

ЭКОНОМИКА ФИНАНСЫ

Сенсационное интервью

КРИТИКА

На прошлой неделе газета The Financial Times опубликовала сенсационное интервью советника Президента РФ по экономическим вопросам Андрея Илларионова, сообщает «Коммерсантъ».

Он подверг резкой критике экономическую политику России и усиление вмешательства государства в экономику. «Если в 1999–2000 годах экономполитика вносила позитивный вклад в рост ВВП, то с 2001 года он стал негативным», – заявил Андрей Илларионов. По его мнению, только нефтяные цены должны были обеспечить 9,2 процента роста ВВП в прошлом году, однако экономика выросла лишь на 7,3 процента. Потеря 1,9 процента роста произошла, по мнению господина Илларионова, из-за негативного влияния внутренних факторов. «Если государство продолжит усиливать влияние на экономику, темпы экономического роста упадут», – предостерег он.

Что же касается курса на государственное вмешательство в экономику, то, по мнению Андрея Илларионова, он «имеет страшные последствия для властей, для страны в целом». Дело ЮКОСа, по словам советника президента, стало «ящиком Пандоры», открыв который, власти совершили серьезную ошибку. Государство посягнуло на права собственности, бизнес испытывает страх. «Новые неверные шаги в деле ЮКОСа приведут к негативным последствиям для компании, отрасли, власти и страны в целом», – заявил советник президента.

Вровень с «Казной»

АКТИВЫ

В минувшем сентябре сразу на 28,1 процента увеличилась стоимость активов магнитогорского Кредит Урал Банка.

Как сообщает официальный интернет-сайт КУБа, увеличение связано с ростом депозитов, размещенных в банках-нерезидентах типа «вернейт», кредитных вложений, а также средств на корреспондентском счете в Банке России. Стоимость активов Кредит Урал Банка на 1 октября составила 13 миллиардов 821 миллион 939 тысяч рублей. Объем вкладов населения в КУБе превышает 3 миллиарда рублей.

Столь резкий рывок стоимости активов магнитогорского банка укрепил его позиции по сравнению со всеми финансовыми учреждениями Свердловской, Пермской и Челябинской областей. Помимо КУБа отметку в 13 миллиардов, по данным на начало октября, превышает стоимость активов лишь крупнейший екатеринбургского банка «Северная касса».

По объему вкладов населения КУБ в Уральском регионе занимает четвертое место – после «Северной кассы», Уральского банка реконструкции и развития и Челябинсбанка.

Владислав СУББОТИН.

Миасс готовится

ФОРУМ

К международному форуму молодых специалистов, который весной 2005 года пройдет на Магнитогорском металлургическом комбинате, начали серьезную подготовку на миасском автомобильном заводе «Урал» (холдинг «РусПромАвто»).

Генеральный директор завода, директор дивизиона «Большегрузные автомобили» Виктор Корман подписал приказ о проведении в ноябре очередной научно-технической конференции молодых специалистов, в ходе которой будут определены наиболее перспективные молодые автозаводчане. Их рассчитывают привлечь к решению задач, направленных на повышение эффективности производства, на улучшение качества выпускаемой продукции.

Победители миасской конференции и будут представлять свой город на Международной научно-технической конференции молодых специалистов, инженеров и технологов в Магнитогорске. Молодежная делегация АЗ «Урал» приедет на этот форум в третий раз.

Проведение ежегодных научно-технических конференций на ММК возобновилось в 1996 году. С прошлого года заключительный этап конференции носит статус международного форума, поскольку в нем принимают участие делегаты из стран СНГ. В этом году в работе 14 тематических секций конференции участвовали несколько сот лучших молодых инженеров и технологов.

Владислав ЛЕОНЕНКО.

Изумрудные «волшебники»

КРИМИНАЛ

Крупную партию драгоценных камней изъяти из незаконного оборота уфимские милиционеры.

Изумруды и алмазы привезли в Уфу двое жителей Свердловской области, намереваясь сбывать оптом весь товар. Однако в ход криминальной сделки, ценной в два миллиона рублей, вмешались сотрудники правоохранительных органов. Задержали изумрудных «волшебников» в холле одной из уфимских гостиниц.

Спустя два дня после задержания в Уфе в городе Абстее Свердловской области были пойманы остальные члены группировки.

Дмитрий ДМИТРИЕВ.

Железнодорожный конвейер

Пути его совершенствования обсудили в Магнитогорске руководители ММК и РЖД

Тяжеловесный железнодорожный десант высадился на прошлой неделе на Магнитогорском металлургическом комбинате. Первый вице-президент ОАО «РЖД» по управлению производством Хасян Забиров, вице-президент по логистике Сергей Иванов, начальник Южно-Уральской магистральной Анатольевич Левченко побывали на горнолыжных курортах ММК, в основных цехах градообразующего предприятия Магнитки, познакомились с технологией производства современных видов металлопродукции и встретились с руководителями комбината. На совещании, где обсуждались вопросы дальнейшего взаимодействия двух компаний, присутствовали также руководители ООО «ММК-Траст» – генеральный директор Юрий Чмелев и исполнительный директор Сергей Мальцев. Эта операторская компания работает на рынке экспедиционных услуг с 1998 года и за минувшие годы заняла одно из ведущих мест среди фирм, предлагающих услуги по организации перевозок грузов. Выполнив заявки Магнитогорского металлургического комбината, ООО «ММК-Траст» осуществляет экспедирование грузов не только по территории Российской Федерации и стран СНГ, но и в других странах.

Хасян Забиров и Сергей Иванов посетили Южно-Уральскую магистраль с целью проверить ее готовность к работе в зимний период. Особое внимание гости уделили Магнитогорскому железнодорожному узлу, осмотрев составы из пяти парков станции Магнитогорск-Грузовой, и, конечно же, вопросам взаимодействия с главным клиентом ЮУЖД.

ММК – крупнейший и постоянный партнер южноуральских железнодорожников. В общей структуре погрузки ЮУЖД на долю Магнитки приходится 10,5 процента. Только в первой половине 2004 года Южно-Уральская магистраль перевезла для ММК 18 миллионов 235 тысяч тонн грузов (в прошлом году объем перевозок в интересах Магнитки с учетом поставок на комбинат угольного и железорудного сырья составил 34 миллиона тонн). А ММК и входящие в образованный им холдинг калибровочный и метизно-металлургические заводы отгрузили в адрес железнодорожников 25 830 тонн черного металлопродукта и более 27 тонн крепленой верхней строения пути.

– Отношения наших компаний нетипичные: они производственные, жестко связанные в технологическом и графиковом режимах, – сказал журналистам, освещавшим визит железнодорожников в Магнитогорск, первый заместитель генерального директора ОАО «ММК» Андрей Морозов. – Каждые сутки Южно-Уральская магистраль и другие филиалы ОАО «РЖД» принимают 120 тысяч тонн грузов для нас.

– Объемы перевозок действительно колоссальные, – добавил первый вице-президент ОАО «Российские железные дороги» Хасян Забиров. – Только под готовую продукцию мы должны каждые 4 минуты отапливать ММК вагон. А ведь остаются еще перевозки сырья, поступающего на комбинат. По сути, наше взаимодействие – это хорошо отлаженный, выработанный годами совместного труда конвейер.

Начальник Южно-Уральской магистральной – филиала ОАО «РЖД» – Анатолий Левченко подчеркнул значимость крупных предприятий для железной дороги:

– Мы прекрасно понимаем, что будем работать только в том случае, если будет работать промышленность. И стараемся как можно внимательно относиться к запросам любого нашего клиента, тем более такого крупного, как ММК. Каждый год проводим на комбинате технико-экономический совет, который позволяет улучшить наше взаимодействие. Низкий поклон Магнитогорскому металлургическому комбинату и всей промышленности Южного Урала.

Свои слова об особом отношении к клиентам железнодорожники подтвердили на совещании с руководством ММК цифрами и фактами. Так, например, сроки доставки грузов в Магнитку уменьшились на 10 процентов, а модернизация подвижного состава тяговых средств позволила увеличить объемы перевозок, поступающих с комбината через станцию Магнитогорск-Грузовую. Кроме того, железнодорожники планируют реконструкцию самой станции, продиктованную растущими объемами производства

на ММК. Этот проект будет рассмотрен на заседании правления ОАО «РЖД». Проявили гости и готовность решать любые «железнодорожные» проблемы, возникающие у градообразующего предприятия Магнитогорска, будь то организация экспортно-импортных перевозок, тарифные преференции для комбината или обеспечение его вагонами. В то же время первый вице-президент ОАО «РЖД» Хасян Забиров попросил магнитогорцев об ответных услугах, касающихся прежде всего поставок металла предприятиям же-

лезнодорожного транспорта. Железнодорожники хотели бы не только увеличить объемы закупок продукции ММК, МКЗ и МММЗ, но и получить возможность приобретать в Магнитке новые виды металлопродукта. Гости даже предложили освоить в Магнитогорске выпуск рельсов (причем 50- и 100-метровых взамен 25-метровых), на производстве которых в России специализируются Нижне-Тагильский и Кузнецкий металлургические комбинаты.

Сверка планов и совершенствование технологии совмест-

ной работы ММК и Российских железных дорог (прежде всего, конечно, их филиала – Южно-Уральской магистральной) продолжится и впредь. «Мы очень рады, что вы приехали посмотреть, как живут и работают магнитогорские металлурги», – сказал на прощание гостям первый заместитель генерального директора комбината Андрей Морозов. – Приглашаем к нам и президента вашей компании Геннадия Фадеева, который давно уже не был в Магнитогорске».

Владислав РЫБАЧЕНКО.



Фото Евгения РУХМАЧЕВА

Роль солидарности – не уничтожение конкуренции, но ее укрощение.

Эмиль ДЮРКГЕЙМ

Конкурс или аукцион



РУДА

Территориальное агентство по недропользованию Челябинской области предложило потенциальным недропользователям для геологического изучения за собственный счет три месторождения полезных ископаемых.

Как сообщил начальник отдела лицензирования территориального агентства по недропользованию А. Шербаков, в течение 30 дней принимаются заявки на проведение геологического изучения Суроямского участка железных руд площадью 5,84 кв. км, расположенного в Изясловском районе области, участка рудного золота Сайман-Сак-Элга площадью 2,16 кв. км, расположенного на административной территории города Карабаш, и верхнеуфалейской площади особо чистого кварца, расположенной на территории площадью 35 кв. км и административно подчиненной городу Верхний Уфалей.

Оценка ресурсов Суроямского участка железных руд по категории Р1 составляет 6,4 миллиарда тонн руды. По остальным месторождениям прогнозных ресурсов не имеется.

Прайм-ТАСС.

Если на месторождение будет подано по одной заявке, недропользователи будут иметь преимущественное право вышкелюного получения лицензии на промышленную разработку месторождений. Если на месторождение поступят две или более заявки, будет объявлен конкурс либо аукцион на право предоставления лицензии на пользование недрами для геологического изучения и последующей промышленной разработки месторождений.

Лицензия на геологическое изучение месторождений за счет недропользователей может быть предоставлена на срок не более 3 лет. При этом недропользователь должен будет провести геологическое изучение месторождения и утвердить балансовые запасы полезных ископаемых по основным категориям.

Нам любые дороги

МЕРИДИАНЫ ПАРТНЕРСТВА

Еще совсем недавно магнитогорцы, имеющие «железные когти», имели «счастье» познать зубоборительный ритм дороги на Белоречье. Рытвины да ухабы, колдобины да ямы. Два часа изнурительной езды выматывали не только физически, но и морально. Сегодня для Белоречья можно «полететь» минут за сорок. Трасса оживилась современными автозаправками, деревенскими лоточниками и, что немаловажно, – цивилизными туалетами.

Надо заметить, что две трети трассы – дело рук работников ЗАО «Южуралавтобан», которые на днях нанесли последний штрих в обустройство магистрали – построили современную развязку вокруг Магнитогорска – Белоречья – Аскарово.

ЗАО «Южуралавтобан» (ЮАУБ) – крупнейшая дорожно-строительная организация региона, за плечами которой – сотни километров комфортабельных трасс, в том числе и на территории Республики Башкортостан. Достаточно сказать, что девять из одиннадцати километров дороги на аэропорту находится на территории республики, как и сам аэропорт. Учитывая международное значение трассы, средства на ее строительство были выделены из целевого дорожного фонда Челябинской области.

Следующим этапом сотрудничества ЮАУБа и «Башкиравтодора» стала реконструкция дорог Красная Башкирия – Озерное и Ташбулатово – Покровка – Озерное. Причем немалая часть строительных работ была профинансирована из федерального бюджета, потому что дороги проходят по сопредельной территории Российской Федерации. Указанные трассы, являясь важной составляющей региональной транспортной сети, были включены в обязательную автодорогу Магнитогорска. Населенные пункты, через которые проходит реконструируемая дорога, обрели подъезды. По ним без особого труда и в любую погоду можно добраться до трассы.

Еще одна линия сотрудничества Магнитогорска и Республики Башкортостан – многочисленные базы отдыха предприятий города, расположенные в Абакове, на озере Банное. В былые времена на средства Магнитогорского металлургического комбината до озера была построена дорога. Со временем она пришла в негодность и перестала отвечать современным требованиям безопасности. Сегодня дорога реконструируется на средства Челябинской области и Башкортостана. Работы начаты в прошлом году и нынешней осенью должны завершиться.

Кроме объектов дорожного строительства, ЮАУБ выступил генеральным подрядчиком сооружения уникального горнолыжного комплекса в районе озера Банное. За рекордно короткие сроки (семь месяцев) была возведена первая очередь комплекса. Подъемник, трасса, инженерные сооружения разместились на склоне пятидесятиметровой горы.

Впереди – строительство культурно-развлекательных сооружений на современном сервисном уровне.

Любой автолюбитель заметит высокое качество дорог, построенных «Южуралавтобаном». У них высокая износостойкость асфальтобетонного полотна, относительно ровная поверхность. В чем же секрет? По словам генерального директора ЗАО «Южуралавтобан» Алексея Гушина, никакого секрета тут нет. Качество сооружений дорог определяется, прежде всего, применяемыми строительными материалами. В последние годы ЮАУБ использует преимущественно асфальтобетонные смеси, выпускаемые собственными силами, поэтому и качество материалов гарантировано.

Дмитрий ДМИТРИЕВ.

Обратная сторона монетизации

В 2005 году процесс реформирования системы затронет 200 тысяч южноуральцев

Проект бюджета на 2005 принят Государственной Думой. Правительство и депутаты уверяют граждан, что будет достаточно денег на оплату льгот, а региональную власть заверяют, что для сбалансирования местных бюджетов средства найдутся. Граждане открыто высказывают привычную уверенность, что денег явно не будет хватать. Регионы крайне осторожны в оценках, если вообще на них отвлекаются, ибо над субъектами федерации дамокловым мечом висит другой законопроект – о реформе государственной услуги.

Между тем, в отличие от прочей макроэкономики, именно вопрос о льготах остается единственным, вызывающим живой интерес буквально всех слоев общества – от президента и федерального правительства до рядовых граждан, между которыми, как меж-

ду двух огней, оказались региональные власти.

По общепринятой оценке, общая стоимость нынешних льгот (реализованных или нет) – 2,8 триллиона рублей. Из них, по данным правительства, ежегодно финансируется примерно 500 миллиардов. Но проблема – в невыполнении государством своих обязательств, а никак не в несовершенстве системы льгот. И самое главное: льготы при действующей системе все же имели эти льготы, а не ждали денег из государственной казны.

По идее, регионы должны получить дополнительные деньги, необходимые для сохранения хотя бы реализуемых льгот. Но получают ли? Сегодня в России всего 15 регионов-доноров, которые могут позволить взять на себя лишние расходы, все остальные и без того сидят на финансовой подпитке из центра.

Кстати, в новой экономич-

еской ситуации быть «донорами» невыгодно. Видимо, вскоре мы станем свидетелями того, как Челябинская область начнет убеждать Москву в дефиците своих бюджетов с тем же рвением, с которым раньше демонстрировала свои экономические успехи.

Исполнительная власть региона еще в начале сентября заявила о максимальном сохранении натуральных льгот до 2006 года. Решение выглядело совершенно оправданным в преддверии губернаторских выборов, которые должны были состояться в декабре 2005 года. Последующая судьба льгот была покрыта туманом, но льготников трело и это обещание.

Вскоре после того, как о позиции губернатора Петра Сумина было широко сообщено в региональных СМИ, Владимир Путин выступил со своими сен-

сационными инициативами реформирования государственной власти, в результате чего получение (равно как и сохранение) губернаторского кресла перестало напрямую зависеть от социально-политической ситуации в регионе или, если брать более узко, от настроений избирателей. Тем не менее на попятную челябинские власти не пошли. Согласно официальной точке зрения, планируются «в интересах и населения, и сбалансированности бюджета оставить в Челябинской области существующую систему натурального получения льгот для ветеранов труда, тружеников тыла, репрессированных и реабилитированных».

Почему? Во-первых, благополучная ситуация в социальной сфере и поддержка населения – все-таки важный аргумент в пользу сохранения руля нынешнего губернатора области и его команды. Во-вторых, сыграли свою роль консультации более чем с двадцатью другими регионами, из которых лишь пять намерены полностью заменить льготы денежными компенсациями.

Дело не в популярности. Идея полной монетизации, по мнению куратора социальной сферы области Андрея Косилова, не настолько привлекательна, как представляется на первый взгляд. С одной стороны, как уже сказано, денег не хватит на удовлетворение жизненных запросов людей. С другой – при всех недостатках существующей системы сейчас льготы получает именно их фактический потребитель. То есть, если человек пользуется услугами транспорта, то он получает льготы по транспорту, если человек пользуется услугами ЖКХ, то он получает льготы по ЖКХ, а если он ими не

пользуется, то он не получает этих льгот и, соответственно, на него государство денег не тратит. Но альтернатива, когда средства механически распределяются «на всех», как ни парадоксально, ведет... к резкому возрастанию потребности государства в деньгах.

В идеале, конечно, люди должны иметь возможность выбрать или социальный пакет, или денежную компенсацию. Вот только попытка осуществить этот принцип в полном объеме пока невозможна чисто по техническим причинам. Насколько известно, в Челябинской области пока решается вопрос о выборе между натуральной льготой и компенсацией применительно к проезду на транспорте. Сумма компенсации, по некоторым оценкам, вряд ли превысит 170–180 рублей. Что выгоднее – судите сами...

Сергей БЕРЕЗИН.