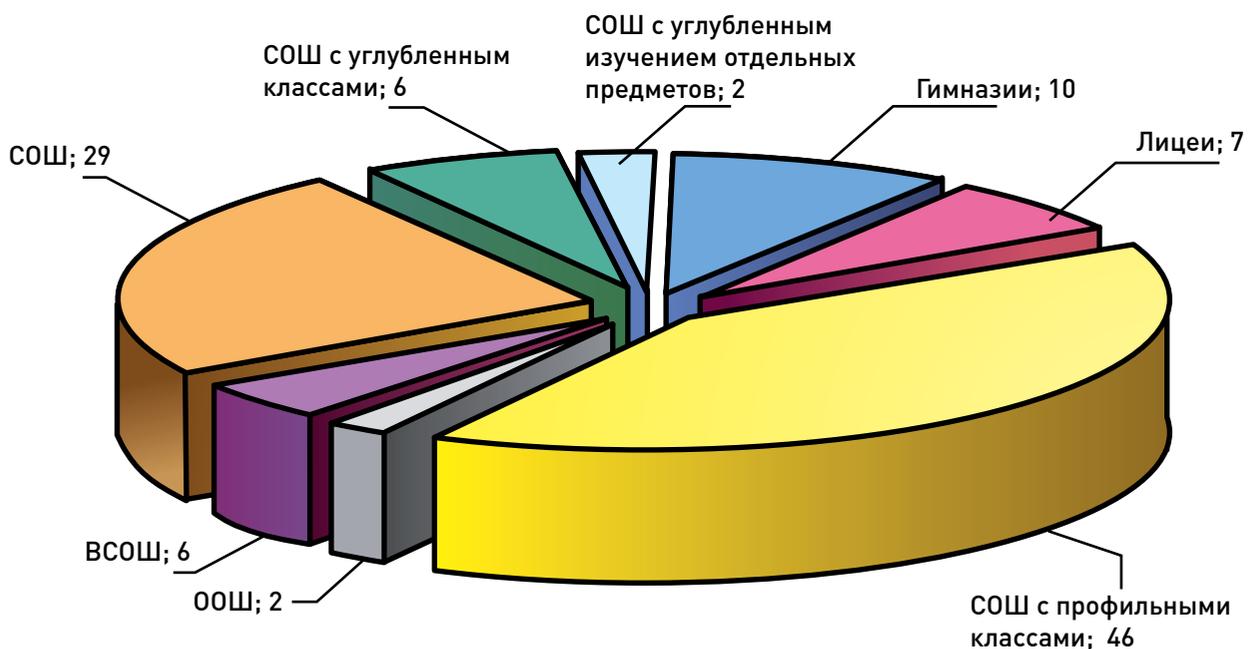
Образование города Ульяновска имеет широкую разветвленную структуру. Есть в этой структуре место общеобразовательным школам, гимназиям и лицеям, учреждениям дошкольного и дополнительного образования.

Детально сеть учреждений выглядит так:

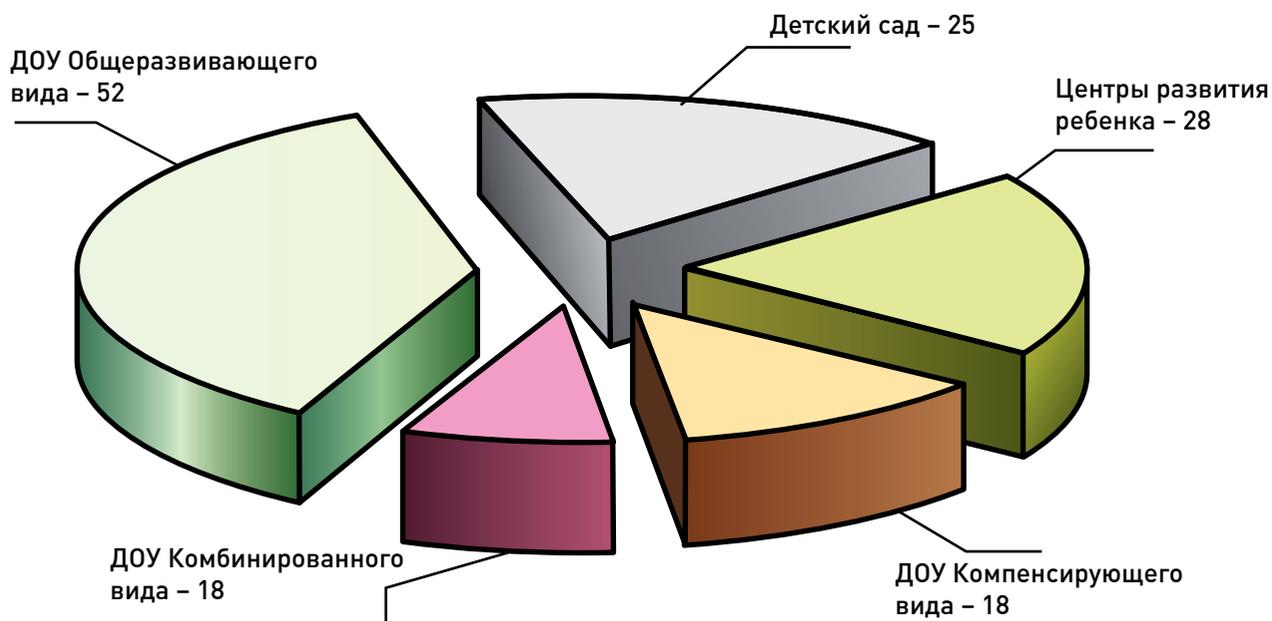
255 муниципальных образовательных учреждений, из них:



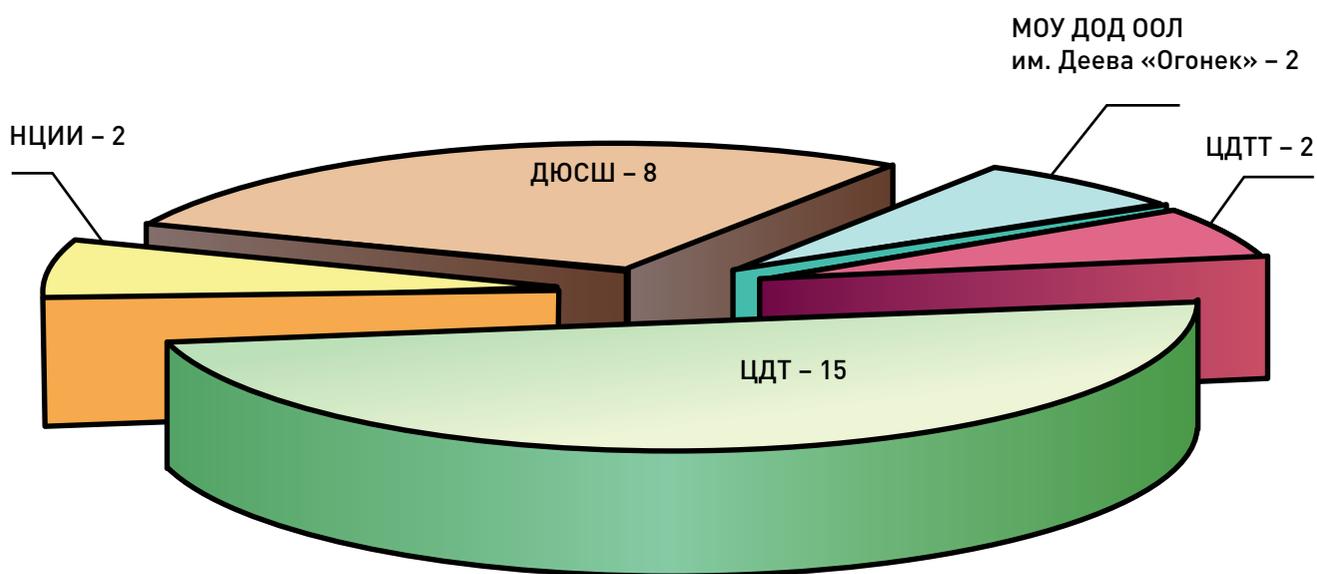
СТРУКТУРА ОБЩЕОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ УЧРЕЖДЕНИЙ Г. УЛЬЯНОВСКА:



СТРУКТУРА ДОШКОЛЬНЫХ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ УЧРЕЖДЕНИЙ:



СТРУКТУРА УЧРЕЖДЕНИЙ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ:



Отдельное место занимает Центр психолого-медико-социального сопровождения «Росток», одним из приоритетных направлений деятельности которого является экспертно-диагностическое направление, осуществляемое психолого-медико-педагогической комиссией.

В структуру Центра входят *3 подразделения:*

- психолого-медико-педагогическая комиссия – основной вид деятельности *экспертно-диагностический;*
- служба практической психологии – основной вид деятельности *психологическое сопровождение* всех участников образовательного процесса;
- дефектологическая служба – основной вид деятельности *коррекционно-развивающие занятия.*

Большое значение в городской

системе образования придается участию в конкурсах в рамках реализации приоритетного национального проекта «Образование».

МОУ СОШ №№ 28, 44, 45, 46 участвовали в региональном конкурсе «Лучшая школа Ульяновской области – 2010» в номинации «Школа – центр патриотического воспитания». Рейтинг утверждён на Совете при Губернаторе области по реализации приоритетных национальных проектов и демографической политике России на территории Ульяновской области. По распоряжению Министерства Ульяновской области от 18.05.2010 № 1775-р победителями признаны МОУ СОШ № 28 – 1 место, МОУ гимназия № 44 и МОУ СОШ № 46 – 3 место. МОУ СОШ № 28 будет поощрена денежным вознаграждением в размере 500,0 тыс. руб., МОУ гимназия № 44 и МОУ СОШ

№46 – по 100,0 тыс. руб. из регионального бюджета.

Утверждён список победителей конкурса лучших учителей на региональном уровне. Согласно распределению субсидий победителями конкурса 2010 года стали 9 учителей Ульяновской области, из них 6 учителей из школ города Ульяновска (по 200 тыс. руб.). По распоряжению Министерства Ульяновской области от 18.05.2010 № 1777-р победителями регионального тура стали два учителя (по 50 тыс. руб.).

Список из шести победителей направлен на утверждение в Минобрнауки РФ.

В целом динамика участия учителей в конкурсах в рамках приоритетного национального проекта «Образование» за последние пять лет выглядит следующим образом:



2006 год		2007 год		2008 год		2009 год		2010 год	
Количество участников	Рейтинг	Количество участников	Рейтинг	Количество участников	Рейтинг	Количество участников	Рейтинг	Количество участников	Рейтинг
59 чел (15 % от общего количества учителей города)	33 чел (0,7 % от общего количества учителей города)	110 чел (3 % от общего количества учителей города)	33 чел (0,8 % от общего количества учителей города)	81 чел (2 % от общего количества учителей города)	33 чел (0,8 % от общего количества учителей города)	60 чел (1,7 % от общего количества учителей города)	34 чел (1 % от общего количества учителей города)	31 чел (0,8 % от общего количества учителей города)	8 чел (0,25 % от общего количества учителей города)

Благодаря реализации программ «Создание единого информационного пространства образовательных учреждений» и национального проекта «Образование» отмечены положительные результаты за период с 2006 г по 2010 г. по следующим позициям:

- увеличилось количество компьютерных классов – со 114 до 139;
- увеличилось число компьютерной техники в среднем на одну школу – с 16 до 28,7 компьютеров;
- количество учащихся на один компьютер – снизилось с 39,5 чел до 19,5 чел на 1 компьютер;
- увеличилось число преподавателей, прошедших обучение по информационным технологиям, и составляет 49,3%;
- количество педагогических работников, активно работающих в сети Интернет, составляет 58%.
- увеличилось число интерактивных досок, используемых в учебном процессе, до 87 штук.





В областной программе развития инновационных процессов в 2009-2010 учебном году участвовало 33 учреждения дошкольного, общего и дополнительного образования города Ульяновска, из них – 19 школ, 4 УДО, 10 ДОУ, среди которых 11 научно-методических центров. В 2008-2009 учебном году участвовало 32 учреждения дошкольного, общего и дополнительного образования города Ульяновска, из них – 15 школ, 4 УДО, 13 ДОУ, среди которых 16 научно-методических центров. Все они достойно справились с поставленной перед ними задачей.

Большое значение образованием города Ульяновска уделяется обсуждению и решению вопросов модернизации системы образования в рамках национальной образовательной инициативы «Наша новая школа». С этой целью был

организован Образовательный Форум педагогических работников города Ульяновска по теме «Актуальные проблемы преподавания предметов в условиях реализации национальной образовательной инициативы «Наша новая школа». Кроме того, в рамках форума ставились задачи развития творческого и профессионального потенциала учителей, повышения престижа профессии провозглашенного в Российской Федерации в 2010 году Года учителя. В рамках форума была организована работа педагогов по секциям в форме научно-методических конференций.

Ежегодно учителя г. Ульяновска – победители городского конкурса «Учитель года» становятся призерами и победителями Областного конкурса профессионального мас-

терства «Учитель года». Наиболее активными участниками конкурса ежегодно выступают педагоги таких образовательных учреждений г. Ульяновска, как МОУ Гимназия №33, МОУ Гуманитарный лицей, МОУ Гимназия №13, МОУ Гимназия №1 им. В.И.Ленина, лицей ФМИ №40 при УлГУ, МОУ СОШ №№ 74, 61, 62, 46, 69, 48, 24, 74, 31.

Муниципальные образовательные учреждения Гимназия №33 и Гуманитарный лицей стали площадками для проведения творческой встречи педагогов Ульяновской области с победителями российского конкурса «Учитель года» и I Всероссийского Фестиваля учителей клубов.

Учебный 2009-2010 год завершили 48062 обучающихся дневных общеобразовательных школ (с классами КРО) и 1721

обучающийся вечерних школ. В 46 образовательных учреждениях организовано 158 классов профильной направленности, общее количество обучающихся профильных классов составило в 2009-2010 учебном году 3485 человек.

В 2010 году золотой медалью «За особые заслуги в учении» награждены 122 выпускника городских школ, серебряной – 91 выпускник. Каждому из них Мэр города вручил премии в размере 500 руб.

Для развития творческих и интеллектуальных способностей обучающихся городских образовательных учреждений работает

городское научное общество юных исследователей, в его состав входят школьники из 45 общеобразовательных учреждений, объединяющих 1500 учащихся. В 2007-2008 учебном году ГНОУ объединяло 1000 учащихся из 37 ОУ, в 2008-2009 – 1300 учащихся из 45 школ. Итогом деятельности ГНОУ явилась третья городская научно-практическая конференция исследовательских работ учащихся.

В 2010 году проведена большая работа для стимулирования интереса школьников к учебе, что повысило качество образования в ОУ города с 49,3% до 49,9%. 3675 отличников награждены премией Губернатора. В региональном

этапе Всероссийской олимпиады школьников приняли участие 173 обучающихся города Ульяновска по 21 предмету: основам православной культуры, астрономии, английскому языку, физике, литературе, французскому языку, географии, немецкому языку, математике, русскому языку, биологии, информатике, экологии, истории, экономике, технологии, химии, физической культуре, татарскому, чувашскому языку, русскому языку и литературе в национальной школе.

Согласно итоговым протоколам проверки работ по предметам проведенных олимпиад 24 школьника из муниципального образования «город Ульяновск» стали





победителями (из 46 возможных побед), 64 – призёрами (из 144 призовых мест).

Двенадцать учащихся города стали призёрами заключительного этапа Всероссийской олимпиады школьников в 2010 году. Все они являются претендентами на президентский гранд по поддержке талантливой молодежи в размере 30 тысяч рублей.

Важное место в учебно-воспитательной деятельности имеют учебные курсы духовно-нравственной направленности. В 2009–2010 учебном году они введены в 74 общеобразовательных учреждениях г. Ульяновска.

Одной из традиций городского образования, играющей большую роль в воспитании подрастающего поколения в духе нравственности, является месячник духовно-нравственного воспитания подрастающего поколения «Святые заступники Земли Русской», который традиционно проходит в январе. В городских мероприятиях, проводившихся в 2010 году на базе 20 дошкольных, общеобразовательных

учреждений, учреждений дополнительного образования был представлен опыт работы педагогических коллективов по формированию духовной культуры учащихся. Более 1000 человек из 262 образовательных учреждений города Ульяновска приняли участие в городских семинарах, заседаниях «круглых столов», конференциях, паломнических поездках. Многие мероприятия прошли с приглашением священнослужителей Симбирской и Мелекесской епархии Русской Православной Церкви.

Для реализации «Концепции федеральной системы подготовки граждан Российской Федерации к военной службе на период до 2020 года» Управление образования работает в тесном взаимодействии с военным комиссариатом Ульяновской области и командованием воинских частей Ульяновского гарнизона. В апреле-мае 2010 г. в образовательных учреждениях города прошёл месячник «Весенний призыв-2010».

В воспитательной системе

городского образования немаловажную роль играют традиционные городские мероприятия – наибольшей популярностью пользуются спортивные соревнования.

Городская военно-спортивная игра «Зарница» проходила в 2009–2010 учебном году на базе МОУ СОШ №48 и гимназии №44 и в/ч 83 531. Соревновалось 420 учащихся 7–8 классов из общеобразовательных учреждений города Ульяновска.

Стало традиционным участие команд образовательных учреждений города в президентских состязаниях. 174 учащихся из 16 образовательных учреждений города соревновались в беге на 1000 и 60 метров, встречной эстафете, прыжках в длину, подтягиванию, подъёму туловища. По результатам соревнований призовые места заняли команды МОУ СОШ №№ 82, 76, 48.

В традиционной городской легкоатлетической эстафете приняли участие 3000 учащихся. Все победители получили ценные призы, которые помогут развитию спортивной базы этих учреждений.

Проблемы и перспективы отечественного авиастроения



Федоров Алексей Иннокентьевич
Президент ОАО «ОАК»

ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (ОАК) в прошлом году в основном закончила интеграционные процессы: в состав Корпорации вошли все активы в соответствии с Указом Президента РФ №140. Образно говоря, до прошлого года мы собирали все камни, которые были до того разбросаны.

Начиная с 2009-го года, мы занялись процессом внутренней реструктуризации, созданием специализированных дивизионов. Всего их будет три: Боевой авиации, Коммерческой авиации и Специальной авиации. Бизнес-единица Боевая авиация базируется на двух ведущих предприятиях в данной области, это

Компания «Сухой» и РСК «МиГ». Кроме того, в состав дивизиона войдут КнААПО, НАПО, НАЗ «Сокол», входящие в состав головных предприятий и долго работавшие с ними в кооперации.

Дивизион коммерческой авиации базируется на 4-х основных предприятиях - Корпорация «Иркут», Авиационный Комплекс «Ильюшин», ВАСО и Авиастар-СП. Этот дивизион будет разрабатывать и производить пассажирские, грузовые и военнотранспортные самолеты. А дивизион Специальной авиации будет разрабатывать и производить такие летательные аппараты, как дальние бомбардировщики, самолеты дальнего радиолокационного обнаружения и управления и другие специальные версии самолетов на базе серийных платформ. Он также будет заниматься самолетами-амфибиями и летающими лодками. Ключевыми компаниями данной бизнес единицы выступают ОАО «Туполев», ТАНТК им. Г.М. Бериева, КАПО и ТАВИА.

Мы планируем завершить формирование дивизионов в 2010 - 2011 годах. С тем чтобы с 2012-го года Корпорация полноценно функционировала, опираясь на новую структуру. Этот процесс - не простой. Одно только формальное передвижение активов и бизнесов - сложный процесс. А еще требуется построить новые команды управления в дивизионах, а это тоже достаточно сложный и щепетильный процесс.

Сегодня численность занятых на предприятиях Корпорации составляет около ста тысяч человек. Наш целевой показатель - иметь к 2025 году около 50 тысяч сотрудников, то есть пройти через практически двукратное сокращение. Здесь ключевая проблема - резкое поднятие производительности труда, выработки на одного работающего. Согласно этим планам, мы в течение 15 лет практически в 10 раз должны поднять выработку на одного сотрудника.

Чтобы достигнуть плановых показателей, мы, прежде всего, переходим на новые технологии проектирования самолетов. Все наши новые модели проектируются только в цифровых технологиях с использованием современного программно-математического обеспечения. Это позволит перейти к использованию

нового эффективного и высокопроизводительного технологического оборудования.

Мы уже начали массовое техническое перевооружение наших предприятий: закупается большое количество нового высокотехнологического оборудования. Но оно дает эффект только тогда, когда используются современные цифровые технологии проектирования.

В каждом из направлений нашей работы мы имеем передовые проекты по использованию новых технологий. В боевой авиации таким проектом выступает Перспективный Авиационный Комплекс Фронтальной Авиации (ПАК ФА). В транспортной авиации – российско-индийский средний транспортный самолет Multirole Transport Aircraft. В пассажирской авиации – региональный Sukhoi Superjet 100 и магистральный MC-21.

Параллельно практически на всех наших предприятиях, мы сейчас активно внедряем LEAN технологии: бережливое производство также способствует повышению выработки на одного работающего.

На вышеупомянутых передовых проектах мы как раз и отработываем и новые технологии, и новую организацию производства. Вот именно с помощью новых технологий мы и планируем достичь показателей по десятикратному увеличению выработки на одного рабочего.

При этом мы не планируем (как об этом иногда говорят СМИ) закрывать такие-то заводы, но некоторые будем репрофилировать, что неизбежно. Я имею в виду специализацию по отдельным видам деятельности: будь то агрегатное производство, механообработка и так далее. Кроме того, ряд работ мы планируем вывести на «аутсорсинг»: то есть мы перемещаем рабочие места из ОАК на другие предприятия, не входящие в Корпорацию. При этом эти рабочие места, собственно, сохраняются только вне рамок ОАК.

Говоря о важнейших проектах Корпорации в гражданской области, в первую очередь выделяю «Магистральный Самолет XXI века» – сокращенно MC-21, который мы планируем вывести на рынок в 2016г. Также важен для нас и проект Sukhoi Superjet 100 (SSJ100) – мы планируем в конце этого года начать первые поставки самолетов авиакомпаниям.

К сожалению, у нас произошла сдвигка сроков по ходу выполнения программы SSJ100, в основном связанная с задержками по нашей кооперации. Среди причин – большой объем работ по сертификации силовой установки, потому что требования к созданию и сертификации новых авиационных двигателей для гражданской авиации очень высоки. И наши мотористы

не совсем правильно рассчитали свои силы. Сейчас все испытания, необходимые для сертификации силовой установки, завершены.

Получение 26 июня сертификата типа EASA на двигатель SaM146 должно позволить нам завершить наши работы по сертификации SSJ100. Полеты на опытных прототипах проводятся очень активно, в том числе по критическим ограничениям эксплуатации самолета. Надеемся, что сдвигек больше не будет, и в этом году мы начнем поставлять самолеты SSJ100 авиакомпаниям.

По программе Sukhoi Superjet 100 мы впервые в отечественной практике используем такую глубокую кооперацию в создании силовой установки между российскими и зарубежными компаниями. Приходится решать многие вопросы, которые для нас новые, связанные с тем, что у нас не было опыта совместного создания гражданского авиационного двигателя. В проекте MC-21 мы пошли немного по другому пути: на этом самолете будем использовать два двигателя – один зарубежный производства Pratt&Whitney, второй – российский ПД-14, который создается Объединенной Двигателестроительной Корпорацией (ОДК). Мы будем сертифицировать MC-21 в вариантах с обоими двигателями по мере их готовности.

Нам удалось достичь компромисса с моторостроителями в вопросах использования зарубежного и отечественного двигателей. Фирма Pratt&Whitney участвовала в международном конкурсе и выиграла его. Кроме того, по Государственной программе развития гражданской авиационной техники в России создается двигатель нового поколения ПД-14. Pratt&Whitney знает, что такой двигатель создается, при этом мы гарантируем нашему партнеру определенный объем продаж самолетов MC-21 с его силовыми установками.

На недавно прошедшей выставке «Фарнборо 2010» мы впервые рассказали и показали мировому авиационному сообществу, что будет представлять из себя самолет MC-21. Сказали, что работы по нему вступили в стадию рабочего проектирования, закончен выбор поставщиков основных систем самолета. Фактически, облик самолета сформирован, как и состав участников его производственной кооперации. Теперь в общении с авиакомпаниями мы можем перейти от разговоров о концепции самолета к обсуждению продукта, который мы им предлагаем.

Не только российские, но и западные авиакомпании, включая ведущие европейские, азиатские и даже

американские, активно участвовали в формировании облика этого самолета. Мы понимаем, что нам предстоит жесткое соревнование за авиакомпании с грандами мирового самолетостроения. По нашим расчетам, по топливной эффективности МС-21 будет превосходить Boeing 737 и Airbus A320 минимум на 10%, и сохранит некоторое преимущество даже в случае возможной ремоторизации этих машин. Наше преимущество происходит из того, что и сам самолет как летательный аппарат и все его системы оптимизированы на совместную работу с двигателями нового поколения.

Большим достижением последнего времени считаю поставку в авиакомпании и начало эксплуатации на регулярных пассажирских линиях регионального самолета Ан-148 сборки Воронежского авиазавода. Продолжая сборку широкофюзеляжных Ил-96, это предприятие параллельно развернуло производство новой машины. Если в прошлом году мы поставили авиакомпаниям два самолета, в этом планируем еще семь, на следующий год – еще в два раза больше. Нарастиваем темп выпуска этих самолетов до 24 в год. Суммарно, семейство самолетов Ан-148/158 с учетом выпуска на Украине должно производиться с темпом 36 самолетов в год. Считаем, что этого будет достаточно,



чтобы удовлетворить существующий платежеспособный спрос на эти самолеты. При этом производство и в России и на Украине будет проходить при очень крупной кооперации между предприятиями наших стран. Ведутся поставки агрегатов «в обоих направлениях». Планируем использовать специализацию различных предприятий, задействованных в этом проекте, с тем, чтобы максимально повысить экономическую эффективность производства этих самолетов.

Мы уделяем большое внимание, тратим много времени, сил и ресурсов на продвижение новейших отечественных разработок. Но при этом не забываем самолеты, на создание которых в Советском Союзе выделялись огромные ресурсы. В настоящее время активно прорабатываем вопрос о восстановлении производства тяжелого рампового самолета Ан-124 «Руслан».

Здесь ключевой вопрос – стартовый заказчик и объем стартового заказа. По нашему пониманию, в роли стартового заказчика на новые самолеты Ан-124 может выступить Министерство обороны Российской Федерации. Продолжается обсуждение программы закупок для Вооруженных Сил России на следующее десятилетие. Включение проекта Ан-124 в эту программу, по сути, и будет стартом для возобновления





производства этих самолетов. Экономический смысл восстановления производства должны подкрепить и коммерческие заказчики этого самолета.

Следует заметить, что по объему консолидированные закупки новых «русланов» коммерческими операторами могут, в итоге, сравняться или даже превзойти государственный оборонный заказ. Но последний более «гарантирован» с финансовой точки зрения, а посему – менее рискован для нас как производителя самолетов. Мы предполагаем (и это прописано в наших бизнес планах), что коммерческие заказчики могут заказать примерно такое же число самолетов, как и военные. Но все-таки большую часть рисков, финансовых и технических, по возобновлению производства должно взять на себя государство, разместив государственный заказ на самолеты Ан-124.

Другой важный проект, который предполагает активно задействовать мощности ульяновского авиазавода – модернизированный самолет Ил-76. Идет изготовление летного образца: изготавливаются отдельные агрегаты этого самолета, фюзеляжа, крыла. По нашим планам, летные испытания первой летной машины должны начаться в 2011-ом году. Они не будут длительными, потому что это самолет – модифицированный относительно базового и не требует большого объема испытаний. Мы планируем

начать поставки этого самолета уже в 2012-ом году.

Ведутся переговоры с потенциальными заказчиками модернизированных Ил-76 ульяновской сборки как внутренними, так и зарубежными. Но и здесь во многом судьба проекта определится с принятием новой программы закупок для МО РФ. Если военное ведомство выделит средства на закупку этих самолетов, то мы, самолетостроители, конечно, отдадим приоритет государственному заказчику.

Некоторые авиакомпании уже сегодня проявляют большой интерес к модернизированным вариантам Ил-76. «Волга-Днепр», например, уже эксплуатирует три самолета в варианте с двигателями ПС-90А76. Ремоторизованный самолет полностью соответствует главе IV ИКАО по уровню шума и допускается в американские и европейские аэропорты без ограничений.

В случае успешного развития проекта восстановления производства Ан-124, налаживания выпуска модернизированных Ил-76 и улучшенных модификаций пассажирского Ту-204 самолетостроительное производство в Ульяновске получит новый импульс своего развития.



САМАРА – столица крупнейшего промышленного центра авиа - и ракетостроения России.

В авиа-космическом комплексе работают такие крупные предприятия, как:
ФГУП ГНП РКЦ «ЦСКБ «Прогресс», ОАО «Кузнецов»,
ОАО «Авиакор - Авиационный завод»,
ОАО «Авиагрегат», ОАО «Гидроавтоматика»,
ЗАО «Алкоа «Самарский металлургический завод»
другие промышленные, научные и конструкторские организации.

Особого внимания заслуживает деятельность ОАО «Авиакор - авиационный завод» - одного из крупнейших российских авиастроительных предприятий.

Основная сфера деятельности завода - строительство, ремонт, обслуживание и поставка запчастей для пассажирских самолетов Ту-154М и Ан-140. Завод относится к числу немногих предприятий России, которые обладают опытом в области серийного производства гражданских и военных самолётов из деталей, узлов и агрегатов собственного производства. Входит в холдинг «Русские машины», объединяющий машиностроительные активы группы «Базовый элемент».





ОАО «Авиакор - Авиационный завод»

История создания предприятия

ЗАО «Авиакор авиационный завод» (в настоящее время ОАО «Авиакор авиационный завод») было создано в 2 г. как дочернее предприятие ОАО «Международная авиационная корпорация» на базе Куйбышевского авиационного завода. Предприятие создано для производства, ремонта, испытания и сертификации авиационной техники, в том числе авиационной техники двойного назначения, а также ее реализации.

В 1931 году в Воронеже был заложен фундамент первого корпуса авиационного завода № 18 им. Ворошилова. Завод серийно выпускал самолеты ТБ-3, АНТ-25 (РД), ДБ-3А, ДБ-3Ф (Ил-4), Ер-2, начал серийное производство самолетов-штурмовиков Ил-2. На заводе осуществлялось опытное производство самолетов САМ-5 (САМ-5-бис, САМ-5-2-бис), «СТРЕЛА», САМ-7 («СИГМА»), К-12 (ВС-2). Осенью 1941 года авиационный завод №18 эвакуировали в Куйбышев (Самара), где было продолжено серийное производство самолетов-штурмовиков Ил-2, ставших самыми массовыми самолетами, выпускавшимися во время войны. Невозможно переоценить вклад Куйбышевского авиационного завода, изготовившего 15025 самолетов Ил-2 и 3237 самолетов Ил-10 (модификация Ил-2), в победный исход второй мировой войны.

Знаковой страницей в истории Куйбышевского авиационного за-

вода является освоение серийного производства (август 1955 года) межконтинентального стратегического носителя ядерного оружия - самолета ТУ-95, единственного в мире самолета такого класса с турбовинтовыми двигателями, не имеющего аналогов по конструктивному исполнению. Заводом изготавливались практически все модификации самолета ТУ-95, включая ТУ-142 – базовый самолет противолодочной обороны, ТУ-126 – самолет дальнего радиолокационного обнаружения, а также самолет ТУ-95МС – стратегический носитель крылатых ракет большой дальности, составляющий основу стратегической авиации вооруженных сил СНГ.

С 1958 года завод серийно выпускал созданный на базе основных элементов серийного бомбардировщика ТУ-95 пассажирский дальнемагистральный самолет ТУ-114, успешно эксплуатировавшийся на внутренних и международных авиалиниях в течение 15 лет. В 1970 году авиационным заводом освоено серийное производство пассажирского лайнера ТУ-154 – одного из лучших представителей второго поколения отечественных турбореактивных самолетов.

В процессе серийного производства проводилось постоянное совершенствование конструкции и систем самолета, направленное на повышение надежности и ресурса, улучшение летно-

технических характеристик и условий эксплуатации. Внедрены в серийное производство грузовой и транспортно-санитарный варианты самолета. С 1984 года самолет выпускается в модификации ТУ-154М, отличающейся повышенной топливной эффективностью, улучшенным интерьером пассажирской кабины и модернизированным пилотажно-навигационным и радиосвязным комплексом. На базе самолета ТУ-154 созданы две летающие лаборатории для отработки системы автоматической посадки, подготовки экипажей и освоения режимов бездвигательного маневрирования и посадки космического корабля многоразового использования системы «ЭНЕРГИЯ – БУРАН» в 1992 году авиационный завод приступил к изготовлению и отработке опытных образцов легкомоторного самолета «Молния-012», выполненного по схеме «триплан» с расположением поршневого двигателя с толкающим винтом в задней части фюзеляжа. 22 ноября 1993 года совершен первый полет серийного самолета, кроме перечисленных выше работ по серийному производству самолетов, авиационный завод производил изготовление титановых деталей и узлов на опытную и головную партии для самолета ТУ-144; деталей и узлов летающей лаборатории ТУ-155 для отработки двигателя НК-88, работающего на криогенном топливе; панелей и узлов поперечного и продольного

набора крупногабаритных и длинномерных силовых деталей крыла, фюзеляжа, оперения и мотогондол, выполненных из титана, для космического корабля многоразового использования "БУРАН"; крыла с механизацией для самолетов ТУ-204. За большие заслуги в международном сотрудничестве завод награжден Международной премией "ЗОЛОТОЙ МЕРКУРИЙ". За отличные достижения в интеграции страны в мировую экономику и за качественную и конкурентоспособную продукцию завод в 1993 году удостоен Международного приза «ЗОЛОТОЙ ГЛОБУС».

Планы на будущее.

Сегодня ОАО «Авиакор-авиационный завод» является передовым предприятием авиастроительной промышленности с новейшей технологией производства. В связи с постепенным выводом самолета Ту-154 из эксплуатации по причине естест-

венного устаревания парка самолетов и его низких эксплуатационных и экономических показателей в современных условиях, доля рынка по достройке самолетов Ту-154 стремится к нулю. Потенциал развития данного направления бизнеса отсутствует ввиду того, что разработчик самолета не предполагает дальнейшей модификации проекта Ту-154. В настоящее время ведутся работы по строительству 3-х новых самолетов Ту-154 для нужд МО РФ, что соответствует сегодняшнему рыночному спросу на данный тип самолета. В производственном заделе имеются еще три фюзеляжа, пригодные для дальнейшей достройки, но вероятность реализации этих самолетов практически равна нулю. Окончание программы достройки самолетов Ту-154 планируется завершить в 2011 году. В качестве варианта дальнейшего использования имеющихся фюзеляжей совместно с КБ «Туполев» можно рассматри-

вать проект модернизации самолетов Ту-154 М в грузовой вариант. Но поскольку самолеты ТУ-154 М, Б будут находиться в эксплуатации не менее 5-10 лет (в эксплуатации находится около 130 самолетов ТУ-154), ОАО «Авиакор-авиационный завод» будет обеспечивать авиаконпании запасными частями, проводить капитальные ремонты, бюллетени и модернизацию в соответствии с конструкторской документацией ОАО имени А.Н. Туполева.

Также, учитывая, что в ближайшем будущем данный тип самолета будет выведен из эксплуатации, предполагается заменить данный вид бизнеса на проведение обслуживания и ремонта других типов воздушных судов, в том числе и импортного производства. Для поддержания летной годности парка самолетов Ту-154 планируется поддержание объемов производства авиазапчастей в соответствии со спросом на рынке данной продукции.



Еще одно направление деятельности предприятия: с киевским авиаконструкторским бюро им. О.К.Антонова (АНТК им. О.К. Антонова) подписано лицензионное соглашение о производстве современного турбовинтового пассажирского регионального самолета АН-140, предназначенного для замены списываемого парка самолетов АН-24, АН-26, ЯК-40. Получена конструкторская документация, изготовлено оснастки и инструмента на сумму свыше 20 млн. руб. В сентябре 2003 года совместно с Украиной было создано совместное предприятие по производству самолета АН-140 - ЗАО «Совместное предприятие Международный Авиационный проект - 140». В 2005 году на ОАО «Авиакор-авиационный завод» запущен первый самолет АН-140, с производством которого предприятие связывает свое будущее. На сегодняшний период в эксплуатации находятся три самолета Ан-140-100, собранные на «Авиакор-авиационный завод». В период 2010-2012 гг. предприятие планирует выйти на проектную мощность по выпуску АН-140 в количестве 2,4,6 машин ежегодно. О готовности приобрести их уже заявили ряд авиа- и лизинговых компаний России. Заинтересованность в Ан-140 проявляют также государственные и силовые структуры. По оценкам экспертов, сегодня потребность только российских авиакомпаний в самолетах такого типа достигает 150 штук. В ближайшее время «Авиакор» совместно с разработчиком конструкции Ан-140 – АНТК им. О.К. Антонова приступит к модернизации Ан-140 в грузовой вариант. При доработке конструкции в целом удачной модели





регионального турбовинтового самолета планируется в максимальной степени учесть пожелания эксплуатантов. Участие в работе над новой модификацией Ан-140 специалистов инженерно-технического центра «Авиакора» позволит в дальнейшем более эффективно выстроить технологический процесс на предприятии.

Также в настоящий момент заключены контракты с предприятиями Объединенной авиационной корпорации (ОАО «ВАСО», ТАНТК им. Бериева) на поставку комплектующих изделий. Ведутся переговоры с ОАО «ВАСО» о размещении на ОАО «Авиакор» производства кессонной части крыла (КЧК) и других комплектующих изделий для ближнемагистрального самолета Ан-148, ведутся предварительные работы по подготовке производства. Данное направление является значимым для Авиакора, так как позволяет участвовать в целевых программах ОАК.

На 2009-2010 годы предприятие имеет контракты с Минобороны, ГТК России, Министерством национальной обороны Польши.

Последние годы функционирования предприятия сопровождались падением уровня производства. В частности, в 2009 году построено два самолета ТУ-154. Во многом это обусловлено определенным уровнем морального старения указанного самолета. Авиакомпания все более заинтересованы в продукции зарубежных производителей, пусть и с частично выработанным ресурсом. Ответом ОАО «Авиакор-авиационный завод» на подобную ситуацию стало участие в проекте АН-140 совместно с Украиной. Перспектива данного проекта во многом зависит от

политики России в области гражданского самолетостроения, уровня поддержки предприятий Авиапрома. Кроме того, одним из главных заказчиков продукции предприятия должны стать государственные органы, заинтересованные в оперативности принятия многих важных решений. Немаловажная роль в развитии проекта принадлежит и региональным компаниям, заинтересованным в развитии рынка среднемагистральных самолетов. Вопрос ограниченности финансовых возможностей региональных авиаперевозчиков призван решить развитие системы лизинга новой отечественной авиационной техники.

Также предприятие ведет активную работу по заключению контрактов с предприятиями ОАК (ОАО «ВАСО», ТАНТК им. Бериева) на поставку комплектующих изделий для самолетов, входящих в продуктовую линейку ОАК (Ан-148, Ил-112). Наличие подобных контрактов позволит предприятию осуществлять свою деятельность в соответствии с государственными программами обновления авиационного парка РФ и обеспечит твердое финансирование данных проектов. Более того, участие предприятия в данных смежных проектах позволит поднять собственный уровень освоения производства самолета Ан-140.

Самара является столицей крупнейшего промышленного центра России. Экономика городского округа во многом зависит и определяется развитием промышленных предприятий и, в первую очередь, крупных, градообразующих и базовых пред-

приятий, одно из которых – ОАО «Авиакор-авиационный завод». Администрация городского округа Самара строит свои отношения с товаропроизводителями через координацию и создание наиболее благоприятных условий работы промышленных предприятий, которые предусматривают:

- содействие развитию и устойчивому функционированию инфраструктуры городского округа, обеспечивающей стабильную работу промышленных предприятий; содействие реализации приоритетных национальных проектов, Федеральных, областных и городских целевых программ;
- содействие сохранению и созданию новых рабочих мест совместно с городской службой занятости населения;
- координацию и содействие продвижению товаров и услуг предприятий городского округа совместно с Региональным объединением работодателей «Союз работодателей Самарской области» и Торгово-промышленной палатой Самарской области на региональный и международный уровень;
- содействие в решении социальных проблем работников предприятий.

В сложившихся условиях, обострившихся в условиях мирового финансово-экономического кризиса, промышленные предприятия более остро испытывают потребность в реальной поддержке, что обусловило потребность в разработке документа, определяющего концептуальные направления промышленной политики Администрации городского округа Самара, направленной на создание условий для более эффективного функционирования и развития промышленности в среднесрочной

перспективе. В городском округе разработана и в феврале 2010 года утверждена «Концепция поддержки товаропроизводителей и развития промышленности городского округа Самара на 2010 -2015 годы».

Целью Концепции является создание условий для эффективного развития промышленного комплекса городского округа Самара.

Концепция поддержки товаропроизводителей и развития промышленности городского округа Самара до 2015 года направлена на:

- формирование высокотехнологического промышленного комплекса, обеспечивающего производство конкурентоспособной продукции;
- создание новой промышленной среды, создание и развитие новых высокотехнологичных секторов производства, в том числе в сфере малого предпринимательства;
- укрепление позиций крупнейших базовых Отраслей специа-

лизации, таких как: авиационно-космический комплекс, общее машиностроение, металлургия, производство пищевых продуктов, нефтепереработка;

- рост инвестиций в инновационный сектор экономики и высокотехнологичные проекты обрабатывающих производств;
- усиление роли промышленности в развитии конкурентных преимуществ городского округа;
- сохранение и развитие промышленного и научно-технического потенциала, повышение стабильности и эффективности работы крупных, средних и малых промышленных предприятий;
- содействие занятости трудоспособного населения, снижение уровня безработицы, повышение качественного состава трудовых ресурсов.

Ожидаемые результаты:

- Увеличение объемов промыш-

ленного производства, развитие отраслей промышленности, способствующих росту экономики городского округа Самара.

- Развитие производств, ориентированных на выпуск высокотехнологичной, конкурентоспособной продукции.
- Увеличение поступлений в бюджеты всех уровней.
- Превращение территории городского округа Самара в привлекательный регион для российских и иностранных инвесторов, развитие инновационной и научно-технической деятельности промышленных предприятий и организаций.
- Содействие занятости населения городского округа.
- Создание новых и развитие действующих малых промышленных предприятий.
- Увеличение объемов продукции, производимой субъектами малого и среднего предпринимательства.

Создание условий для стабильного функционирования промышленности является одним из приоритетных направлений деятельности Администрации городского округа Самара.



Здание Администрации

О применении льготных ставок по земельному налогу категорией налогоплательщиков, производящих летательные аппараты, включая космические, а также осуществляющие научные исследования и разработки в области естественных и технических наук

В целях содействия расширению существующих и созданию новых производств авиастроения, созданию новых рабочих мест, увеличению размера заработной платы по предложению Администрации Думой городского округа Самара было принято решение о предоставлении предприятиям авиакосмической отрасли льгот по земельному налогу.

С 1 января 2009 года вступило в силу Решение Думы городского округа Самара от 29.05.2008г. №592, дополнившее Постановление Самарской Городской Думы №188 «Об установлении земельного налога» следующими ставками земельного налога:

- для категории налогоплательщиков, производящих летательные аппараты, включая космические, а также осуществляющие научные исследования и разработки в области естественных и технических наук, предлагается установить ставку земельного налога - 1,0 %;
- для земельных участков, занятых аэродромами и полигонами, предоставленных данным организациям, у которых удельный вес доходов от реализации продукции (услуг) по уставным видам деятельности составляет не менее 70% в общей сумме доходов от реализации – 0,5%.

Снижение ставок земельного налога с 1,5% до вышеназванных было распространено на правоотношения, возникшие

с 01.01.2008 года.

Данный шаг был сделан с учётом необходимости поддержки одной из базовых отраслей промышленности городского округа Самара, а также на основании обращений предприятий авиационной промышленности.

Для бюджета городского округа выпадающие доходы были бы существенными. Так в 2007 году выпадающие доходы бюджета, рассчитанные от начисленной суммы земельного налога, составляют 70,7 млн. рублей, в 2008 году - сумма аналогичная.

В целях компенсации части выпадающих доходов бюджета города в августе 2007 года подписаны Соглашения между администрацией городского округа и предприятиями авиационной промышленности, согласно которым предприятия обязуются повысить в 2008 году заработную плату сотрудников (от 9,7% до 30%), погасить задолженность по земельному налогу.

Практически все предприятия во исполнение вышеуказан-

ного Соглашения осуществили увеличение заработной платы своим работникам, и её размер в среднем достиг в 2007 г. среднестатистической заработной платы по Самарской области по крупным и средним предприятиям (12,9 тыс. рублей).

Рост начисленного налога на доходы физических лиц, поступающего в местный бюджет от данной группы налогоплательщиков, за 2007 год составил в среднем 122,4% или 52,5 млн. рублей.

К настоящему времени предприятия, с которыми было заключено Соглашение, погасили задолженность по земельному налогу перед бюджетом. По ОАО «Авиакор-Авиационный завод» утверждено Постановление о реструктуризации задолженности по земельному налогу.

Департаментом экономического развития в настоящее время проводится анализ применения льготы по земельному налогу предприятиями авиакосмической отрасли.



За время своего существования заводом было выпущено более 22 500 самолетов различных моделей, среди них:

ИЛ-2	За время Второй мировой войны самолетов этого типа было выпущено больше, чем любого другого (36 163 машины). На этих самолетах летало самое большое количество Героев Советского Союза;	
ИЛ-4	Эти самолеты нанесли первый бомбовый удар по Берлину в ночь с 7 на 8 августа 1941г.	
ИЛ-10	Состоял на вооружении не только в СССР, но и в соцстранах. В 1949 г. 40 Ил-10 получили польские ВВС (4-й, 5-й и 6-й штурмовые авиаполки). Кроме того, "десятка" поступала на вооружение югославских, чешских, венгерских, румынских и болгарских ВВС.	
ИЛ-28	Надежность самолета и прочность его конструкции стали поистине легендарными: есть случай, когда машина после вынужденной посадки на море оставалась более двух часов на плаву, была отбуксирована к берегу, отремонтирована, после чего продолжала эксплуатироваться.	
ТУ-4	14 сентября 1954 года с Ту-4 была сброшена первая в СССР ядерная бомба.	
ТУ-95	В 1989 году на серийных Ту-95МС установлено 60 мировых рекордов скорости и высоты полёта с грузом. В ходе государственных испытаний, проводившихся в 1955 -1956 годах, на этой машине при взлетной массе 167 200 кг была достигнута максимальная скорость 882 км/ч (рекордная для винтовых самолетов) и практическая дальность 15 040 км. Двигатель НК-12 до сих пор остается самым мощным турбовинтовым двигателем в мире.	

<p>ТУ-114</p>	<p>Ту-114 удостоен Гран-при на Всемирной выставке 1958 г. в Брюсселе, ему принадлежат 32 мировых рекорда. Надежность самолета оказалась столь высокой, что в 1959 году на нем были также осуществлены беспрецедентные акции, не имеющие аналогов в истории мировой авиации: на самолете, эксплуатационные испытания которого еще не были закончены, перевезли правительство СССР во главе с Н.С. Хрущевым в Вашингтон.</p>	
<p>ТУ-126</p>	<p>Первый в СССР комплекс ДРЛО воздушного базирования был одним из самых секретных советских самолетов. Построенный буквально в единичных экземплярах, но сыгравший свою роль в обеспечении обороноспособности великой державы. Катастроф с Ту-126 не случилось ни одной.</p>	
<p>ТУ-142</p>	<p>Первая опытная машина Ту-142 №4200 строилась на Куйбышевском авиационном заводе. Первый полет Ту-142 №4200 совершил 18 июня 1968 года. Самолет пилотировал экипаж во главе с летчиком-испытателем И.К. Ведерниковым.</p>	
<p>ТУ-154</p>	<p>Начиная с 80-х годов и по настоящее время, это самый массовый отечественный среднемагистральный самолёт. Самолёт Ту-154 может продолжать полёт при отказе одного двигателя на любом этапе полёта без существенных ограничений. Более 120 самолетов было поставлено на экспорт. В настоящее время самолет эксплуатируется более чем в 10 странах мира.</p>	
<p>АН - 140</p>	<p>Низкий уровень затрат на техническое обслуживание явился важным условием разработки Ан-140. Использование в условиях высокогорья, жаркого и холодного климата, на небольших аэродромах, включая малооборудованные с короткими ВПП (в том числе неподготовленные) с невысокой прочностью покрытия (включая грунтовые).</p>	

Перспективы

Основным из перспективных видов продукции на сегодняшний день для предприятия является производство регионального турбовинтового самолета Ан-140-100, который является единственным региональным самолетом, производимым в России и отвечающим всем современным нормам и

требованиям, предъявляемым к авиационной технике данного класса.

Самолет Ан-140-100 создан и предлагается для замены пассажирского самолета Ан-24 (самый массовый самолет в СССР, было выпущено более

1000 шт.) и его модификаций Ан-24Т, Ан-26, Ан-30 и Ан-32 и по своим техническим и эксплуатационным характеристикам не только не уступает зарубежным аналогам, но и превосходит их в части эксплуатации в условиях низких температур и необорудованных аэродромов.

СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ САМОЛЕТА АН-140-100 С САМОЛЕТАМИ-КОНКУРЕНТАМИ

Параметры	Ан-140	Ан-24	Ил-114	Dash-d
Макс, коммерческая нагрузка, кг	6 000	5 000	6 500	5 165
Число пассажиров, чел	52	48	64	50
Макс, скорость полета, км/ч	540	420	500	531
Дальность полета с пассажирами, км	2 340	1 180	2 650	1 583
Длина разбега, м	880	630	750	1 097
Длина пробега, м	530	500	550	1 010
Потребная длина ВПП, м	1 495	1 500	2 000	2 100
Расход топлива, кг/час	610	820	690	640
Багажный отсек, куб.м	6+3,1	6	4,8 + 5	9,1
Экипаж, чел.	2	3	2	2

Планируется производить региональный пассажирский самолет Ан-140, разработанный для замены устаревших и выработавших свой ресурс Ан-24, Ан-26, Як-40, для нужд российских авиакомпаний с целью создания региональной авиации в России.

По своей конструкции самолёт Ан-140 является двухдвигательным высокопланом. Самолёт имеет трёхстоечное шасси повышенной проходимости с пневматиками низкого давления. Конструкция

Ан-140 включает вспомогательную силовую установку, расположенную в хвостовой части фюзеляжа и обеспечивающую автономную эксплуатацию самолёта на необорудованных аэродромах. По своей характеристике продукция является производимой на Российском рынке.

К основным особенностям самолёта Ан-140 можно отнести:

- использование в условиях высокогорья, жаркого и холодного климата, на небольших аэродро-

мах, включая малооборудованные с короткими ВПП (в том числе неподготовленные) с невысокой прочностью покрытия (включая грунтовые);

- обеспечение высокого уровня комфорта за счет низкого уровня шума и вибрации в салоне, современного интерьера, оптимального шага и размещения кресел, прекрасной вентиляции и освещения, соответствующих современным международным стандартам и требованиям;

- наивысшую в своём классе вместимость багажно-грузовых помещений, в том числе для ручной клади;
- высокую гибкость компоновки интерьера применительно к требованиям заказчиков;
- высокую топливную эффективность;
- высокую эксплуатационную технологичность, ресурс и надёжность;
- стратегию эксплуатации «по состоянию»;
- низкий уровень затрат на техническое обслуживание и эксплуатацию.

Самым главным преимуществом самолета Ан-140 перед известными мировыми аналогами для Российских авиакомпаний становится то, что самолет производится

на территории России, а это приводит к тому, что время простоя при техническом обслуживании самолета, а также при устранении и решении возникающих технических вопросов и задач сводится к минимуму в связи с тем, что самолет в большей степени имеет комплектующие изделия Российского производства, и работа в направлении перевода самолета на российскую «начинку» никогда не приостанавливается. Также в виду того, что самолет является продуктом Российского производства, нет никаких сложностей в первичном обучении специалистов ИТС и поддержания в актуальном состоянии всей необходимой эксплуатационной документации, так как нет необходимости владения в совершенстве иностранными языками, что бывает обязательным

условием, когда авиакомпания приобретает самолет иностранных государств.

Спрос на самолеты региональной авиации на сегодняшний день очень высок. В настоящее время с заводом ОАО «Авиакор-авиационный завод» ведущими Российскими авиакомпаниями подписан ряд соглашений о приобретении самолетов в рамках развития региональной авиации в России.

Выпускаемая продукция и ее производство должна и будет соответствовать следующим нормативным документам: АП-25, приложениям ЕНЛГ-С, международным требованиям ICAO, международному стандарту ИСО-9000 (9001), что повышает ее конкурентоспособность.



Самара –

город на левом берегу реки Волга в излучине Самарской Луки, между устьями рек Самара и Сок, является административным центром Самарской области. Основан в **1586 г.** по указу царя Федора Иоановича.

Площадь – **541,38 кв.м.**

Население – **1,135** млн человек (на 1 января 2009 г.).

В советский период с **1935** по **1991** город носил имя Куйбышев в честь советского государственного и партийного деятеля В. В. Куйбышева. В годы Великой Отечественной войны город фактически стал второй столицей Советского Союза: сюда были эвакуированы правительственные органы, многие учреждения культуры, ряд крупнейших заводов.

Самара сегодня – один из крупнейших городов России по экономическому, научно-техническому и культурно-образовательному потенциалу.

Основные достопримечательности:

- крупнейший в Европе современный железнодорожный вокзал
- великолепная набережная реки Волги
- Жигулевские горы,
- самая большая в Европе площадь – площадь В. Куйбышева.

Дата вступления в МАГ – **2008** год.









Украинский авиапром готов к сотрудничеству и нацелен на завоевание новых рынков.

Возрождение предприятий авиационной промышленности – важный стратегический шаг, основа экономического развития Украины.



Кернес Геннадий Адольфович,
и.о. Харьковского городского головы – секретарь
Харьковского городского совета.

Харьков – один из тех городов, на которых держался научно-технологический и промышленный потенциал СССР. Разрыв хозяйственных связей в начале 90-х годов серьезно отразился на харьковской промышленности, особенно на тяжелом машиностроении, высокотехнологических производствах. Однако к началу 2005 года Украина добилась наивысшей динамики экономического развития в Европе, и это создавало хорошие предпосылки для формирования новых кооператив-

ных связей и выхода харьковских предприятий на новые рынки сбыта совместно с российскими и европейскими партнерами.

К сожалению, история распорядилась так, что эти возможности не были использованы. Напротив, политическое руководство страны сделало все, чтобы максимально открыть внутренний рынок для импорта готовой продукции и обособить собственное производство. Это вновь ударило по харьковской промышленности, как и в первые годы независимости.

Если говорить конкретно об авиапроме, то с 2006 по 2008 годы Харьковское государственное авиационное производственное предприятие – некогда один из флагманов отечественной промышленности – не выпустило ни одного самолета и лишь в 2009 году – три самолета.

Сегодня мы меняем эту ситуацию, объединив усилия предприятий, органов местного самоуправления и государственной власти. В частности, мы ввели в практику предоставление льгот по плате за землю крупным промышленным предприятиям, оказавшимся в тяжелом экономическом положении. За 2006–2010 годы ряду предприятий, в том числе ХГАПП, были предоставлены льготы на общую сумму около 36 млн. грн. Это позволило заводам, в числе прочего, погашать долги по зарплате и платежам в бюджеты всех уровней, а также сохранять рабочие места, избегая потери высококвалифицированных специалистов. Кроме того, Харьков первым в Украине начал реструктуризировать долги по оплате коммунальных услуг сотрудникам предприятий, пострадавшим от системного экономического кризиса, из-за чего зарплата не выплачивалась месяцами.

Также мы оказываем предприятиям и организациям содействие в передаче в коммунальную собственность территориальной громады города







объектов жилья и социально-бытовой сферы. Всего за 2006-2010 гг. в коммунальную собственность Харькова было принято 307 объектов ведомственного жилого фонда. Высвобождаемые таким образом средства предприятия могут направлять на развитие производства.

Помимо этого, городской совет предоставляет промышленным предприятиям льготы при осуществлении строительства и реконструкции объектов на своих территориях без увеличения нагрузки на инженерную и социальную инфраструктуру.

Со стороны местных органов государственной исполнительной власти также предприняты меры по улучшению ситуации. Харьковская областная государственная администрация обратилась к Кабинету Министров с рядом инициатив, направленных на улучшение обстановки на предприятии. Ряд шагов уже сделан. В частности, приняты изменения в законодательство, непосредственно касающиеся поддержки отечественного самолетостроения. Над решением вопросов, жизненно важных не только для Харьковского авиазавода, но и для всего авиапрома Украины, уже работают Государственная налоговая администрация, Госказначейство, Министерство промышленной политики и Министерство финансов. В числе прочего, речь идет о государственной поддержке экспортных контрактов на поставку авиационной техники в зарубежные страны путем предоставления государственных гарантий; заключении крупных долгосрочных контрактов на выгодных условиях; обеспечении эффективной деятельности лизинговых компаний для продвижения украинских самолетов на внутренний и международный рынки.

ХГАПП включено в перечень субъектов самолетостроения, в отношении которых будут осуществляться временные

меры государственной поддержки. Кроме того, в середине июня на предприятие поступили средства в размере 17,2 млн грн невозмещенного прошлым правительством НДС.

В настоящее время дорабатывается проект Стратегии развития отечественной авиастроительной промышленности до 2020 года, в котором предусматривается не только стабилизация финансового состояния предприятий отрасли, налаживание серийного выпуска авиатехники, но и внедрение новых технологий.

Украинский и российский авиапромышленный комплексы неразрывно связаны, и мы нацелены на то, чтобы взаимовыгодно объединить их потенциал. Таким путем пошли авиастроители стран Европейского Союза, которые в условиях практически монопольного доминирования американской корпорации Boeing на мировом рынке коммерческих самолетов объединились в общеевропейскую компанию Airbus. В результате, они не только существенно потеснили конкурента, но и в течение последних лет превосходят Boeing по объемам продаж: в частности, за 2009 год Airbus поставила заказчикам 498 коммерческих самолетов, тогда как Boeing – 481.

Сегодня у Украины и России есть четкое понимание того, что нам необходимо интенсифицировать сотрудничество по всей вертикали – от муниципального, межрегионального, приграничного до межгосударственного сотрудничества в стратегических отраслях. Наступает период экономизации отношений, их наполнения конкретным, прагматичным содержанием. И именно взаимная выгода убеждает в том, что Россия и Украина всегда будут надежными стратегическими партнерами, используя возможности друг друга, чтобы утвердить себя в качестве успешных авторитетных государств.

ХАРЬКОВ

Харьков – самый крупный город на востоке Украины, административный центр Харьковской области. Основан в **1654** году.

Площадь – **306** кв.км.

Население – **1441.6** тыс. человек.

На протяжении **18-19** веков Харьков преобразовывается в один из крупнейших городов Восточной Европы, становится губернским городом. В **1869** году открылась магистраль, которая связала город с Москвой, потом – с Донбассом, Киевом, портами Черного и Азовского морей.

Сегодня Харьков, благодаря удачному гео-экономическому положению в центре европейской части России, – один из наиболее развитых промышленно-финансовых, общественно-политических и культурных центров Украины.

Достопримечательности:

Центральная улица города Сумская, на которой высится лучший в мире памятник украинскому национальному поэту Т. Шевченко, площадь Свободы, третья по величине в мире, Подвесная канатная дорога, Детская железная дорога.

Дата вступления в МАГ – **1998** год.





ФОРУМ «МЕГАПОЛИС: XXI ВЕК»



ГОРОД МОСКВА, 29-30 НОЯБРЯ 2010 ГОДА

«Умный» город: взгляд в будущее»



ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ
СОДРУЖЕСТВА НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ



ЕврАзЭС



МИНРЕГИОН

«КРУПНЫЙ ГОРОД – РЕСУРС СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РЕГИОНОВ И СТРАН»



МИССИЯ ФОРУМА – ПРОДЕМОНСТРИРОВАТЬ:

- подходы, решения, точки зрения при реализации задач создания «умных» городов и пути их комплексного развития;
- необходимость комплексной модернизации строительной отрасли как важнейшего фактора создания «умного» города;
- реальные возможности создания «электронного города» в интересах населения, органов власти и бизнеса;
- реальные возможности решения транспортных городских проблем;
- реальные возможности создания «здорового» «умного» города (программы «Чистая вода», «Комплексное благоустройство», «Отходы – в доходы»);
- реальные возможности реформирования городского управления, энергоресурсосбережения, использования инноваций в городской экономике (государственно-частное партнерство и т.п.);



Промышленно-инновационная политика – важнейший элемент стратегии развития города

Особенности развития Новосибирска как транспортного узла, как промышленного и научного центра, опорного региона для освоения Сибири способствовало формированию диверсифицированной городской экономики, ориентированной как на внутренние потребности, так и на экспорт своей продукции в другие регионы и страны.



Городецкий Владимир Филиппович,
Мэр города Новосибирска, сопредседатель Постоянной комиссии МАГ по информационной политике и PR-проектам

Новосибирск сегодня – один из самых динамично развивающихся городов России. По численности населения он уступает только двум столицам: Москве и Санкт-Петербургу.

В настоящее время перспективы

социально-экономического развития города определяются высоким уровнем концентрации промышленности, науки и профессионального образования. В немалой степени этому способствует и то, что сегодня Новосибирск –

это крупный транспортный, логистический узел.

Перспективы Новосибирска были определены в конце 90-х – начале 2000-х годов в процессе разработки стратегического плана устойчивого развития Новосибирска и генплана

города. Мы проанализировали ситуацию в экономике и социальной сфере и разработали ряд возможных сценариев дальнейшего развития Новосибирска. Расчеты влияния каждого сценария на возможный рост валового городского продукта определенно показали необходимость ускоренного роста в городе промышленности, производства услуг и комплексного развития территории. С помощью модельных проработок были определены точки роста, предложения по использованию инновационного потенциала и городских ресурсов. Эти проработки и легли в основу Стратегического плана устойчивого развития Новосибирска до 2020 года. Инструментом достижения заявленных в нем целей стали комплексные целевые программы. Генеральный план Новосибирска

до 2030 года был утвержден Советом депутатов города в декабре 2007 года. В нем развитие территории города привязано к стратегии его устойчивого развития.

В настоящее время в Новосибирске работают свыше 200 предприятий крупной и средней промышленности: (авиационной, атомной, электронной, электротехнической, фармацевтической, пищевой, легкой, приборостроения, металлургии и др.).

Наряду с крупными промышленными предприятиями в нашем городе около 400 малых и средних наукоемких компаний, примерно половина которых работает в Академгородке. Около ста таких компаний объединились в ассоциацию «СибАкадемИнновация» или вошли в некоммерческое партнерство «СибАкадемСофт». Семь

компаний имеют статус единственных в мире производителей инновационных продуктов собственной разработки. Значительная часть продукции наукоемких компаний Новосибирска, в том числе лазерное оборудование, приборы, кристаллы, диагностикумы, информационные комплексы и т.д. поступает на экспорт. Покупателями этой продукции являются такие известные компании, как: Европейское космическое агентство, Боинг, Интел, Хьюлет-Паккард, Самсунг, Сан Майкросистемс, Семикрон, Рико, Тошиба, Фудзицу, Хуавэй, Алкатель, Стэнфордский Университет, Всемирная Организация Здравоохранения и др.

Практически все инновационные компании высокотехнологичны на уровне 5-го и 6-го технологических укладов и работают в



направлениях информатики, альтернативной энергетики, новых материалов, биотехнологии, нанотехники и т.п.

Кроме того, у нас работает программа поддержания и наращивания инновационного потенциала города. Еще во второй половине 2008 года, когда мы только начали ощущать влияние экономического кризиса, в Новосибирске был создан Совет по научно-промышленной и инновационной политике, в который вошли руководители промышленных предприятий, научных учреждений, вузов, общественных научно-производственных объединений и органов власти. Совет должен был сформировать комплексную целевую программу «Развитие наукоемкого производства и инноваций в промышленности города Новосибирска до 2020 года», а затем и организовать ее реализацию.

Были выработаны четкие стратегические установки в направлениях диверсификации конкурентоспособной продукции наших ведущих предприятий, промышленного освоения достижений Новосибирского научного центра, а также отраслевых НИИ, КБ и вузов, развития в городе инновационной инфраструктуры, интенсивной подготовки инновационных кадров, включая раннее воспитание – со школьной скамьи – творческой молодежи, и наконец, создания в Новосибирске условий для перехода к экономике знаний. Сегодня работа идет во всех этих направлениях.

Одним из главных приоритетов на данный момент я считаю интенсивное развитие в Новосибирске инновационной инфраструктуры. Генеральное направ-

ление – создание Технопарка Новосибирского Академгородка. Технопарк рождается сегодня у нас как универсальная среда для коммерциализации разработок, в первую очередь, Новосибирского научного центра, а также прогрессивного развития молодых инновационных компаний, занятых в наукоемком секторе экономики. Сейчас уже построено здание центра технического обеспечения, завозится оборудование. Это первая очередь технопарка. Предполагается, что в нем разместятся 25 компаний. А вообще свидетельства резидентов технопарка получили уже в два раза больше инновационных компаний.

В основу инфраструктурного развития Новосибирска также заложена идея инновационной оси территории города. Речь идет о подготовке в рамках Генерального плана проектов планировки в городской черте ряда зон с целью обеспечения оптимального взаимодействия науки и наукоемкого бизнеса. Предусматриваются технопарковые зоны, устанавливающие научно-технические связи Новосибирского научного центра, большая часть институтов которого находится в Академгородке, и вузов с промышленными предприятиями. При этом планируется создание непосредственно на территории ряда компаний так называемых промышленных минитехнопарков по продвижению высокотехнологичных, наукоемких разработок на те предприятия, которые переходят к их масштабной реализации.

Особое место в концепции инновационной оси Новосибирска

занимает дорожное строительство, в частности обеспечение коммуникаций со строящимся технопарком «Академгородок».

Еще одно приоритетное направление инновационной политики города – создание системы ранней подготовки инноваторов. Мы ставим задачу побудить у детей интерес к творчеству, научить их в юном возрасте интеллектуальному проектированию в разных сферах человеческой деятельности, в том числе научно-технической. Новосибирск уже накопил определенный опыт в этом направлении. На основе одной из эффективных и апробированных технологий коллективного решения сложных задач в четвертом квартале 2008 года мэрией создано муниципальное автономное учреждение «Городской центр проектного творчества», который активно развернул работу по отбору детей в общеобразовательных школах и обучению их творчеству, а также начал работу в вузах по подготовке инновационных проектов.

Эту работу Новосибирск начал почти 10 лет назад для того, чтобы помочь крупным промышленным предприятиям города пережить кризис, сохранить свой производственный потенциал, нужно было адаптироваться к новым экономическим условиям, осваивать современные технологии и производство новых видов продукции, расширять рынки сбыта и занимать новые ниши, выходить на другие регионы. И здесь необходима была помощь региона, города предприятиям. Пожалуй, наиболее эффективным мобилизационным механизмом инновационного потенциала города оказалось создание под

эгидой муниципалитета в Новосибирске новой наукоемкой отрасли нефтегазопромышленного машиностроения и приборостроения. Мы не могли не обратить внимания в поисках платежеспособных рынков для новосибирской продукции на перспективный для инновационной продукции топливно-энергетический комплекс, тем более, что многие основные его предприятия расположены в соседних регионах. Маркетинговая разведка выявила, что нефтегазодобывающие компании испытывают нужду в новых технологиях, отечественном оборудовании и приборах, поскольку импортные технические средства в северных климатических условиях работают ненадежно. Поэтому простаивает много скважин. Было решено освоить этот рынок и закрепиться на нем, причем в очень сжатые сроки, так как нас подталкивала высокая конкуренция со стороны других производителей. Эта задача была отдельно прописана в Стратегическом плане устойчивого развития Новосибирска. Замечу, что до этого машиностроительная и приборостроительная продукция для нефтегазодобычи у нас не производилась. В сфере ТЭК город специализировался в основном на производстве оборудования для добычи углей. Так что на вновь выбранном рынке практически нужно было начинать от нуля.

В 2002-2003 годах был разработан проект комплексной целевой программы Стратегического плана «Развитие машиностроения и приборостроения для ТЭК», в которой скрупулезно были учтены наши возможности. Мэрией совместно с действующей в Новосибирске



межрегиональной ассоциацией руководителей предприятий была создана специальная дирекция, организованы представительства в некоторых северных городах. Началась активная работа по реализации намеченной программы. К решению данной задачи привлекли институты СО РАН, действующие новосибирские заводы, небольшие фирмы и организации. Созданы также новые предприятия, занявшие нишу геофизического приборостроения для ТЭК. Таким образом, буквально за 3,5 года в Новосибирске появилась новая наукоемкая отрасль, в которой около 80 действующих и вновь созданных предприятий выпускают оборудование и приборы для повышения эффективности процессов добычи углеводородов в Сибирском регионе, а также импортозамещения. И хотя новосибирские предприятия пришли на рынок ТЭК далеко не первыми, данный мобилизационный механизм и качество разработанных изделий обеспечили новосибирской промышленности рост объе-

мов продукции в десятки миллиардов рублей.

Осваивали новосибирские предприятия и другие рынки. Например, в 2002 году при участии мэрии был создан кластер научных, конструкторских и производственных предприятий, выпускающих электронно-оптические преобразователи и на их основе приборы ночного видения. Здесь наш город вышел на отечественный и зарубежные рынки с продукцией с высокой добавочной стоимостью, пользующейся стабильным спросом.

Благодаря системной работе при проведении инновационной политики в течение нескольких лет до 2008 года, среднегодовые темпы прироста промышленности составляли более 20 процентов. С еще большими темпами прироста вплоть до октября 2008 года развивалось машиностроение, главным образом наукоемкое. В 2009 году мировой финансово-экономический кризис торпедировал наши рынки и приостановил рост производства. Однако, благодаря высокой степени дивер-

сификации экономики и в частности промышленности Новосибирска, спад не приобрел обвального характера и составляет единицы процентов. Флагманы нашей индустрии, крупнейшие предприятия, выпускающие топливо для атомных станций, современные самолеты, турбогенераторы и т.д. не только не снизили, но и продолжают наращивать объемы своей продукции. Они имеют заказы на несколько лет вперед.

Поэтому, говоря о том, что достижение стратегических целей развития мегаполиса невозможно без четкой научно-промышленной политики не только на уровне региона, но и на уровне муниципалитета, мы опираемся на собственный многолетний опыт. Конечно, речь идет о крупных муниципальных образованиях с развитой промышленностью и наукой, являющихся основной их социально-экономического потенциала.

Сегодня муниципалитеты крупных российских городов, где,

Для справки:

Новосибирск осуществляет взаимодействие с предприятиями города по следующим направлениям:

- Городские целевые программы «Развитие инновационно-инвестиционной деятельности и взаимодействие мэрии города Новосибирска с научно-промышленным комплексом по решению задач социально-экономического развития города Новосибирска» на 2009-2011 годы, «Развитие и поддержка малого и среднего предпринимательства на 2008-2010 годы». В рамках этих двух программ оказывается финансовая поддержка из бюджета города на развитие инновационно-инвестиционной деятельности предприятий.
- Комплексная целевая программа «Территория научно-технического развития «Технополис Новосибирск». Основной ее задачей является развитие инновационной

инфраструктуры Новосибирского научного центра Сибирского отделения РАН и использование его потенциала. Для его дальнейшего развития и придания ему особого социально-экономического статуса мэрией совместно с СО РАН разработан «План мероприятий по развитию социальной, транспортной и инженерной инфраструктуры ННЦ СО РАН до 2013 года.

- Мэрия города совместно с СО РАН и администрацией Новосибирской области принимает активное участие в проекте создания Технопарка в Новосибирском Академгородке как центра развития технологий высокого уровня.

- В 2009 в Новосибирске прошел международный молодежный инновационный форум «Интерра», основная особенность которого заключалась в том, что в его рамках был организован диалог поколений. Среди экспертов у нас были представлены не только

как я уже говорил вначале, концентрируется человеческий капитал, формируется и реализуется инновационный потенциал, ограничены в возможностях решения вопросов научно-технического, промышленного и инновационного развития, лишены стимулов развития своей экономики. И это, несомненно, серьезный тормоз для перевода экономики страны на инновационный тип развития.

Я постоянно отстаиваю эту позицию и в качестве мэра Новосибирска, и как президент Ассоциации сибирских и дальневосточных городов (АСДГ) – ведь эта тема актуальна для многих крупных городов страны. И мы надеемся, что отнесение инновационного развития экономики к числу высших приоритетов государственной политики подвигнет Федеральное Собрание РФ к законодательной поддержке крупных городов с высоким научным, промышленным и образовательным потенциалом, в которых, собственно, и протекают в основном инновационные процессы.



«старожилы» бизнеса и науки, но и представители инновационного развивающегося бизнеса. На конкурс инновационных проектов молодых специалистов в рамках окружного этапа Всероссийского молодежного инновационного конвента было подано 867 работ из 12 регионов Сибирского федерального округа. По итогам форума было принято решение сделать его традиционным, а в период между форумами будет идти постоянная работа.

- Ежегодно проводится Новосибирский инновационно-инвестиционный форум, в работе которого принимают участие представители финансовой, научной, производственной и образовательной сфер деятельности. В октябре 2010 года мероприятие пройдет уже в шестой раз.
- Работает Координационный совет по поддержке деятельности молодых ученых, проводится конкурс

проектов молодых ученых на соискание грантов мэрии.

- Совет по научно-промышленной политике города Новосибирска организовал разработку комплексной целевой программы «Развитие наукоемкого производства и инноваций в промышленности города Новосибирска до 2020 года». Программой предусматриваются мероприятия, направленные на рост объемов и диверсификацию выпускаемой в городе конкурентоспособной наукоемкой продукции, формирование кластерных структур в наиболее эффективных секторах промышленности, развитие системы субконтракции и аутсорсинга, интенсификацию инновационной деятельности, формирование и развитие инновационной инфраструктуры, подготовку квалифицированных кадров, развитие системы коммерциализации результатов исследований и разработок.

Современный Николаев – город с характером

Современный Николаев – особенный город, со своим характером, обычаями и чертами. Тут органически соединились развитая производственная база, научно-исследовательские и проектные институты. Город живет активной международной жизнью, обладает разветвленной сетью разнообразных транспортных коммуникаций. Все, чего он достиг за последние годы, в значительной степени является результатом взаимодействия горожан с избранными ими представителями общества и ответственного отношения депутатского корпуса городского совета к своей миссии – отстаиванию интересов николаевцев.



Чайка Владимир Дмитриевич,
Городской голова города Николаева, член Постоянной комиссии МАГ по международным делам

Николаев считается одним из самых развитых и благоустроенных городов юга Украины. Отметивший свое двухсотдвадцатилетие город – родина прославленных корабелов, металлургов, портовиков и машиностроителей, талантливых ученых и артистов. Вопреки экономическим катаклизмам и неурядицам, охватившим Украину, Николаев сегодня уверенно смотрит в будущее, развивает партнерские, добрососедские связи с городами из разных уголков нашей планеты.

Сегодня городской совет стремится закрепить свои достижения, улучшить благосостояние горожан и работать на перспективу развития. Для того чтобы в полной мере реализовать разносторонний потенциал областного центра, руководство Николаева активно развивает инфраструктуру, модернизирует коммунальное хозяйство и внедряет инновационные технологии.

Одним из достижений в этом направлении стало подписание в начале 2010 года между Украиной и Европейским инвестиционным банком финансового соглашения о реализации проекта «Развитие системы водоснабжения и водоотвода в Николаеве».

Таким образом, Николаев – один из первых городов в Украине, который получит льготный кредит ЕИБ для реконструкции систем водоснабжения и водоотвода. Этот проект рассчитан на 20-25 лет, и предусматривает строительство самотечной канализации, что поможет вывести из эксплуатации десятки насосных станций, работа которых существенно влияет на себестоимость услуг. Общая стоимость проекта – 27,5 млн. евро, осуществляться он будет за счет средств местного бюджета, грантов

ЕС и кредитной линии Европейского банка.

Энергосбережение – приоритетное направление деятельности городского совета. Реализация программ в этой сфере придает импульс развитию на многие годы вперед, повышает конкурентоспособность всех отраслей хозяйства. Депутатский корпус и исполком городского совета объединяет стремление повысить благосостояние горожан посредством совершенствования инновационной деятельности. Поэтому город активно внедряет проекты в сфере энергосбережения. Последним примером такой деятельности стало открытие когенерационной электростанции, которая позволит снизить себестоимость электроэнергии более чем в 2,5 раза.

Другое стратегическое направление городских властей – освоение современных инструментов развития территорий. В этом Николаеву помогает членство в международных организациях – Международной ассамблее столиц и крупных городов, Международном Черноморском Клубе.

Николаев продолжает успешно сотрудничать с Организацией Объединенных Наций, с которой работает в рамках Программы устойчивого развития ООН. Понимая перспективность этого проекта, городской совет принял решение об участии в нем еще в 2005 г. И это оправданный шаг, ведь Программа предусматривает реформирование ЖКХ и благо-

устройство конкретных жилищных объектов с применением современных технологий. Проект финансируется городским советом и ООН с привлечением средств объединений совладельцев многоквартирных домов в размере 10% от необходимой суммы ремонта.

В 2009 г. Николаев, как и другие города Украины, ощутил влияние экономического кризиса, охватившего многие континенты. Набравшее высокие темпы производство начало замедляться, ощущался дефицит инвестиций. В Николаеве была разработана антикризисная программа, ставшая одной из первых украинских стратегий выхода из сложной экономической ситуации. После тщательного изучения она была одобрена и принята депутатами городского совета. Это дало возможность минимизировать последствия кризиса. В итоге в Николаеве экономическая нестабильность не приобрела таких масштабов, как в других городах.

В июне месяце текущего года подписан протокол намерений об инициировании разработки региональной стратегии экономического развития между общинами городов Николаева и Херсона в рамках Проекта международного развития (USAID) „локальные инвестиции и национальная конкуренция“. Общины двух городов, стремясь установить стратегическое партнерство, которое направлено на общее решение местных проблем, определили целесообразность создания общего для них стратегического плана, который должен быть направлен на прогрессивное и стабильное развитие территорий, где ряд населенных пунктов

и административных единиц имеют общие экономические интересы, реализация которых может осуществляться путем внедрения конкурентоспособных экономических проектов на основе привлечения отечественных и иностранных инвестиций. Целью создания такого Стратегического плана есть определение конкретных проектов, которые будут оказывать содействие экономическому росту, повышению конкурентоспособности, реализации общих интересов городов.

Стабилизация политической ситуации в стране оказывает дополнительное позитивное влияние на развитие Николаева. Об этом свидетельствует оживление строительной отрасли, которая считается одним из самых чувствительных индикаторов состояния экономики.

Но все же бюджетобразую-

щими предприятиями города остаются предприятия машиностроения и металлообработки, среди которых выделяются судостроение и энергетическое машиностроение. Промышленные предприятия города обеспечивают до 50% объемов продукции судостроения Украины, свыше 90% государственного производства газовых турбин, 80% глинозема - сырья для производства алюминия.

Судостроение представлено в Николаеве тремя наибольшими судостроительными заводами, которые способны строить и поставлять корабли любого типа: ГАХК "Черноморский судостроительный завод", ГП "Судостроительный завод имени 61 коммунара" и ОАО "Вадан Ярдс Океан". Основной продукцией этих мощных предприятий являются танкеры, сухогрузы, рефрижераторы, тра-

улеры, навалочные суда, плавучие отели и военные корабли разнообразных типов. Однако николаевские корабельщики строят не только корабли высокой наукоемкости, но и плодотворно трудятся над выпуском современных газотурбинных установок, радиоэлектронного оборудования высочайшей точности и др.

К судостроительной области принадлежит также ряд предприятий, которые обеспечивают производство судового оснащения.

ОАО «Завод «Экватор» является ведущим предприятием стран СНГ, что осуществляет разработку, изготовление, поставки и сервисное обслуживание специального климатического оборудования, судового оборудования вентиляции, кондиционирования и очищения воздуха для систем жизнеобеспечения судов и кораблей всех классов и назначений.





Кроме этого, в городе расположены предприятия **электротехнической** и **электронной промышленности**, которые укомплектованы высококвалифицированными кадрами.

ОАО «Николаевское предприятие «ЭРА» осуществляет установку электрооборудования, прокладку кабеля, пусконаладочные работы систем автоматики, энергетики и связи.

ГП «Научно-производственный комплекс газотурбостроения «Зоря»-«Машпроект» изготавливает многопрофильные газотурбинные двигатели и установки, которые используются как для оснащения кораблей, так и для транспортирования природного газа и производства электроэнергии. Его продукция высокого качества на уровне мировых стандартов и является предметом экспорта.

ОАО «Завод смазочного и фильтрующего оборудования» единственный в странах СНГ изготавливает комплексные автоматизированные системы смазки, оборудование нагнетательное и для очищения СОЖ, широкую гамму фильтров, фильтроэлементов, которые применяются в машиностроении, автотехнике и сельхозмашинах.

ДГ «Николаевский авиаремонтный завод «НАРП» осуществляет текущий ремонт и техническое обслуживание самолетов, изготовление универсальных сверхлегких двухместных самолетов для сельскохозяйственных работ «НАРП-1», их ремонт и техническое обслуживание, ремонт агрегатов и узлов к самолетам.

Легкая промышленность города представлена многочисленными швейными предприятиями, производством матрасов, обуви.

Одно из ведущих мест в экономике города занимает пищевая отрасль.

Лидером среди предприятий по переработке молока является ЗАО «Лакталис – Украина», по производству соков – ООО «Сандора», по производству пива – НО ОАО «САН ИнБев Украина».

В 2009 г. инновационной деятельностью в городе занималось 41 промышленное предприятие (в 2008г. - 33).

За направлениями инновационной деятельности 58,5% предприятий занимались приобретением машин, оборудования и программного обеспечения; 17,1% – внутренними и внешними научно-исследовательскими разработками; 17,1% – рыночным

внедрением инноваций; 14,6% – обучением и подготовкой персонала и другими роботами.

За год инновационно активными предприятиями города освоено производство 36 новых видов продукции (17 в 2008г.), введен 21 (13) новый технологический процесс, из которых 7 (4) – малоотходных и ресурсосберегающих, приобретено 12 (4) новых технологий.

Предприниматели, руководители предприятий и организаций города постоянно принимают участие в региональных межрегиональных выставках, ярмарках, форумах, в заседаниях круглых столов, направленных на создание взаимовыгодных отношений.

Международный форум «Морская индустрия России».

С 19 по 21 мая 2010 года в выставочном комплексе «Гостиный двор» (г. Москва) состоялся Международный форум «Морская индустрия России».

Делегация г. Николаева приняла участие в форуме. В состав делегации вошли представители 7 предприятий и учреждений судостроительной отрасли города. На едином стенде г. Николаева были представлены пред-

приятия: ГАХК «Черноморский судостроительный завод», ГП «Научно-производственный комплекс газотурбостроения «Зоря»-«Машпроект», ОАО «Завод «Экватор», Национальный университет кораблестроения имени адмирала Макарова, ЗАО «Николаевский машиностроительный завод», ГП «Николаевский морской торговый порт», АОЗТ «Экспо-Николаев».

20 мая в «Европейский день моря» состоялось заседание круглого стола «О новом конкурентном облике судостроительной отрасли России: развитие научно-технического потенциала, оптимизация производственных площадей, модернизация и техническое перевооружение, совершенствование нормативно-правовой базы, подготовка кадров», на котором с двумя докладами выступил ректор НУК профессор С.С. Рыжков: «Инновационные разработки Национального университета кораблестроения для судостроения и морской индустрии» и «Инновационные технологии подготовки технических и научных кадров для кораблестроения в Национальном университете кораблестроения». Оба доклада вызвали неподдельный интерес участников «круглого стола».

В рамках Международного форума «Морская индустрия России» прошел конкурс на лучшее техническое решение в области судостроения и морской техники гражданского назначения. От г.Николаева в конкурсе принял участие НУК им. адмирала Макарова.

В номинации «Научные исследования и изыскания» победителем конкурса с вручением медали и диплома Международного форума «Морская индустрия России-2010»

стал Национальный университет кораблестроения имени адмирала Макарова с работой «Виртуальный подводный музей Украины».

В ходе форума были рассмотрены предложения по сотрудничеству российских компаний с ГАХК «ЧСЗ», НУК им. Адмирала Макарова, ОАО «Завод «Экватор», ОАО «Николаевский машиностроительный завод», ГП «НВКГ «Зоря»-«Машпроект», АОЗТ «Экспо-Николаев».

К 65-й годовщине Победы в Великой Отечественной войне в Николаеве был реконструирован и открыт новый памятник воинам, освобождавшим город от фашистов. После многолетнего перерыва возобновлен пост Почетного караула школьников возле Вечного огня.

Именно Николаеву выпала честь представлять Украину в программе «Память поколений. По страницам истории Великой Отечественной» потому, что город хорошо известен своим активным участием в мероприятиях, направленных на патриотическое воспитание молодежи. За последние 10 лет николаевские школьники были одними из основных действующих лиц подобных программ.

Главным событием данной программы накануне 65-летия Великой Победы стала традиционная Международная детско-юношеская миссия «Салют, Победа! Молодежь на пути к культуре мира и согласию против фашизма и экстремизма», в рамках которой школьники из Украины, Белоруссии и России с 29 апреля по 9 мая 2010 года побывали в Германии, Австрии, Франции, Белоруссии, Чехии, а также в России и Польше.

Представители Николаева в миссии и были признаны лучшими

в Европе (юные николаевцы из команды «Единство» – учащиеся средней школы № 60 и Николаевского юридического лицея).

В праздничных мероприятиях, которые прошли в Николаеве ко Дню Победы, принимали участие как украинские, так и русские моряки. В День Победы и выходные дни борт к борту приветствовали николаевцев большие десантные корабли «Ямал» (ВМФ Российской Федерации) и «Константин Ольшанский» (ВМС Украины), которые горожане могли бесплатно посетить с экскурсиями.

Администрация города, городской голова Владимир Чайка большое внимание уделяют развитию медицины, культуры. Приятным подарком для горожан стало открытие в этом году нового дома культуры в отдаленном микрорайоне Матвеевка и отделения городского роддома №1, построенных с использованием самых современных технологий. И это лишь часть из запланированного на ближайшее время.

Развитая сеть транспортной инфраструктуры, которая включает морские и речные порты, железнодорожный узел, два аэропорта и автострады.

Географически город устроен так, что пересечь водную гладь транзитному транспорту можно только в черте города. А ведь он стоит на пути важнейших транспортных потоков, ведущих к Киеву, южные порты Херсона и Одессы. Нагрузка на николаевские мосты через р. Южный Буг и р. Ингул возрастает от года к году. Кроме того, необходимо разгрузить городские улицы от потоков транзитного транспорта, который разрушает дорожное покрытие и загрязняет воздух.

Строительство моста через Южный Буг за счет кредитных средств государственного банка Японии JIBIC – еще один масштабный проект, который должен принести пользу Николаеву. Понимая его важность не только для города, но и для всей страны, городские власти на всех уровнях отстаивают его развитие.

Не менее важным вопросом для городской общины является строительство мусороперерабатывающего завода. Николаев, как и другие развитые города, столкнулся с проблемой утилизации отходов, а новый мусороперерабатывающий комплекс позволит надолго избавиться от этой «головной боли». На сегодняшний день в горисполком обратилось несколько компаний с предложением реализовать такой проект. А городская комиссия, куда вошли эксперты из разных отраслей, выбирает проект, который принесет наибольшую пользу общине.

Современный Николаев – особенный город, со своим характером, обычаями и чертами. Тут органически соединились развитая производственная база, научно-исследовательские и проектные институты. Город живет активной международной жизнью, обладает разветвленной сетью разнообразных транспортных коммуникаций. Все, чего он достиг за последние годы, в значительной степени является результатом взаимодействия горожан с избранными ими представителями общества и ответственного отношения депутатского корпуса городского совета к своей миссии – отстаиванию интересов николаевцев. И, несомненно, главные победы Николаева еще впереди.



Современный город как живой организм

Главная стратегическая цель политики Москвы – развитие инновационной деятельности и формирование экономики, основанной на знаниях, достижение конкурентоспособности большинством предприятий, составляющих основу экономики города.



Пантелеев Евгений Алексеевич,
Министр Правительства Москвы, руководитель Департамента науки и промышленной политики города Москвы

Транспортная система мегаполиса

Современный город весьма схож с живым организмом. Для того чтобы он нормально жил и развивался, необходимо, чтобы многочисленные системы и объекты, входящие в его структуру, могли четко и слаженно взаимодействовать.

Трудно переоценить ту роль, которую играет в поддержании

жизнеспособности города его транспортная система. А это вся совокупность городских автомагистралей, трамвайных и троллейбусных линий, железнодорожных путей; весь наземный и подземный транспорт, перевозящий грузы и пассажиров, работу которого надо организовать так, чтобы каждый груз и каждый пассажир

вовремя прибыли в пункт назначения. И чем крупнее город, тем больше у него проблем с организацией внутригородского движения. Ведь количество единиц транспорта растет год от года. Одновременно с ним увеличивается количество единиц перевозимых грузов. Очень часто городская планировка бывает просто не рассчитана на такой поток транспорта. Что происходит, когда количество автомобилей превышает пропускную способность данной трассы, хорошо известно жителям современных городов – движение стопорится, образуются «пробки». А это не добравшиеся до работы люди, не доставленные вовремя грузы, не доехавшая до нуждающихся в ней помощь.

К сожалению, данная проблема не обошла стороной и Москву. Наша столица представляет собой гигантский мегаполис, раскинувшийся на территории в тысячу с лишним квадратных километров. В Москве постоянно проживают свыше 10,5 миллионов человек. Кроме того, сюда ежедневно прибывают на работу более 315 тысяч человек из Московской области, при этом прогнозируется, что в ближайшем будущем их число достигнет 440 тысяч человек.

Сегодня общая протяженность московских магистралей составляет более 4 тыс., тогда как перемещаются

по ним около 400 тыс. автомобилей из 3,5 млн. зарегистрированных в столице. По данным статистики, около 22% от общего числа перемещений на городском транспорте производится на легковых автомобилях, 62% – по железной дороге, 16% – на наземном пассажирском транспорте. В Москве существует разветвленная сеть общественного транспорта: автобусы, троллейбусы, трамваи, маршрутные такси, которые ежедневно перевозят более 12 миллионов пассажиров. Ежедневно в рейс выходят около 3,5 тыс. автобусов, 1150 троллейбусов и 700 трамваев. Помимо них, на балансе коммунальных служб города числятся еще различные грузовые автомобили и спецтехника. А это более 5 тысяч единиц подвижного состава, которые ежегодно перевозят более 8 миллионов тонн различных грузов.

Высокая плотность транспортного потока на улицах Москвы становится причиной того, что магистральная улично-дорожная сеть работает в режиме хронической перегрузки. В городе не хватает парковочных мест. Средняя скорость движения автотранспорта в 2009 г. упала до 22 км/час, кроме того, нередко движение на улицах города практически стопорится из-за того, что возникают заторы. Все это порождает целый комплекс проблем, поиску решения которого московское правительство уделяет значительное внимание. Так, например, Министерством транспорта Российской Федерации совместно с Правительствами Москвы и Московской области была разработана «Программа развития транспортного комплекса Москов-



ского региона (2010 - 2015 годы)», предусматривающая комплексные меры по обеспечению взаимосвязанного развития всех видов транспорта, дорожной сети и терминально-складской инфраструктуры. В столице также недавно завершилась Городская целевая программа развития наземного городского пассажирского транспорта в городе Москве на 2007-2009 гг. Целью этих программ является формирование комплексной системы управления спросом на передвижения, сохранение удельного веса числа передвижений, совершаемых на легковых автомобилях, в пределах существующих 20% при росте общего числа поездок в городе Москве с 10 млрд. до 12,5 млрд., повышение пропускной способности транспортной сети. Кроме того, программами предусмотрено развитие альтернативных видов городского транспорта – железнодорожного, водного, авиационного, создание городского общественного транспорта, адаптированного к нуждам инвалидов, предусмотрены меры по снижению вреда, наносимого транспортной системой экологии города, также в них содержатся пункты, в которых предусматривается перевод городского транспорта на альтернативные, экологически безопасные виды топлива.

Естественно, что в решении поставленных задач принимают активное участие научные организации города. Так, в программе «Прикладных научных исследований и проектов в интересах города Москвы на 2009-2011 гг.» выделено специальное направление, где поставлены зада-

чи по реализации целого комплекса научно-технических и организационных мероприятий, целью которого является создание новых видов транспортных средств, оптимизация базовых элементов инфраструктуры региональных автомобильных и авиаперевозок, снижение экологической нагрузки от автотранспорта. Кроме того, предполагается сосредоточить усилия на оптимизации грузопотоков в городе; развитии и внедрении прогрессивных технологий использования альтернативных видов топлива и комбинированных энергоустановок на современных и перспективных автотранспортных средствах, обеспечивающих соответствие московского автотранспорта международным требованиям по экологии, повышению безопасности конструкций автотранспортных средств и транспортных перевозок. Отдельным пунктом идет создание научного задела, необходимого для возрождения и развития региональных авиаперевозок с использованием средств малой авиации.

Повышение эффективности использования научно-технического потенциала страны невозможно без активизации его региональной составляющей. В связи с этим требуется совершенствование механизмов реализации региональной научно-технической политики, что позволит ускорить развитие научного и научно-технического потенциала регионов.

Межрегиональные связи организаций научно-промышленного комплекса Москвы развиваются в рамках действующих соглашений и протоколов, заключаемых Правительством Москвы с администрациями регионов и городов

Российской Федерации. К настоящему времени действует свыше 300 межрегиональных соглашений, договоров и протоколов, в которых научно-техническое сотрудничество прописано в общем виде, без указания конкретных предметов и объектов сотрудничества. Правительством города подписано 80 соглашений и 56 протоколов, в том числе 74 - с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, а также с администрациями городов.

Договорные документы предусматривают конкретные обязательства сторон по укреплению делового партнерства, установлению прямых связей между предприятиями и организациями по развитию социальных и культурных связей.

Реализуются крупные совместные проекты в области жилищного строительства, энергетики, промышленной кооперации и перебазирования промышленных предприятий, продовольственной политики, развития инфраструктуры поддержки предпринимательства, транспорта, имеющих долгосрочную выгоду для Москвы и способствующих выполнению среднесрочных программ социально-экономического развития города.

Так, в настоящее время с Правительством Москвы работает Координационный совет по развитию отечественной индустрии туризма, развивается система региональных маркетинговых центров и другие не менее значимые программы.

Инновационные проекты, реализуемые во исполнение договоренностей города Москвы и

регионов, преимущественно имеют прямую долгосрочную конкретную взаимную выгоду для экономики регионов.

Так, благодаря стратегическому партнерству с Саратовской областью обеспечиваются устойчивые поставки троллейбусной техники для оснащения троллейбусного парка столицы.

За последние годы в Москву поставлены тысячи троллейбусов саратовского производства, что составляет более половины всего троллейбусного парка Москвы.

Участие Москвы в строительстве гостиниц в городах Золотого кольца России способствует развитию туризма, а участие в развитии региональных аэропортов – реализации программы возрождения системы межрегиональных авиаперевозок, созданию баз для размещения технического обслуживания и модернизации авиапарка московских аэропортов.

Устойчивое развитие промышленности по инновационному пути

Сегодня в основном финансовая поддержка государства и субъектов федерации направлена на начальную фазу цикла создания инновационных продуктов, этапов НИР и ОКР. Результаты этих работ в подавляющем большинстве случаев так и остаются невоображаемыми, что фактически приводит к потере вложенных средств. В результате объемы накопленных разработок постоянно растут, а количество инновационных продуктов, доведенных до промышленного внедрения, остается на крайне низком уровне.

Поэтому главной стратегической целью политики Москвы стало

развитие инновационной деятельности и формирование экономики, основанной на знаниях, достижение конкурентоспособности большинством предприятий, составляющих основу экономики города.

На общероссийском фоне в Москве ситуация выглядит лучше. Во-первых, потому что Москва – исторически сложившийся крупнейший научный и промышленный центр страны. Во-вторых, благодаря деятельности Правительства Москвы, направленной на поддержку городской науки и сохранение жизнедеятельности научных организаций во времена бурных политических и экономических преобразований.

Руководство города делает все возможное, чтобы создать благоприятные условия для широкомасштабного развития инновационной деятельности, то есть для организации производства перспективной высокотехнологичной продукции и дальнейшего ее продвижения на внутренний и внешний рынки.

Для устойчивого развития промышленности по инновационному пути необходимо создание инновационной инфраструктуры, изменение налоговой и таможенной политики, создание системы стимулов для осуществления научно-технической инновационной деятельности и др.

Курс, взятый страной на инновационное развитие, нашел полное отражение в Городской целевой комплексной программе создания инновационной системы в городе Москве на 2008-2010 гг.

В этой программе определены принципы, на которых базируется

инновационная политика города – это комплексность, системность и адресность всех мероприятий, осуществляемых в их рамках. А также создание условий, благоприятных для реализации научных исследований и разработок и формирования непрерывного цикла превращения НИОКР в готовый рыночный продукт. При этом первоочередное внимание уделяется тем товарам, услугам и технологическим процессам, которые необходимы для разрешения приоритетных проблем социально-экономического развития города Москвы.

Инновационная Программа стала объединяющим инструментом в реализации комплекса программ научно-промышленной направленности в Москве. Реализация ее мероприятий позволит создать и обеспечить эффективное функционирование инновационной инфраструктуры, новых форм инновационных предприятий, осуществить совершенствование нормативно-правовой базы инновационной деятельности условия для ускоренного развития экономики города на основе инновационной составляющей его научного, промышленного и кадрового потенциалов. Одной из главных задач программы является создание условий для формирования сбалансированного рынка результатов инновационной деятельности (идей, проектов, ОИС, собственно инновационной продукции).

Надо сказать, сегодня многое из того, что создано московскими учеными в рамках данных и аналогичных им программ, уже находит применение в городском

хозяйстве либо готовится к введению в эксплуатацию.

Например, ФГУП ЦНИИ автомобильный и автотранспортный институт (НАМИ) разработал ряд перспективных экологически чистых автотранспортных средств с электроприводом, которые планируется использовать для нужд городского хозяйства. В числе этих разработок проект низкопольного электробуса малого класса и основные узлы электробуса. В настоящее время проведены испытания и подготовлена научно-техническая база для изготовления их опытных образцов. Подобные автобусы предназначены для эксплуатации в зонах отдыха, на территориях детских учреждений, в заповедниках, культурных и исторических центрах, то есть в местах, где требуется свести до минимума экологическую нагрузку от выхлопных газов автотранспорта. Кроме того, в НАМИ разработан и изготовлен макетный образец шасси транспортного средства с электроприводом и системой привода навесных механизмов. Он станет базой для создания семейства автотранспортных средств с электроприводом, предназначенных для использования в качестве коммунального, пассажирского транспорта, а также для внутригородских грузовых перевозок.

ОАО «Корпорация «Компомаш» также занимается разработкой экологически чистых транспортных средств, среди которых троллейбус на основе электропривода ЭПМК-40, два вида автомобилей, работающих на водородном топливе, и четыре вида транспортных средств с электронакопительным оборудованием.

Нормальное функционирование

городских коммунальных систем требует постоянного неусыпного контроля за их состоянием. Работники коммунальных служб знают, какими трудами дается обслуживание водосточных и канализационных сетей города. В помощь им ЗАО «Доркомтехника» разработало отечественное оборудование, служащее для чистки и промывки канализационных и водосточных сетей и коллекторов без прекращения их эксплуатации в текущих условиях. Так, например, новый комплекс гидродинамического ротационного оборудования позволяет удалять отложения повышенной твердости на аварийных участках канализационных и водосточных сетей без их деконструкции. Разработанное оборудование гораздо прочнее и надежнее зарубежных аналогов и в 3,5-4 раза дешевле их, в то время как срок его окупаемости не превышает одного года. Еще одна конструкторская разработка «Доркомтехники» – опытный образец универсальной машины для сбора и транспортировки илового осадка отстойников и водоемов с эжекторным вакуумным оборудованием. Производительность данной машины на операции удаления илового осадка в два раза выше, чем у всех существующих аналогов. По своим техническим характеристикам она соответствует лучшим мировым образцам, в то время как стоимость ее в 4-5 раз ниже.

Городские службы экстренного реагирования нуждаются в постоянном обновлении и расширении своего автопарка. Естественно, на смену прежним автомобилям должна приходиться современная, удовлетворяющая всем мировым стандартам техника. Поэтому соз-

данию новых моделей пожарных автомобилей в городе уделялось особое внимание. В результате для нужд пожарной охраны Москвы был разработан ряд современных пожарных автомобилей на общую сумму 13 млн. 100 тыс. руб. Среди них разработанный ГУП УКБ «Гранат» автомобиль газового тушения (АГТ-4000) на шасси ЗИЛ. Этот автомобиль может применяться на промышленных объектах, в жилых домах, в подземных городских коллекторах и кабельных каналах для тушения пожаров и проведения аварийно-спасательных и разведывательных работ. Отличие «АГТ-4000» от обычного пожарного автомобиля в том, что он тушит пожары с помощью перегретого жидкого азота, находящегося под давлением (1,0-1,5) МПа. Использование подобного автомобиля позволяет максимально сберечь материальные ценности и уменьшить косвенный ущерб от пожарно-спасательных работ. Хочется отметить, что в настоящее время этому автомобилю не найдется ни отечественных, ни зарубежных аналогов как по виду используемого огнетушащего вещества, так и по его запасу и расходу. Разработанная техника уже передана в эксплуатацию в подразделения ГПС МЧС Москвы.

Созданием новых моделей пожарных автомобилей заняты также во ФГУ «ВНИИ противопожарной обороны» МЧС России. Здесь разработаны пожарные автомобили комбинированного тушения (вода, пена, порошок). Такие машины используются для тушения пожаров на промышленных предприятиях, на транспорте, а также в жилых и административных зданиях. В настоящее время

пожарные автомобили переданы в эксплуатацию в Службу пожаротушения ФПС по г. Москве.

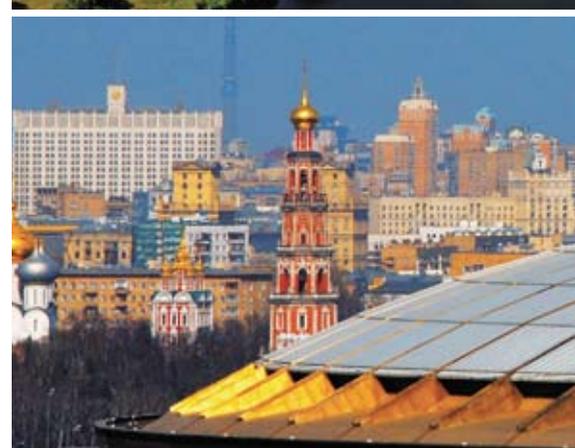
Во всем мире малая авиация – вертолеты и самолеты – превратилась в достаточно рентабельную отрасль транспорта. Судить об этом можно хотя бы потому, что в США годовая оборот рынка малой авиации составляет около 50 млрд. долларов. Малая авиация привязывается ко всей транспортной инфраструктуре и в то же время развивается как отдельный сегмент авиации. Потребность в малых летных судах огромная, ведь с их помощью можно вести воздушное патрулирование местности, тушить пожары, производить срочную доставку грузов и экстренную госпитализацию. Отечественные авиаинженеры и авиастроители уже не раз удивляли мир оригинальностью и одновременно эффективностью своих конструкторских решений. Сегодня, когда стоит задача переоснащения парка малой авиации, московские ученые готовы предложить свою помощь в ее решении. Например, в конструкторском бюро «Сухой» создана новая модель пассажирского самолета Sukhoi Superjet 100 (SSJ-100). При этом самолет был полностью разработан с помощью цифровых технологий. Вначале на компьютере делались необходимые расчеты и чертежи, затем они переносились прямо в память станков с ЧПУ. Так были обойдены многие промежуточные и весьма затратные этапы.

Всероссийский научно-исследовательский институт авиационных материалов (ВИАМ) занимается разработкой инновационных авиастроительных материалов. Сейчас в активе института освоен-

ное производство шихтовых заготовок из никелевых сплавов для двигателей 4 и 5 поколений, производство керамических композиционных и керамических конструкционных материалов. В ВИАМ проводятся работы по разработке методов лазерной сварки с применением титана, что позволит не сваривать детали самолета, не скреплять их заклепками. Добавление нанопорошков делает прочность сварного шва даже выше прочности соединяемых деталей.

«Московский комитет по науке и технологиям» также занимается вопросами создания современных конкурентоспособных отечественных самолетов малой авиации. Здесь работают над организацией производства и широкого внедрения экранопланов. Особенность экранопланов в том, что они сочетают в себе преимущества воздушных и водных судов, а именно могут двигаться с достаточно большой скоростью (минимум 180 км/час) на высоте 3-5 м над водой и причаливать у любого берега даже при шторме до 3-х баллов. Надо сказать, экраноплан сегодня один из самых современных перспективных транспортных средств для межрегиональных перевозок.

К сожалению, здесь нет возможности рассказать обо всех разработках московских ученых в области транспорта и дорожных систем. Хотя многое осталось за кадром, но и по тому, что было перечислено, можно составить представление о потенциале и экономических выгодах данных разработок, а также о той пользе, которую они могут принести после внедрения в жизнь нашей столицы.



Действуя в общих интересах...

Практика взаимодействия градообразующих предприятий города Днепропетровска и местных властей в интересах развития территорий, продвижения современных технологий и инновационных решений



Куличенко Иван Иванович,
Городской голова Днепропетровского городского совета,
заместитель сопредседателя Постоянной комиссии МАГ
по международным делам

Город Днепропетровск – центр Днепропетровской области Украины, основан в 1783. Промышленное развитие началось со строительства в 1884 году железной дороги ДонбассКривой Рог, в 1887г. пущена домна Александровского (ныне «ДМЗ им. Петровского») завода, в 1889 построен трубопрокатный завод.

Современный Днепропетровск является крупным центром тяжёлой промышленности угольно-металлургического района Украины. Главные отрасли про-

мышленности: чёрная металлургия, машиностроение, химическая. Развитие промышленности базируется на мощной энергетике (Приднепровская ТЭС), на рудном сырье Криворожья, донецком и местном угле, газе Шебелинки, а также на продукции окружающих сельхозрайонов.

Сегодня город – один из важнейших политических, промышленных, финансовых, научных и культурных центров Украины, имеет мощный промышленный потенциал, который характеризуется высоким уровнем развития тяжелой индустрии и машиностроения. Промышленными предприятиями города вырабатывается около 27% всей промышленной продукции Днепропетровской области и 4,5% – Украины.

На промышленных предприятиях города уделяется большое внимание инновационно-инвестиционной направленности их развития (реконструкция и модернизация производств, ввод новых современных производств, внедрение прогрессивных технологий), что дает возможность производить конкурентоспособную продукцию и активизирует экономическую и внешне-экономическую привлекательность.

Мощными градообразующими предприятиями являются предприятия:

- металлургии: открытые акционерные общества: «ИТЕРПАЙП Нижнеднепровский трубопрокатный завод», «ДМЗ им. Петровского», «Днепропетровский трубный завод», «Днепрококс»;

- машиностроения: государственное предприятие «ПО Южный машиностроительный завод им. А.М.Макарова», ОАО «Днепротяжмаш», ОАО «Днепропетровский стрелочный завод», закрытые акционерные общества «Веста-Днепр»;

- химической промышленности: ОАО «Днепрошина», ООО «Украинский завод сверхкрупногабаритных шин» и другие, которые занимают активную позицию в инновационной деятельности. Инновационная политика на предприятиях города проводится как

за счет собственных средств, так и с привлечением иностранных инвестиций.

Активное участие в продвижении инновационных проектов на предприятиях принимают местные органы самоуправления: городской совет, городской исполнительный комитет, районные в городе советы.

Необходимо отметить следующие важные инновационные проекты: строительство современного электросталеплавильного комплекса (ЭСПК) ООО «Металлургический завод «Днепросталь» на базе

промышленных предприятий на территории города согласно проектам инновационных программ проводились общественные слушания. Примерами могут служить:

1. Строительство современного одного из самых больших в Украине и Восточной Европе электросталеплавильного комплекса. Строительство завода «с нуля» «под ключ» осуществляет известная итальянская компания «Danieli». Его строительство в рамках инновационно-инвестиционной программы осуществляется на терри-

2,5 раза.

Завод рассчитан на производство 1,32 млн тонн стальной заготовки в год. Сортамент продукции – круглая заготовка диаметром 150 – 470 мм для производства труб, железнодорожных колес и бандажей. Также предусмотрена возможность производства заготовки квадратного сечения со стороной 125-180 мм.

Непрерывная разливка стали позволит получить качественную заготовку, а также обеспечит высокий уровень металлоиспользования



Гостиница «Украина»



Днепропетровск вечерний



Фонтан у Днепра

ОАО «ИНТЕРПАЙП НТЗ», строительство отделения непрерывной разливки стали на ОАО «ДМЗ им Петровского», Программа модернизации и реконструкции производств в трубопрокатных цехах ОАО «Днепропетровский трубный завод», создание серийного производства промышленных аккумуляторов-накопителей МНПК «ВЕСТА», не имеющих аналогов в Украине и странах СНГ, внедрение ряда инновационных программ в создание новой ракетно-технической техники на ГП «ВО Южный машиностроительный завод им. А.М. Макарова» и другие.

С участием городских органов местного самоуправления в процессе реконструкции крупных

территории ОАО «ИНТЕРПАЙП Нижнеднепровский трубопрокатный завод».

Инвестиции в проект составят 610 млн. USD. Это крупнейший инвестиционный проект в истории Украины. Годовой прирост платежей в бюджетные и внебюджетные фонды составит 150 миллионов гривен. Уменьшение потребления природного газа в Днепропетровской области на 87 млн. м3 в год (что соответствует недельному потреблению газа в Днепропетровском или трехмесячному потреблению газа на «ИНТЕРПАЙП НТЗ»). В результате реализации проекта будет создано более 500 новых рабочих мест. Выброс вредных веществ в атмосферу сократится более чем в

как в процессе ее производства, так и в процессе изготовления конечной продукции. Производственные мощности комплекса включают в себя электродуговую печь емкостью 160т, одну двухпозиционную печь-ковш, установку вакуумной дегазации, две машины непрерывного литья заготовки (МНЛЗ №1, МНЛЗ №2) адаптированные для разливки различных марок стали от рядовых углеродистых до высококачественных легированных круглого сечения.

ЭСПК по праву считается главной «зеленой» инвестицией ИНТЕРПАЙП, поскольку новый завод придет на смену устаревшим мартеновским печам.

Заложенная в проект «экологичность» проявляется еще и в том, что с момента начала работ на строительной площадке ООО «МЗ «Днепросталь» был внедрен план управления окружающей средой. Он включает как меры по снижению воздействий на окружающую среду, так и меры по ее мониторингу, внедряемые в ходе строительства на площадке. На месте строительства ЭСПК проводится ежемесячный мониторинг качества атмосферного

тамента промышленности, энергетики и предпринимательства, заказчиком, проектантами, энергопоставляющими организациями проводились общественные слушания с участием местного населения о способе подвода электропитания к предприятию без ущерба для окружающей среды и прилегающих населенных пунктов. Институт гигиены и медицинской экологии имени А.Н. Марзеева Академии Медицинских Наук Украины выдал положительное

шленных аккумуляторов-энергонакопителей» и «Система независимого электроснабжения промышленных предприятий МНПК «ВЕСТА». Проектами предусмотрено изготовление герметических свинцово-кислотных тяговых аккумуляторных батарей, предназначенных для питания электротранспорта, подвижного состава железных дорог, угольной и металлургической промышленности, а также накопления энергии автономных электроустановок, в том числе



Морской старт



РН «Циклон»

воздуха и шумовой нагрузки.

Следует особо отметить, что компания ИНТЕРПАЙП в рамках реализации проекта ЭСПК впервые в Украине построена линия электропередач напряжением 330кВ в кабельном исполнении с прокладкой ниже уровня русла реки. Инвестиции в ее строительство составили 35 млн. долларов США.

В процессе подготовки строительной площадки и строительства комплекса, городским советом совместно со структурными подразделениями городского исполнительного совета, в том числе управлением промышленной политики и энергосбережения депар-

тамента промышленности, энергетики и предпринимательства, заказчиком, проектантами, энергопоставляющими организациями проводились общественные слушания с участием местного населения о способе подвода электропитания к предприятию без ущерба для окружающей среды и прилегающих населенных пунктов.

2. Программой дальнейшего развития компании «ВЕСТА» предусмотрено создание серийного производства по полному циклу промышленных батарей, производства литийионных батарей, а также создание собственного энергопарка для непрерывного электро- и теплоснабжения предприятий группы с использованием альтернативных источников энергии. Согласно программы внедряются инновационно-инвестиционные проекты: «Создание серийного производства промыш-

ветросолнечных.

Производство аккумуляторных батарей МНПК «ВЕСТА»:

Относительно системы независимого электроснабжения промышленных предприятий, то энергосистема предназначена для электроснабжения и аварийного электрообеспечения промышленных предприятий компании «ВЕСТА», ОАО «Днепропетровский машиностроительный завод», объектов ГП «ВО ЮМЗ им. А.М.Макарова» и мусоросжигательного завода. Суммарная загрузка энергосистемы – 36,8 МВт.

В Днепрпетровске компанией «ВЕСТА» на сегодня ведется стро-

ительство завода «РекС» (рекуперация свинца) по переработке использованных аккумуляторов, отходов и лома свинца, а также производству свинца и свинцовых сплавов. Ввод в эксплуатацию завода запланирован на I квартал 2011 года. Мощность завода «РекС» составит около 40 тыс. т/год с выходом товарной продукции – свинца и сплавов – 22 тыс. т/год.

Практически все инновационные проекты предприятий связаны с решением вопросов по улучшению

процессе, и за конечный результат выполняемых мероприятий и полученного результата.

Общее финансирование мероприятий Программы за 4 года составляет сумму порядка **900 млн.грн., в том числе из городского бюджета – 192,7 млн. грн., государственного бюджета – 233,2 млн.грн., за счет привлечения инвестиций – 471,3 млн.грн.**

Объем работ по энергосбережению настолько велик, что средств городского бюджета недостаточно,

18,9 млн.куб м., электроэнергии на 3,2 млн. кВт*ч, улучшить качество предоставления коммунальных услуг по отоплению и горячему водоснабжению более чем 43 тыс. жителей города, в 19341 квартирах или 188 жилых домах – на 942,5 тыс.кв.м отапливаемой площади, а также существенно улучшить экологическую ситуацию в городе за счет закрытия 3 городских котельных. Стоимость работ по реализации I и II этапов составляет порядка 55 млн.грн;



На складе ферросплавов: монтаж мостовых кранов



Строительство здания установки выработки горячей воды

экологии окружающей среды и энергосбережением.

Решением городского совета от 04.02.09 № 16/42 принята Целевая программа по энергосбережению г.Днепропетровска на 2009-2012 года. Задача Программы заключается в обеспечении централизованного управления процессом энергосбережения в городе. Она направлена на эффективное сокращение энергопотребления бюджетными учреждениями и коммунальными предприятиями за счет внедрения энергосберегающих технологий, а также на персонификацию ответственности каждого, кто задействован в этом

поэтому работа в основном направлена на привлечение для решения этих задач средства из государственного бюджета, инвестиционных фондов, дешевые кредиты банков и др.

Как пример, для улучшения системы теплоснабжения города рассматривается возможность реализации нижеперечисленных проектов, а именно:

- перераспределение подачи тепла на Левобережную часть города с задействованием свободных тепловых нагрузок Приднепровской тепловой электростанции. Это мероприятие **позволит ежегодно экономить природного газа на**

- изучается вопрос строительства теплонаносных станций на объектах «Днепродоканала», имеющих большой объем низкопотенциального тепла (канализационные насосные станции, очистные сооружения), которое может быть преобразовано и использовано для нужд горячего водоснабжения и отопления жилых домов;

- продолжают работы по внедрению на котельных ГКП «Днепропетровские городские тепловые сети» струйно – нишевых технологий сжигания газа, которые не только обеспечивают сокращение потребления энергоносителей, но



Отгрузка и складирование



Сооружение машин непрерывного литья стали для заготовок

и позволяют работать котлоагрегатам при пониженном давлении в подающем газопроводе, что в нынешних условиях крайне важно для предотвращения аварийных ситуаций в зимний период.

Важно отметить и тот факт, что Украину приглашают присоединиться к европейскому проекту по улучшению энергетического менеджмента в городах. В связи с чем, по договоренностям с Европейским банком реконструкции и развития, г.Днепропетровск признан одним из приоритетных городов Украины, с которым в 2010 году ЕБРР готов сотрудничать по проекту «Внедрение энергоэффективных проектов в бюджетных учреждениях». При условиях наличия городской Программы по энергосбережению предлагается создать общий фонд для

финансирования энергосберегающих проектов в бюджетной сфере и коммунальных (при условии частичного финансирования мероприятий из городского бюджета). Также, начиная с 2009 года, проводится работа с Правительством Норвегии по проекту «Чистое производство и энергоэффективность. Норвежская модель», которым предусмотрена разработка энергоэффективных проектов экологической направленности.

При содействии городского совета такие базовые предприятия города, как: ОАО «ИНТЕРПАЙП Нижнеднепровский трубопрокатный завод», ОАО «Днепропетровский металлургический завод им. Петровского», ОАО «Днепропетровский трубный завод», ОАО «Днепропетровский завод прокат-

ных валов», ОАО «Днепрошина» и многие другие активно занимаются вопросами энергосбережения, усовершенствования технологии производства и уже на сегодняшний день достигли ряда позитивных результатов.

На многих предприятиях города появились как отдельные отделы, которые занимаются решением задач по снижению энергопотребления, так и целые управления на примере ОАО «ИНТЕРПАЙП –НТЗ», «Днепропетровский стрелочный завод», «Днепротяжмаш» и др.

В результате, за счет проведенной работы и внедрения энергоэффективных технологий с 2009 по 2010 года было сэкономлено 30,0 млн куб м природного газа, 45,0 млн кВт часов электроэнергии и 54, 0 тыс. Гкал тепловой энергии.



Производство аккумуляторных батарей МНПК «ВЕСТА»



«Государственно-частное партнерство: проблемы, пути решения, перспективы развития»



Лукьянченко Александр Алексеевич,
Донецкий городской голова, заместитель
сопредседателя Экономического совета МАГ

На сегодняшний день в Украине поиск новых возможностей для развития бизнеса с применением механизмов государственно-частного партнерства (ГЧП) становится все более актуальным. Особенно острым этот вопрос стал в преддверии проведения в Украине чемпионата по футболу ЕВРО-2012.

Для быстрого построения необходимой инфраструктуры у государства не хватает ресурсов для крупных инвестиционных проектов, и единственным путем решения проблемы является привлечение средств инвесторов. В Украине уже есть правовые

начала для развития государственно-частного партнерства: с 1999 года у нас приняты законы о концессиях, о распределении продукции и другие, которые регулируют, в той или иной мере, любой вид ГЧП.

Хочется отметить положительную тенденцию в решении этого вопроса в Украине. Сегодня есть понимание и желание правительства сдвинуть процесс с мертвой точки. Осенью прошлого года Минэкономики совместно с инвесторами и органами исполнительной власти разработало проект Закона Украины «Об основных принципах взаимодействия государства с частными партнерами», который объединяет все положения и нормы действующего законодательства в этой области.

Законопроект направлен на создание взаимодействия государства с частными партнерами на договорной основе посредством более эффективного использования государственного имущества, привлечения инвестиций в экономику Украины, модернизацию промышленной и социальной инфраструктуры, повышения качества товаров, работ и услуг.

В настоящее время законопроект направлен на доработку и скоро будет рассматриваться в Верховной Раде.

Для Донецка, одного из принимающих городов чемпионата Европы по футболу 2012 года, принятие закона имеет важное значение, так как позволит, используя механизмы применения ГЧП, привлечь значительные инвестиции с предоставлением инвестору гарантированного соблюдения прав и законных интересов.

У Донецка имеется большой опыт в привлечении инвестиций. На протяжении одиннадцати лет в городе реализуется Закон Украины «О специальных экономических зонах и специальном режиме инвестиционной деятельности в Донецкой области», реализация которого позволила привлечь инвестиции в объеме около 800 млн. долл. США, внедрить

новейшие технологии на предприятиях различных отраслей экономики, решить многие проблемы социального характера. Однако, отмена на законодательном уровне в 2005 году льгот и преференций для предприятий, реализующих инвестиционные проекты в специальном режиме инвестирования, усложнила их работу и приостановила реализацию многих перспективных проектов.

В настоящее время город Донецк активно и динамично развивается, и это делает его одним из наиболее привлекательных городов Украины для внедрения крупномасштабных инвестиционных проектов. Он уникален тем, что имеет выгодное экономико-географическое положение, существенную сырьевую базу, опыт инвестиционной деятельности, доступ к рынкам Восточной Европы и других регионов, высококвалифицированную рабочую силу, статус города принимающего ЕВРО-2012, а также стратегические Программы развития города.

Для решения самых насущных проблем и определения приоритетов развития города на перспективу разработана и реализуется уже третий год подряд Стратегия развития города Донецка на период до 2020 года. Логическим продолжением Стратегии стала принятая в декабре 2009 года Программа инвестиционного развития города до 2020 года, которая рассчитана на привлечение ресурсов из всех источников финансирования с целью решения приоритетных задач социально-экономического развития города. В начале нынешнего года принята «Комплексная программы энергосбережения до 2014 года». Утвержден Генеральный план города Донецка до 2031 года.

Мировой финансовый кризис внес коррективы в развитие национальной экономики и отразился на региональном уровне. Не стал исключением и город Донецк. Кризис отразился на всех отраслях экономики, но особенно сильно пострадала строительная отрасль. Объем инвестиций в жилищное строительство снизился более чем на половину, и как результат - снижение темпов роста, сокращение численности работающих. Но, благодаря антикризисным мерам, которые были предприняты городской властью, удалось минимизировать потери по всем направлениям стратегического развития города.

Сегодня инфраструктура Донецка нуждается в инвестициях, и мы понимаем, что именно в усло-

виях финансово-экономического кризиса необходимо усиливать партнерство городской власти и бизнеса, что поможет сконцентрировать общие усилия для достижения высокого уровня жизни всех горожан, улучшения хозяйственного климата, последовательного реформирования городского хозяйства. Мы целенаправленно работаем в этом направлении.

Для решения жилищных проблем социально незащищенных слоев населения Донецким городским советом в 2006 г. была принята долгосрочная программа по строительству социального жилья в составе комплексов жилищных зданий улучшенного планирования со встроенно-пристроенными офисными помещениями, помещениями социальной сферы, зданиями общественного, торгового и культурного назначения с современным благоустройством прилегающих территорий. Такие комплексы предусмотрено построить в каждом районе г. Донецка.

Проектом Программы экономического и социального развития г. Донецка на 2010 год при соблюдении сроков и объемов финансирования планируется освоить 3,7 млрд. грн. Основными источниками инвестиций должны быть кредиты банков (около 28%), средства иностранных инвесторов (более 22%), а также собственные средства предприятий (более 17%). Общая доля бюджетного финансирования составит около 20%. Высокий уровень прироста общего объема инвестиций объясняется ожидаемыми весомыми вливаниями инвестиций зарубежных инвесторов, а также - оживлением кредитной банковской системы, которое коснется и сферы ипотечного кредитования.

В 2009 году завершен большой инвестиционный проект, реализованный на средства отечественного инвестора. Был открыт новый стадион ФК «Шахтер» категории «элит» - «Донбасс-Арена» на 50 тыс. мест стоимостью более 400 млн. долл. США. Стадион является уникальным спортивным сооружением не только для Донецка, но и для всей Украины.

В рамках комплексной реконструкции международного аэропорта «Донецк» завершено строительство взлетно-посадочной полосы и начато строительство нового терминала аэровокзального комплекса К концу 2011 года инфраструктура аэропорта обеспечит в полной мере обслуживание 3100 пассажиров в час.

В рамках подготовки к ЕВРО - 2012 запланировано

привлечение инвестиций для реконструкции существующего и строительства нового пригородного железнодорожного вокзала станции "Донецк", а также строительство новых и реконструкция существующих дорог коммунальной собственности.

Согласно требованиям УЕФА, на сегодняшний день город нуждается в дополнительном количестве отелей. В городе планируется строительство 17 новых и реконструкция 5 существующих гостиниц. Все объекты гостиничной инфраструктуры финансируются за счет средств инвесторов. Для поддержки гостиничной инфраструктуры на местном уровне было принято решение об освобождении этих объектов от уплаты местных налогов и сборов, но на государственном уровне необходимо разработать механизм льготного кредитования застройщиков гостиниц в пределах 15-20% с компенсацией процентной ставки за счет средств госбюджета и определиться с перечнем банков, которые будут предоставлять данные кредиты.

Понятно, что реализация крупных инфраструктурных и инновационных проектов невозможна без привлечения инвестиций частного бизнеса и необходимо закрепление ГЧП на законодательном уровне. Я уверен, государственно-частное партнерство в Украине сможет развиваться, только если частный партнер будет уверен в долгосрочности и надежности партнерства. Только такая перспектива сможет заставить частного партнера инвестировать миллионы в реализацию проектов.

На своем уровне городская власть готова поддержать и содействовать реализации проектов, обеспечивая улучшение инвестиционного климата и делая город поистине европейским, удобным и комфортным для жителей и гостей города.





Общественным транспортом Ставрополя управляют из космоса

Ставрополь станет первым городом Юга России, где система спутникового управления пассажирским транспортом охватит всех участников пассажирских перевозок



Пальцев Николай Иванович ,
глава города Ставрополь, заместитель
сопредседателя Постоянной комиссии МАГ по
городской, социальной политике

В Ставрополе введен в эксплуатацию аппаратно-программный комплекс автоматизированной навигационной системы диспетчерского управления пассажирскими перевозками. Новая система управления общественным транспортом, в основе которой лежит спутниковая навигация ГЛОНАСС и GPS, позволяет оптимизировать дорожное движение и уменьшить количество заторов.

Аппаратно-программный комплекс автоматизированной навигационной системы диспетчерского управления пассажирскими перевозками (АСУ

«Навигация») установлен на базе муниципального учреждения «Единая центральная диспетчерская служба» города Ставрополя.

Он обеспечит непрерывную связь между центральной диспетчерской, диспетчерами предприятий и всеми водителями, позволит оптимизировать дорожное движение и уменьшить количество заторов. Кстати, Европа, которая также страдает от переизбытка машин на узких дорогах, во многом решает проблему транспортного коллапса именно за счет электронного управления транспортным потоком.

Суть проекта такова. На видеogramме города в реальном времени будет отражаться визуальное отображение местоположения транспортных средств. Это позволит осуществлять ежеминутный контроль за движением транспорта, оперативно определять места ДТП, любых других чрезвычайных происшествий и проводить мероприятия по линии МЧС. Малейшие отклонения в работе (нарушение графиков движения, исчезновение с маршрута, отказ оборудования) будут обнаруживаться автоматически в так называемых «горячих окнах» диспетчерской программы. По каждой машине будут формироваться отчетные данные о выполненной транспортной работе (регулярность выполнения рейсов; пробег; время работы; простои подсчет пассажиропотоков, контроль расхода топлива).

Помимо наблюдения, диспетчер получит возможность регулировать все транспортные процессы – изменять интервалы и режим движения, переключать водителя на другой маршрут. В дальнейшем возможно даже информирование пассажиров в режиме он-лайн о движении транспортных средств на специальных остановочных табло, в сети Интернет, на сотовых телефонах, коммуникаторах, путем получения справок по телефону в Call-центрах. Кроме того, новая система АСУ «Навигация» адаптирована к внедрению транспортной карты (или социальной) карты, с помощью которой можно будет оплачивать проезд в общественном транспорте.

Проект стоимостью свыше 5 млн. рублей реализован без привлечения средств бюджета города Ставрополя - только за счёт средств перевозчиков, уплаченных в качестве конкурсного предложения.

«Проблемы возрождения общественного транспорта, регулирование пассажирских перевозок были названы в числе приоритетов новой команды администрации города», – комментирует глава города Ставрополя Николай Пальцев. «И сегодня мы вплотную подошли к решению этих задач. Причем, речь идет не только о пополнении парка машин троллейбусов и автобусов, но гораздо шире - о создании новой системы транспортного обслуживания населения города. Это и решение вопросов безопасности и качества пассажирских перевозок. И развитие оптимизированной маршрутной сети, а в целом - транспортной инфраструктуры города».

В настоящее время бортовыми навигационными терминалами оборудовано 150 единиц муниципального пассажирского транспорта, включая новые троллейбусы и автобусы, а также диспетчерские пункты

в муниципальных транспортных предприятиях. В 2010 году комитет городского хозяйства будет проводить отбор перевозчиков для работы на городских автобусных маршрутах города Ставрополя. Одним из требований будет наличие бортового навигационного терминала, полностью совместимого с оборудованием АСУ «Навигация». Таким образом, уже в III квартале 2010 года количество пассажирских транспортных средств, оснащённых бортовыми навигационными терминалами, составит не менее 1 100 единиц. Это позволит взять под контроль всех участников пассажирских перевозок, значительно повысить транспортную дисциплину и ответственность перевозчиков.

Стоит отметить, что действия администрации города по оснащению общественного транспорта аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС/GPS» находятся в строгом соответствии с Федеральным законом (ФЗ-№22 "Об оснащении транспортных, технических средств и систем аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS» - авт.).



Принципы государственно-частного партнерства при построении электронного правительства региона на базе Единого национального оператора инфраструктуры электронного правительства



Калмык Сергей Алексеевич, заместитель директора проекта «Электронное правительство», директор МАГ, ответственный секретарь МРГ

Принятие в 2008 году Стратегии развития информационного общества и последовавшие за этим конкретные шаги по координации процесса информационного развития страны: создание Совета при Президенте Российской Федерации по развитию информационного общества, межведомственных рабочих групп при Совете, Правительственной Комиссии по внедрению информационных технологий в деятельность государственных органов и органов местного самоуправления развитию информационного общества, Совета главных конструкторов и Совета по региональной информатизации придали процессам информационного развития нашего общества значительное ускорение.

Межведомственная рабочая группа по вопросам

сокращения различий между субъектами российской Федерации по уровню информационного развития (МРГ) в течение 2009-2010 годов проводила работу по анализу и тиражированию лучших практик использования информационных технологий в деятельности органов власти субъектов Российской Федерации, городов и муниципальных образований. Накопленный информационный материал (было проанализировано более 1300 решений в области информатизации городского управления) свидетельствует о высоком потенциале большинства городов и регионов. Успешные решения в различных регионах имеются практически по всем отраслям городского хозяйства. На фоне этих успешных практик не сокращается различие между различными регионами по уровню использования информационных технологий. Проблемы сокращения цифрового неравенства возникли не вдруг, попытки решения этих проблем предпринимались в разные годы. В рамках реализации Федеральной целевой программы «Электронная Россия (2002- 2010 годы)» существовала практика разработки и внедрения типовых программно-технических решений для федеральных и региональных органов власти, для предоставления государственных услуг. Многие из созданных в рамках этой программы решений успешно функционируют в различных федеральных ведомствах и регионах. Однако, повсеместного распространения такая практика не получила.

Пожалуй, главными причинами подобного исхода являются отсутствие необходимого объема финансирования и ограничения законодательной базы.

Известно, что внедрение современных методов управления обществом на основе информационных технологий в значительной мере тормозится существующей законодательной базой. Возможности широкомасштабного использования электронной цифровой подписи, электронного документооборота, электронных платежей, возможностей сети Интернет для предоставления государственных и муниципальных услуг населению и

представителям бизнеса до последнего времени сдерживались многочисленными законодательными актами, ведомственными инструкциями. В настоящее время многие из существовавших ранее ограничений сняты.

Так в 2009 году были приняты распоряжения Правительства Российской Федерации 1555 и 1993, устанавливающие требования по переводу государственных и муниципальных услуг в электронный вид. В июле 2010 года принят Закон №210 «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг». Закон определяет ответственность органов власти за обеспечение возможности получения заявителем государственной или муниципальной услуги в электронной форме и предоставляет возможность подавать в государственные органы, органы местного самоуправления, организации документы в электронном виде. На рассмотрении в Государственной Думе находится Закон об электронной подписи.

Снятие законодательных ограничений на использование информационных технологий дает регионам большие возможности, однако отсутствие необходимых финансовых средств и технологических ресурсов в регионах не позволит решить стоящие перед ними задачи по информатизации городского управления и формированию электронного правительства.

Одним из вариантов решения проблемы является использование механизмов государственно-частного

партнерства. В процессе построения информационного общества, электронного правительства и решения задачи перевода на предоставление государственных услуг в электронной форме участвуют практически все органы государственной власти, многочисленные предприятия и компании, разрабатывающие информационные системы и предоставляющие информационно-коммуникационные услуги.

Исходя из принципов государственно-частного партнерства, распоряжениями Правительства Российской Федерации Единственным исполнителем работ по созданию инфраструктуры электронного правительства и Единым национальным оператором инфраструктуры электронного правительства определено ОАО «Ростелеком».

Выбор этой организации был не случайным:

- компания с мощной телекоммуникационной инфраструктурой (более 150 тыс. км);
- мощная разветвленная сеть центров обработки данных (ЦОД);
- телекоммуникационная сеть имеет аттестаты соответствия ВСТЭК и ФСБ;
- контрольный пакет акций общества находится у государства.

Являясь единственным исполнителем работ по созданию инфраструктуры электронного правительства, ОАО «Ростелеком» создает инфраструктуру электронного правительства, включающую федеральный и региональные сегменты (рис. 1).

ОБЩАЯ АРХИТЕКТУРА ИНФРАСТРУКТУРЫ ЭЛЕКТРОННОГО ПРАВИТЕЛЬСТВА



Что же включает инфраструктура электронного правительства:

Портал государственных и муниципальных услуг. Это единая точка входа для получения информации и непосредственно получения услуг в электронном виде, позволяющая в одном месте получить полную информацию и независимо от места географического нахождения заявителя получить полагающиеся ему услуги.

Информация об услугах появляется на портале после заполнения Реестров. Федеральные структуры заполняют федеральный Реестр. Региональные и муниципальные структуры – региональный Реестр. В настоящее время на портале представлена информация о 425 федеральных и 3000 региональных услугах. Однако, это информация только от 42 субъектов. Остальные субъекты пока не представляют информацию об оказываемых ими услугах, представительство муниципальных органов – минимально.

Однако, сами услуги в электронном виде на портале в настоящее время предоставляют только федеральные органы. Это подача налоговой декларации через Интернет, получение сведений о штрафах ГИБДД, подача документов на получение загранпаспорта. В то же время в регионах предоставление услуг в электронном виде распространено, однако, решается это все в локальном масштабе. Задача инфраструктуры – интеграция региональных и федеральных решений, предоставление на уровне регионов к федеральным информационным ресурсам, а жителям – получение услуг независимо от конкретного места пребывания гражданина. За полгода портал посетило более 3 млн. человек. Более 150 тыс. зарегистрировались и пользуются услугами в электронном виде. Более 20 тыс. подали документы на получение загранпаспорта и получили его по новой схеме.

Создан и запущен портал госпродаж. Портал предназначен для публикации сведений о продаже или сдаче в аренду государственного имущества.

Система межведомственного электронного взаимодействия (СМЭВ). Известны проблемы организации обмена информацией в электронном виде, связанные с тем, что разные системы «не понимают» друг друга. СМЭВ решает задачи совместимости разнородных ведомственных и региональных систем, позволяет получить доступ к интересующим базам данных и информационным ресурсам организаций и ведомств.

Контакт центр создан на базе центра телефонного

обслуживания ОАО «Ростелеком» и обеспечивает прием телефонных обращений по единому номеру.

Центры общественного доступа на основе инфоматов. В 2010 году по федеральной программе в регионах будет установлено 500 таких устройств. Они созданы и функционируют во многих городах и обеспечивают доступ к услугам для широкого класса граждан, не имеющих личного доступа в Интернет. Однако, функционируют они в настоящее время только в пределах данного города, региона и не имеют возможности обслуживания по предоставлению гражданину федеральных услуг или услуг другого региона. Ставится задача превратить эти устройства в универсальные средства доступа инвариантные относительно от конкретного географического места размещения.

Но электронное правительство не ограничивается федеральным сегментом. Создан региональный сегмент инфраструктуры, включающий:

- региональный портал и реестр госуслуг, интегрированный с соответствующими федеральными системами;
- региональный узел среды межведомственного электронного взаимодействия;
- система предоставления услуг по принципу «одного окна»;
- система безопасности.

Созданная инфраструктура позволяет обеспечить интеграцию информационных систем федеральных ведомств, региональных и муниципальных решений, необходимых для автоматизации деятельности органов государственной власти и реализации процессов предоставления услуг в электронном виде, в систему электронного правительства.

Типовой адаптируемый региональный сегмент инфраструктуры электронного правительства представляет собой комплексное технологическое интеграционное решение, отвечающее требованиям по информационной безопасности, позволяющее реализовать процессы оказания в электронном виде региональных и муниципальных услуг, а также обеспечить интеграцию с федеральной инфраструктурой

Региональные сегменты инфраструктуры электронного правительства размещаются в центрах обработки данных филиалов Ростелекома и межрегиональных компаний связи в субъектах РФ.

Данное решение позволяет учитывать и

интегрировать на его основе существующие успешные информационные системы и ресурсы органов государственной власти и местного самоуправления.

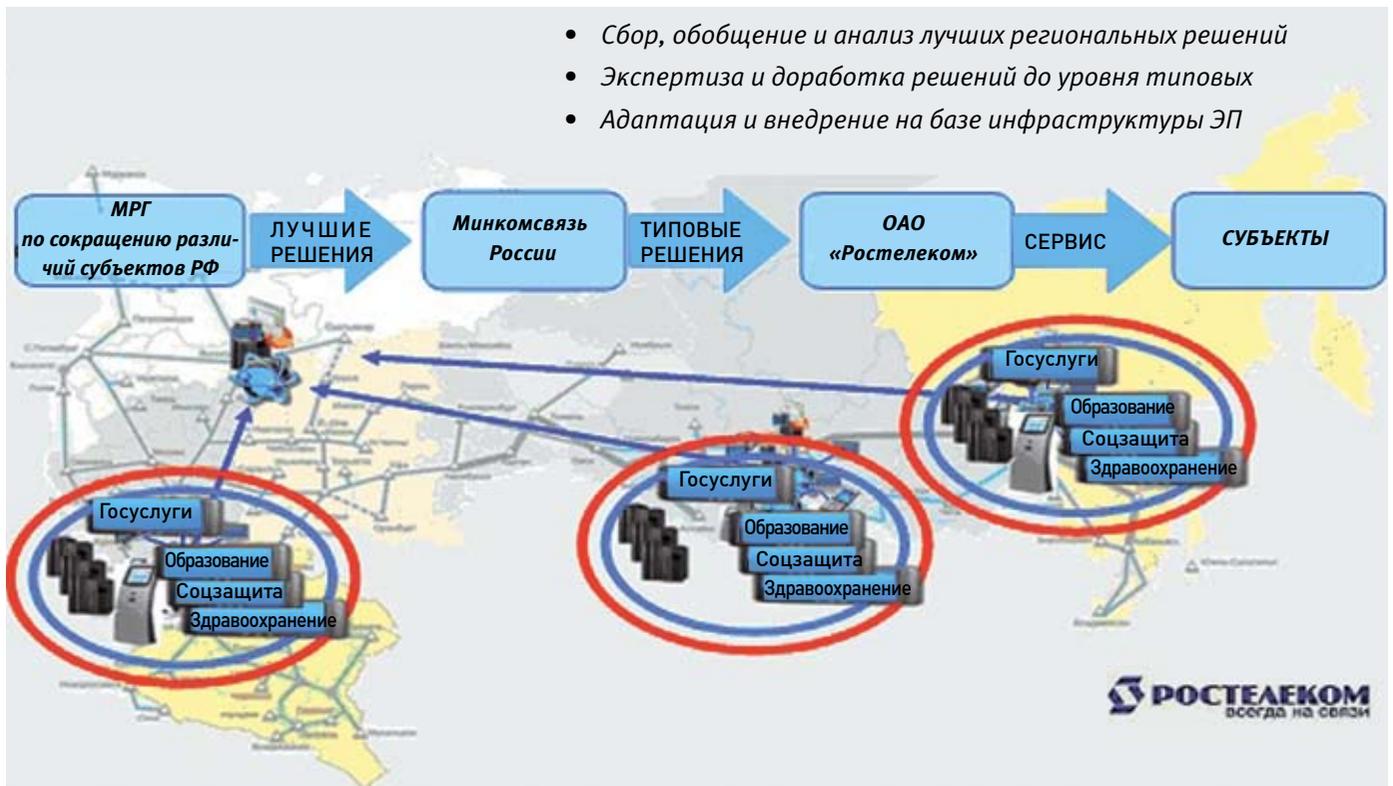
На базе типовых инфраструктурных решений «Ростелеком» готов предоставлять органам исполнительной власти субъектов РФ комплексные сервисные услуги и внедрять типовые прикладные информационные системы.

Такой подход, предложение Ростелекома, нацелен на сокращение затрат бюджетов субъектов РФ, на устранение «головной боли» органов власти в

вопросах создания технологических инфраструктурных решений, обеспечения информационной безопасности, предоставляя возможность использования комплексного сервиса.

При этом поиск типовых решений осуществляется в тесном взаимодействии с Межведомственной рабочей группой по вопросам сокращений различий между субъектами Российской Федерации по уровню информационного развития и Министерством связи и массовых коммуникаций Российской Федерации (Минкомсвязь) (Рис. 2).

ВНЕДРЕНИЕ ТИПОВЫХ ПРИКЛАДНЫХ РЕШЕНИЙ НА БАЗЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЭП



МРГ, используя ресурсы Международной Ассамблеи столиц и крупных городов, привлеченных экспертов осуществляет анализ лучших практик в области информатизации городской жизни. Описания наиболее успешных решений направляются в Минкомсвязь для оценки соответствия принятым стандартам и возможности типизации для использования в различных отраслях деятельности. Минкомсвязь привлекает единственного исполнителя работ по созданию инфраструктуры электронного правительства – ОАО «Ростелеком» для проведения необходимых работ. После экспертной оценки и тестирования представленного программного

обеспечения на стендах ОАО «Ростелеком» представляет предложения по типизации и приданию статуса типовых решений. В рамках инвестиционных программ и заключенных с регионами Российской Федерации соглашений осуществляется внедрение типовых компонентов инфраструктуры электронного правительства, включая типовые компоненты функциональных систем. Таким образом замыкается цепочка работ по выбору, типизации и внедрению лучших программно-технических решений. Планами на 2010 год предусмотрено проведение подобных работ в 10 пилотных регионах.

Система для реформы

Жилищно-коммунальное хозяйство – сложнейшая отрасль, оптимизация которой немыслима без использования достижений в области информационных технологий



Цицин Константин Георгиевич,
Генеральный директор государственной корпорации –
Фонда содействия реформированию ЖКХ

В.М.: Какие наработки в данном направлении использует Фонд ЖКХ?

- Еще в 2008 году по заказу Фонда была разработана автоматизированная информационная система «Реформа ЖКХ». Это наш главный инструмент работы с регионами. В эту базу данных в электронном виде поступает различная отчетность, а также заявки субъектов РФ на предоставление финансовой поддержки.

Заявка из региона в традиционном бумажном виде – это огромная куча документов. Раньше для их транспортировки представители субъектов РФ использовали грузовой транспорт, теперь же все решается гораздо проще. Скорость сбора и анализа информации выросла в сотни раз.

В.М.: Как в базу данных поступает информация?

- Это централизованная база данных с удаленным доступом на уровне муниципалитетов (ввод данных), субъектов Российской Федерации (контроль и подтверждение) и Фонда ЖКХ (прием, обработка, хранение). К работе в системе допускаются сотрудники субъектов Российской Федерации и муниципалитетов, ответственные за реализацию программ, прошедшие курс дистанционного обучения работы с системой «Реформа ЖКХ». На данный момент все регионы, участвующие в программах Фонда содействия реформированию жилищно-коммунального хозяйства, успешно работают с информационной системой Фонда.

С момента начала работы АИС «Реформа ЖКХ» постоянно совершенствуется и развивается. Это актуальный рабочий инструмент, который можно оперативно ориентировать на выполнение Фондом конкретных задач, в том числе совместно с другими ведомствами. Например, в начале 2010 года по поручению Правительства РФ Фонд при участии Минрегиона и субъектов РФ с помощью системы обеспечил формирование общероссийского реестра аварийных домов. Сегодня рассматривается вопрос о переходе к постоянному ведению данного реестра для оперативного мониторинга ситуации с аварийным жилищным фондом.



Воронежская область,
г. Россошань.
Дом
на ул. Железнодорожная, 8.
до и после проведения
ремонта.



В.М.: Информация в АИС «Реформа ЖКХ» предназначена только для служебного пользования?

- Конечно, в основном база данных используется специалистами. Однако значительная ее часть представляет интерес и для широкого круга граждан собственников и нанимателей жилья. Поэтому большой массив информации, собранной при помощи АИС «Реформа ЖКХ», размещен в открытом доступе в Интернете.

В этом году по поручению Правительства РФ совместно с Федеральной службой по тарифам и Министерством регионального развития Фонд обеспечил раскрытие информации о тарифах, нормативах и субсидиях по жилищно-коммунальным услугам на портале www.ReformaGKH.ru. Данные представлены в разрезе муниципальных районов и городских округов. Эта крайне актуальная, злободневная информация содержится на сайте в разделе «Мой платеж», работа над которым продолжается.

Кроме того, на портале публикуется перечень многоквартирных домов, вошедших в программы капитального ремонта или переселения граждан из аварийного жилья, финансируемые с использованием средств Фонда, с указанием сумм, выделенных на конкретный дом, видов работ и т. п. Это также составная часть АИС «Реформа», которая выгружается на портал www.ReformaGKH.ru автоматически.

В.М.: АИС «Реформа» - продукт, решающий задачи на федеральном уровне. А какова ситуация на местах, в регионах?



г. Владимир.
Для расселения аварийного барака по ул. Федосеева, 2 приобретены квартиры в новом доме по ул. Федосеева, 18а.



- Во многих субъектах РФ разрабатываются программные комплексы под собственные нужды, обеспечивающие документооборот - проведение заявок, смет, локальных отчетов, актов, платежей.

В частности, заслуживает внимания опыт Республики Татарстан, где используется собственная информационно-аналитическая система мониторинга жилищного фонда. Ее особенность в наличии персональных счетов многоквартирных домов, что позволяет его жителям практически в онлайн-режиме отслеживать накопление и движение средств, предназначенных для капитального ремонта. Нецелевое использование средств становится практически невозможным. Несомненно, опыт Татарстана будет полезен в ходе реализации системы региональных фондов капитального ремонта, проект которой в настоящий момент широко обсуждается. Предполагается, что такие фонды продолжат реализацию программ капитального ремонта после того, как Фонд ЖКХ прекратит свою деятельность.

В.М.: Существуют ли какие-либо общепринятые стандарты подобных информационно-аналитических систем, чтобы избежать конфликтов баз данных разных типов при их интеграции?

- В настоящее время Фонд ведет работу по разработке единых стандартов. Совершенно очевидно, что современные информационные технологии - одна из важных составляющих успешного реформирования жилищно-коммунального хозяйства. Создание единого информационного пространства отрасли - задача не завтрашнего, а уже сегодняшнего дня.



Калужская область, п. Середейский.
Для расселения аварийных бараков построен малоэтажный микрорайон.



Автомобиль в городе

Как полагают многие специалисты, Куритиба имеет лучшую в мире систему автобусного движения, а может быть, и лучшую систему общественного транспорта.



Лексин Владимир Николаевич, д.э.н., руководитель научного направления Института системного анализа РАН, эксперт МАГ

О транспортных проблемах города сейчас не пишет только ленивый: все ругают городские власти, якобы мало заботящиеся о комфорте автовладельцев и живописуют бесконечные пробки. Пишут о новых возможностях утилизации имеющихся автомобилей и о льготных условиях приобретения новых. Одним из индикаторов кризиса стал спад в производстве автомобилей. И ни в одном городе страны ничего не удалось сделать для того, чтобы городские трассы, гаражи и дворы вместили все возрастающее число частных и фирменных автомобилей, а скорость их движения перестала снижаться (в 2010 г. в Москве она сравнялась со скоростью конного экипажа). И вряд ли что можно сделать, если не будет кардинальным образом пересмотрено общественное отношение к автомобилю и к автомобилисту, если не будет

объяснено и воспринято, что современный – источник массы проблем, если не будет реализована разумная альтернатива, – а она существует.

Если верить статистикам, врачам и экологам, частный автомобиль – профессиональный убийца, обремененный серьезными суицидными наклонностями. Консенсус между водителем и его машиной, автомобилем и пешеходом нигде не достигнут. И дело – не в качестве дорог.

Всего в мире в автокатастрофах и под колесами автомобилей гибнет около миллиона человек, из них каждый тридцатый – в России. В расчете на миллион жителей нашей страны жертв автомобилей в полтора раза больше, чем в среднем по обитаемой части Земли. К этим ужасающим числам нужно добавить кратно большее число искалеченных (часто – на всю жизнь) людей. Демографические, социальные и экономические последствия этого никто не считает.

Вопросы газа и мельчайшая взвесь вещества стираемых покрышек и дорожных покрытий – причина и стимулятор онкологических, сердечных, сосудистых, легочных, кожных и глазных заболеваний. На каждом автомобиле, как на пачке сигарет, должно быть написано: «Я опасен для вашей жизни»: в отличие от курильщика, который, в основном, сам вдыхает ядовитый дым, автомобилист травит, преимущественно,

окружающих. В крупнейших городах России более 70% отравы, которую вынуждены ежесекундно вдыхать трудоспособные и инвалиды, младенцы и старики выбрасывает именно частный автомобиль.

Автомобиль не только убивает и калечит людей, – он еще и отнимает у них жизненное пространство. Делая возможным быстрое перемещение из пункта А в пункт Б, автомобиль съедает более десятой части территории крупных городов (автодороги, выделенные парковки, «ракушки» и гаражи, но и все большую часть тротуаров, дворовые территории, детские и спортивные площадки). Любовное отношение жителей к занимающим все эти земли автомобилям и снисходительно заботливое отношение к ним городских властей – умиляет. Каждого, кто решился бы поставить на тротуаре или на бывшем газоне любое жилище, занимающее ту же площадь, что «Мицубиси» или «Волга» (избушку, походную палатку, «бытовку») был бы порицаем и немедленно изгнан. Когда во время ремонтов теплотрасс, водоканализационных сетей или домов строительные материалы и траншеи занимают часть тротуаров и дворовых территорий, возмущению нет конца; когда тот же тротуар или двор занимают автомобили – это нормально.

В «раскрутку» личного автомобиля как символа индивидуальной свободы выбрасываются миллиарды долларов, евро, иен, рублей

и прочих валют. Автомобиль в России долго был чисто мужским, не в последнюю очередь это было связано с отсутствием автосервиса: владельцы «Жигулей», «Волг», «Запорожцев», «Москвичей» и «УАЗ» были и шоферами, и ремонтниками. В постперестроечное время за руль уверенно села женщина, и сейчас в автосалонах красоту новых моделей автомобилей подчеркивают исключительно юные красавицы. Городской (не сельский) автомобилист покупает автомобиль не только для дела, но и для радости: «За рулем я отдыхаю», – говорят многие. «Отдыхают», вредя своему здоровью (гиподинамия, сколиозы и т.п.) и здоровью, а часто и жизни окружающих.

Все вышесказанное – не приговор частному автомобилю и его владельцу, а лишь некоторые аргументы необходимости пересмотра политики безуспешного решения транспортных проблем наших городов только дорогостоящим расширением дорог, строительством развязок и подземных переходов.

Есть ли альтернатива? Разумеется, и я хочу показать ее реальность на конкретном примере, приведенном в книге одного из крупнейших отечественных специалистов. И не должно слушать то, что пример этот – не из практики благополучных Западной Европы и США, а из жизни одной из провинций развивающегося государства – Бразилии.

«Концепция объединённой сети общественного транспорта столицы южнобразильского штата Парана



мегаполиса Куритибы включает в себя шесть категорий радиальных и концентрических автобусных маршрутов, связанных через пересадочные узлы (терминалы) и покрывающих город и пригороды. Центральная магистральная подсистема общественного транспорта сопрягается с сетью подсистем концентрических пригородных и межрайонных маршрутов. На уличную сеть наложены подсистемы нескольких категорий автобусного сообщения – от вместительных экспрессов, чередой движущихся по проспектам с редкими остановками, и небольших автобусов, развозящих горожан по переулкам, до микроавтобусов, обслуживающих дополнительные подсистемы доставки инвалидов.

Создание объединённой системы общественного транспорта (ОСОТ) начиналось, когда в городе насчитывалось 350 тыс. жителей, а сейчас население Куритибы составляет 1,5 млн человек. После рассмотрения разнообразных проектов обычного и лёгкого метро, монорельса и др. градостроители и администраторы сумели устоять на почве целесообразности и создали эту объединённую систему на основе простого и надёжного транспортного средства – автобуса. Немаловажную роль в таком выборе сыграла решимость не

тратить средства на приобретение зарубежных патентов и импортной машиностроительной продукции, но максимально использовать собственные промышленные мощности.

Вместо экспроприации и уничтожения расположенных в центре зданий для расширения дорог (во многих городах такое “обновление” привело к созданию безлюдных сетей автострад, переполненных машинами) администрация приняла крамольное решение использовать для автотранспорта существующие улицы, отказавшись лишь от нескольких зданий. Вдоль каждой из пяти связанных осей развития города были реконструированы три параллельных проспекта. По среднему проспекту было организовано двустороннее движение автобусов-экспрессов, а по его боковым полосам – местное движение. Два боковых проспекта – это дороги для одностороннего движения к центру или от центра города с высокой пропускной способностью. Такая система скоростных авеню по своим характеристикам равноценна огромной автостраде шириной почти в 60 м из-за распределения движения между тремя существующими смежными улицами. Необходимое строительство было выполнено всего за четыре года.

Градостроители и архитекторы

из Института исследований и городского планирования Куритибы подходили к транспорту и использованию земли, гидрологии и проблемам бедности, потокам питательных веществ и отходов, здоровью и образованию, рабочим местам и доходам, культуре и политике как к переплетающимся частям единственной интегральной проблемы проектирования. При анализе потребностей в транспорте, который рассматривался как средство, а не цель, они следовали ряду простых принципов: отдавать предпочтение общественному транспорту, а не частным автомобилям.

Куритиба начала перестройку транспорта с автобусов, потому что у города были автобусы и не было средств на что-либо другое; но прежде всего нужны были различные виды автобусов. Старые транспортные средства, первоначально построенные на шасси грузовиков и предназначенные для перевозки как животных, так и людей, были шумными, тряскими, неудобными, медлительными и неуклюже высокими. Пассажиры должны были карабкаться по крутой лестнице и пробираться через двери, которые были сделаны узкими, чтобы воспрепятствовать уклонению от оплаты за проезд. Но архитекторы и инженеры Института исследований и городского планирования



изобрели совершенно новый вид автобуса, оптимизированный для перевозки людей – комфортабельный, экономный и быстрый. Эти специальные длинные автобусы состоят из двух, а с 1991 г. – из трёх секций, которые шарнирно соединены друг с другом для прохождения поворотов и имеют до пяти очень широких дверей. Собираемые в местном отделении фирмы “Вольво”, они могут перевозить до 270 пассажиров, используя на 42 % меньше топлива на километр/место и ещё меньше – на поездку одного человека, потому что совершают маршрут в 3 раза быстрее.

На сегодня это долго и непросто развивающаяся многоуровневая структура насчитывает шесть категорий маршрутов и обслуживается девятью типами автобусов, имеющих различную окраску в зависимости от вида маршрута. Сравнительное исследование показало, что описанные организационно-технические мероприятия и создание шестиуровневой категоризации маршрутов с разной скоростью передвижения и частотой остановок значительно уменьшают брутто-время поездок и экономят каждому пассажиру около часа ежедневно. Нельзя не отметить внедрение с конца 80-х годов на особо напряжённых экспресс-маршрутах, пролегающих

по транспортным коридорам – авеню, трёхсекционных автобусов, вмещающих до 270 пассажиров.

В целом в городе и прилегающих районах функционирует более 350 маршрутов (включая специализированные системы для перевозки инвалидов), которые покрывают более 65 % территории. Длина пяти главных транспортных артерий составляет 54 км, а общая протяжённость дорог, по которым проложены маршруты, превышает 1100 км. Автобусный парк насчитывает свыше 1600 машин разной вместительности.

Общий дневной пробег автобусов составляет более 400 тыс. км. Объединённая транспортная система включает в себя 25 крупных пересадочных узлов (“терминалов”), по существу представляющих автовокзалы, 221 остановочный павильон типа “труба” или “бинокль”, и ежедневно перевозит свыше 1,9млн пассажиров, в том числе 235тыс. из восьми пригородных районов. За 30 лет с 1974г. население города удвоилось, а интенсивность автомобильного движения в результате эффективной работы общественного транспорта и популярности велосипеда снизилась на 30 %.

Исключительный вклад с точки зрения удобства пассажиров и экономии времени внесли трубообразные пассажирские па-

вильоны (их 220), полы в которых устроены на уровне автобусов, а посадку и высадку производят по консольным мосткам. С одного конца каждой “трубы” можно войти по лестнице, с другого – устроен вход (лестницей и электроподъёмником) для инвалидов колясок. На скоростных маршрутах автобусы теперь идут мимо так называемых “станций метро” – поднятых над землёй стеклянных цилиндров, параллельных автобусному маршруту и примыкающих к нему. Вход в них осуществляется через турникеты, в них есть ясные схемы маршрутов, и они доступны для инвалидов. Двери открываются согласованно – и на станции, и в автобусе. Нет никаких лестниц: полы станции и автобуса находятся на одной высоте как в поездах и на платформах метро.

Все пассажиры выходят из автобуса через один конец станции и совершают посадку через другой, это также напоминает организацию движения в метро. В зависимости от времени и маршрута эта операция занимает в среднем примерно 30 с – за это время кондуктор автобуса успел бы получить плату за проезд у семи пассажиров, если бы они предварительно не оплатили проезд при входе на станцию метро.

Сейчас автобус нуждается только в водителе и может перевозить



больше пассажиров, быстрее и по более низкой цене.

В часы пик автобусы-экспрессы отправляются каждую минуту. Большой автобус, более широкие двери, станция метро плюс автоматическое управление – светофоры переключаются из автобуса, что обеспечивает им приоритет в движении; всё это позволяет в среднем перевозить в 3 раза больше пассажиров в час и в 3 раза быстрее, чем в традиционном автобусе. Это уменьшает мёртвый капитал (на 69% меньше автобусов выполняют ту же самую работу), расход топлива, загрязнение, шум и стоимость и сокращает приблизительно на 40 мин. продолжительность типичных ежедневных поездок на работу и обратно.

Каждая скоростная автобусная линия перевозит 20 тыс. пассажиров в час. Это примерно столько, сколько и метро; и действительно, эта система напоминает метро, за исключением того, что она стоит по крайней мере в 100 раз дешевле (и в 10 раз меньше, чем наземный поезд) и может быть открыта через 6 мес., а не через поколение. Рио-де-Жанейро построил метро, которое перевозит в 4 раза меньше пассажиров, чем автобусы Куритибы, и стоит в 200 раз больше. Избежав огромных затрат капитала и бесконечных эксплуатационных расходов, Куритиба

освободил фонды для многих социальных усовершенствований.

Очень важным организационно-экономическим элементом, обеспечившим функционирование всей достаточно сложной многоуровневой системы и, бесспорно, выгодной горожанам, стало внедрение с самого начала замечательного принципа, позаимствованного у московского метрополитена – оплата одной поездки производится только один раз при посадке, невзирая на количество последующих пересадок и цену категории маршрута. Это экономит деньги, время и нервы пассажиров. Для экономического сбалансирования системы тариф вычисляется усреднённо, т.е. пассажиры, едущие на короткие расстояния, субсидируют пассажиров, передвигающихся по длинной цепочке маршрутов. Кроме того, широко распространена система льготного (бесплатного) проезда для малоимущих и других категорий граждан, которой пользуется более трети пассажиров.

Система автобусных маршрутов преуспевает и материально, и социально, потому что опирается на правильные основные стимулы. Распределение всей платы за проезд между десятком автобусными компаниями определяется не тем, сколько людей они перевезут, а тем, сколько километров марш-

рута они покрывают, так что у них есть стимул, чтобы охватывать все районы и не участвовать в разрушительном соревновании на маршрутах, которые уже хорошо обслуживаются. Единая плата за проезд с неограниченным числом пересадок (каждый пассажир “покрывает” в среднем 1,4 остановки) эффективно использует более короткие поездки среднего класса для субсидирования более длительных поездок бедных. Это – одна из многих причин, почему бедный человек в Куритибе обычно наслаждается более высоким уровнем жизни, чем бедный человек в Сан-Пауло, который обладает, по существу, той же покупательной способностью, но должен тратить на транспорт вдвое больше.

Система автобусов находится на полном самофинансировании за счёт платы за проезд; вклад города заключается только в финансировании порядка на улицах, станциях (4,5 млн долл. за все 200 с лишним остановок) и уличного освещения. Город устанавливает плату за проезд, маршруты, графики движения и действующие стандарты. Плата за проезд, составляющая 45 центов США, покрывает все расходы, включая парк автобусов стоимостью 45 млн долл., и прибыль для десяти частных эксплуатационных фирм. Структура оплаты за проезд



возмещает 1 % от инвестиций оператора в месяц – хороший стимул для повторного вложения капитала.

Помимо шести основных категорий маршрутов, в городе действуют дополнительно две специальные системы перевозки инвалидов и других категорий людей с физическими и психическими ограничениями. Четыре особых маршрута, спланированных после тщательного изучения состава пассажирских потоков на разных линиях (охватывающие учреждения, занимающиеся обслуживанием инвалидов), оснащены специальными автобусами для перевозки инвалидов колясок с сопровождающими. Кроме того, действует система доставки учащихся-инвалидов, т. е. школьников и студентов с физиологическими и психическими нарушениями, из дома к месту учёбы и обратно. Более трёх тысяч школьников и студентов с помощью 28 маршрутов развозят по 32 спецшколам, а также в другие учебные заведения.

Как полагают многие специалисты, Куритиба имеет лучшую в мире систему автобусного движения, а может быть, и лучшую систему общественного транспорта. Более 1250 автобусов девяти типов приспособлены для решения определённых задач, одна из них – чтобы оставалось меньше пустых мест. 245 тщательно согласованных радиальных, кольцевых и соединительных маршрутов, обозначенных 12 разными цветами и сходящихся на 25 терминалах, охватывают весь город и его окрестности. Автобусы совершают ежедневно 17,3 тыс.

поездов на расстояние 800 км на маршрут, покрывая 370 тыс. автобусо-километров в день – расстояние, позволяющее 9 раз объехать вокруг земного шара.

Автобусы Куритибы – наиболее плотно загруженная система автобусных маршрутов в Бразилии, она осуществляет 3/4 всех городских и пригородных перевозок – 1,9 млн пассажиров в рабочий день (больше, чем в Нью-Йорке), причём 89% пассажиров высказывают свое удовлетворение её работой. К 1991 г. привлекательность системы способствовала отказу многих жителей от автомобилей в пользу скоростных автобусов, что привело к увеличению числа пассажиров автобусов и уменьшению поездок на автомобилях примерно на четверть. То же обследование показало, что 28 % автобусных пассажиров имеют автомобили, но предпочитают не пользоваться ими, несмотря на то, что транспортные пробки возникают редко.

Жители Куритибы располагают множеством других средств передвижения, кроме автомобилей и автобусов. Город имеет более 2200 такси, две трети из них снабжены радиосвязью и 90% находятся в собственности водителей. Велосипедисты пользуются 160 км хорошо спроектированных, отделённых от проезжей части велосипедных дорожек двух типов: ровных для спокойных прогулок и холмистых для спортивного катания. Эти дорожки объединены в единую сеть с улицами, автобусными маршрутами и парками. Специальные автобусы, такси и другие услуги предусмотрены для инвалидов, включая доставку в 32 специализированные школы.

Куритиба всё ещё имеет полмиллиона автомобилей (один на 2,6чел.), это самая высокая доля собственных автомобилей в Бразилии, кроме столицы Бразилии, специально проектировавшейся в расчёте на автомобили. И всё же Куритиба не имеет проблем с движением. Благодаря мягкому противодействию автомобилям, Куритиба имеет самую низкую интенсивность автомобильного движения в Бразилии и наслаждается самым чистым городским воздухом. Город экономит около 26 млн л топлива в год и расходует на четверть меньше топлива на душу населения, чем другие бразильские города, обеспечивая лучшую доступность транспорта. Объединённая система общественного транспорта Куритибы, базирующаяся на автобусах, функционирует со средней скоростью метрополитена при сопоставимой производительности, а капитальные затраты на её создание составили 2 % от сметной стоимости подземки».*

Почему в Москве и других крупных городах страны не используют этот опыт, что позволило бы к тому же и разгрузить подземный транспорт Москвы, который сейчас принял на себя всю перегрузку наземных дорог частными автомобилями? Вопрос не ко мне. Обращу внимания лишь на то, что описанный опыт – результат целенаправленной и непрерывной двадцатилетней политики городского развития, базирующейся на концепции общественного транспорта как необсуждаемого блага.

*Гашо Е.Г. Особенности эволюции городов, промузлов, территориальных систем жизнеобеспечения. Москва, 2006, с.136-142.

КРУПНЫЕ ГОРОДА КАК ЦЕНТРЫ ИННОВАЦИЙ



Соколов Михаил Михайлович,
Генеральный директор Международной Ассамблеи
столиц и крупных городов (МАГ)

На протяжении многих десятилетий, предшествующих современному переходному периоду, развитие городов и других городских поселений определялось, прежде всего, решением общегосударственных, а точнее, ведомственных задач, при этом нередко вопреки интересам города, его жителей и окружающей среды

В качестве главного рычага воздействия на город были средства и ресурсы ведомств, которые выделялись на развитие социальной и инженерной инфраструктуры только при условии размещения в нем новых производственных объектов или существенного

прироста мощностей на действующих предприятиях.

Другой рычаг, тесно связанный с первым, – жесткое прикрепление работающих к предприятию благодаря предоставлению ведомственного жилья, а также действию института прописки, резко ограничивающих возможности свободного перемещения трудовых ресурсов. Нелишне вспомнить, что до последнего десятилетия ведомствам принадлежала преобладающая часть жилищного фонда, а также значительная часть.

Несмотря на существенные различия, специалисты, занимающиеся разработкой прогнозов экономики России, выделяют две последовательные фазы ее развития. На первой – «восстановительной» (Институт народнохозяйственного прогнозирования РАН) развитие экономики и, прежде всего, промышленности будет происходить на старой технической основе, на существующем, во многом сильно изношенном оборудовании. Практически эта фаза будет носить экстенсивный характер, ориентированный на значительное привлечение (а точнее – возвращение) трудовых ресурсов. Вместе с тем, отдельные предприятия будут испытывать даже дефицит кадров, так как далеко не все прежние работники в силу разных причин будут возвращаться в свою организацию.

Иной характер трудовых взаимоотношений сложится на следующей фазе – «масштабной структурной перестройки экономики» (проект Правительства). Техническое перевооружение предприятий, появление (или существенное расширение) перспективных отраслей будет ориентироваться на высокий уровень производительности труда, в том числе и для обеспечения конкурентоспособности продукции как на внешнем, так и на внутреннем рынках.

В связи с этим следует ожидать резкое изменение требований к кадрам как в количественном, так и особенно в качественном отношении. Вследствие изменяющихся подходов к рабочей силе заметная часть трудоспособного населения, прежде всего, с низким квалификационным уровнем и по «отмирающим» специальностям может оказаться без работы.

Из этого предположения вытекает необходимость заблаговременной подготовки к новой ситуации, при

этом особое внимание необходимо будет уделить подготовке и переподготовке кадров с учетом новых требований экономики. Таким образом, залогом успешного инновационного развития городов является заблаговременная переподготовка кадров, постепенный переход на новые технологии.

Отмеченные выше принципиальные различия возможных путей развития экономики страны (условно – «инновационный» или «сырьевой» путь) будут определять особенности трансформации территориальной организации хозяйства и системы расселения, а также неодинаковую востребованность тех или иных типов городов и других поселений. В свою очередь, это объясняется спецификой каждого города, определяемой не только структурой хозяйства, но и социально-демографической ситуацией, уровнем готовности населения к восприятию новых условий хозяйствования, к возможным изменениям профессиональной ориентации, иного образа жизни.

Если в прошлом города практически были лишены права голоса при формировании своей экономической базы, то в новых условиях их позиция становится все более активной, учитывающей интересы своего развития.

Перспективная экономическая база должна обеспечивать конкурентоспособность продукции и услуг и возможность адаптации производства к рыночной конъюнктуре; занятость населения с достаточно высоким уровнем доходов, позволяющим осуществлять качественное воспроизводство населения (рабочей силы); профессиональное разнообразие, наиболее адекватное запросам и интересам жителей; безущербность производства по отношению к планировочной организации города и экологической ситуации. Этим требованиям в значительной мере отвечает инновационная сфера деятельности.

Зарубежный опыт преобразования городской среды основывается на следующих позициях:

- структурная перестройка экономики города в пользу высокотехнологичных отраслей путем привлечения новых компаний и реконструкции действующих предприятий;
- привлечение в регион квалифицированных кадров, подготовки и переподготовки местных кадров;
- строительство жилого фонда для привлечения

квалифицированных кадров;

- обновление городской инфраструктуры.

При грамотной и целенаправленной политике государства именно эти комплексы позволят создать определенный инвестиционный фонд, необходимый не только для поддержания и перспективного развития указанных отраслей, но и создающий базу для коренной реконструкции обрабатывающих отраслей и формирования инновационного сектора экономики России. Уже в настоящее время отрасли ТЭКа выступают заказчиками современного оборудования и инновационных технологий, производимых отечественными предприятиями, в том числе и предприятиями оборонного комплекса.

При подобном развитии процессов в экономике следует ожидать, что крупные центры получат существенный импульс в своем развитии, вновь обретут временно утраченное притяжение, и их роль и место в структуре городского расселения существенно возрастут. Важно преодолеть негативные, с нашей точки зрения, тенденции в структуре занятости в крупных центрах, которые не согласуются с инновационным типом развития. Это особенно заметно на примере Москвы и Санкт-Петербурга. Например, в Санкт-Петербурге инвестиции в основной капитал в 2008 году составили 366,9 млрд. рублей (рост 123,7% к уровню 2007 года в действующих ценах). Помимо инвестиций, развитию инновационной деятельности способствует малый и средний бизнес. Число предприятий данного типа достигло в северной столице 278 тыс. единиц. Преимущества малых предприятий в том, что они быстрее адаптируются к изменяющимся условиям рынка, способны подхватить новейшие тенденции, а при правильном субсидировании развивать и внедрять разработки. Кроме этого, положительно на развитие инновационной среды влияют общественные и правительственные организации. Среди организаций активно действующих в Санкт-Петербурге можно назвать Союз промышленников и предпринимателей, Торгово-промышленная Палата СПб, Общественный совет по малому предпринимательству при Губернаторе Санкт-Петербурга, Отраслевые Промышленные Ассоциации, Ассоциация Промышленных предприятий СПб, СПб НЦ РАН. Одной из задач данных организаций является выявление технологий и методик внедрения

высокотехнологичных продуктов в промышленное производство и другие отрасли экономики. Для решения этой задачи проводятся исследования и мониторинги в различных отраслях.

При рассмотрении Москвы следует обратить особое внимание на то, что ведущей отраслью в городе стала оптовая и розничная торговля и общественное питание, в которых занят каждый четвертый работающий в столице. По темпам роста занятости в этой сфере Москва опередила не только общероссийские показатели, но и показатели Санкт-Петербурга. С одной стороны, это свидетельствует о трансформации экономики города, однако, все это сопровождается резким падением занятости в науке, где в недалеком прошлом в Москве была сконцентрирована четверть всех научных кадров России (сейчас 7%). При этом, как известно, наряду с абсолютным падением численности научных работников произошло качественное изменение их состава.

При анализе занятости в промышленности заметим существенное изменение положение ее различных отраслей. Например, если в прошлый период в Москве лидирующее положение занимало машиностроение и металлообработка (3/5 всех занятых в промышленности) то в настоящее время на первое место вышла пищевая промышленность (почти 1/3 занятых), обойдя при этом не только машиностроение, но и легкую промышленность. Все это свидетельствует о существенном снижении роли Москвы в перспективном преобразовании экономики не только столичного региона, но и страны в целом и требует принятия взвешенного комплекса мер по качественному изменению ситуации.

Тем не менее, на общем фоне столицы центры федеральных округов и большая часть центров субъектов Федерации обладают большим потенциалом для инновационного развития экономики страны. Несмотря на существенные потери научных кадров, а в ряде случаев и целых научных коллективов, эффективная и селективная государственная политика в отношении развития науки и научно-производственных комплексов может способствовать возрождению этого важнейшего сектора экономики. Следует ожидать и существенного оживления в деятельности объектов ВПК, значительная часть которых расположена в рассматриваемой группе городов. Необходимо отметить активную роль изучаемых центров в подготовке и переподготовке кадров, что будет иметь существенное значение для удовлетворения потребностей новых сфер деятельности в специалистах.

Ниже приведены некоторые позиции, которые, по мнению В.Я.Любовного, должны способствовать инновационной деятельности в крупных городах:

- отправной, руководящей позицией должно быть формирование общегосударственной политики перехода экономики страны на инновационный путь развития с раскрытием основных целей и направлений, стратегии и этапов ее реализации;
- на основе общегосударственной политики целесообразно разработать программу, включающую три блока: отраслевой, характеризующий приоритетные сферы инновационной деятельности и поддерживающие (обеспечивающие) их отрасли и меры; региональный, раскрывающий пространственный аспект инновационной деятельности, приоритетные регионы и межрегиональную кооперацию; городской, включающий конкретные города, обладающие наилучшими условиями для реализации приоритетных направлений инновационной деятельности, и систему мероприятий, обеспечивающих выполнение городами новых задач.

Среди направлений общегосударственной политики могут быть выделены:

- создание комплекса условий для воспроизводства интеллектуального потенциала и его рационального использования, включая систему мер по повышению престижа науки, по подготовке и переподготовке специалистов для приоритетных сфер инновационной деятельности, по привлечению молодежи в научные учреждения и предприятия высоких технологий;
- модернизация социальной сферы как обязательное условие структурной перестройки экономики, обратив при этом особое внимание на формирование (совершенствование) благоприятной городской среды, прежде всего в городах, рекомендуемых для развития инновационной сферы деятельности;
- разработка комплекса мер по расширению инвестиционной базы совершенствования городской среды, инфраструктуры связи и информатики; модернизации научно-производственных объектов и комплексов.

Инновационная деятельность и развитие соответствующих времени систем управления становятся важнейшими вопросами, стоящими перед нынешними администрациями крупных городов. И уже на сегодняшний день есть существенные подвижки в развитии этих систем не только в Москве и Санкт-Петербурге, но и в других крупных городах России.