

# Кластеры своего дела

**Тверские промышленники давно искали возможные пути оптимизации затрат, чтобы не только выживать, но и развиваться. И нашли — в форме территориального кластера**

С каждым годом бизнес, причем не только малый, все больше загоняется в угол. Высокое налоговое бремя, постоянные проверки Ростехнадзора, жесткие требования к условиям труда, крупные штрафы — все это способно довести бизнес до закрытия. Даже основную движущую силу тверской экономики — средние компании, большинство которых занимает промышленный сектор. Требования к ним все ужесточаются, особенно в свете вступления России в ВТО. А преференций никаких. Выстроенная промышленная политика, которая должна бы наметить вектор взаимодействия власти и местных предпринимателей, в регионе отсутствует. А диалог хоть и выстраивается, но преимущественно по инициативе бизнеса, в частности Совета руководителей предприятий при администрации Твери и его председателя Николая Пашуева. Впрочем, такие встречи даром не проходят. Тверские промышленники самостоятельно ищут способы оптимизации своих затрат, и отчасти им это удается.

9 апреля в Доме науки и техники прошел круглый стол, в ходе которого директор ООО «ТАГРО» Николай Пашуев представил идею создания в городе территориального кластера. Так, согласно представленной концепции, в промышленной зоне «Лазурная» объединяются пять предприятий: ООО «Holzplast», ОАО «Тверьэнер-



**Не исключается возможность создания в Твери целой сети территориальных объединений предприятий, которые возьмут за основу опыт «первопроходцев» из промзоны «Лазурная».**

гокабель», ООО «ТАГРО», ООО «Гематек» и ООО «ТСМ-Центр». Их руководители уже договорились о сотрудничестве и даже обсудили общие интересы — затраты, которые можно так или иначе оптимизировать. А это доставка рабочих, логистическое и инженерное обеспечение, телефония и IT, медицинское обслуживание и юридическая поддержка персонала питанием и уборка улиц. В каждой из этих составляющих промышленные предприятия могут объединить свои усилия и траты. К примеру, сейчас доставку рабочих каждая

компания организует самостоятельно. Объединение в этой сфере поможет сократить рейсы, а значит, и расходы, а также расширить маршруты сбора и развоза рабочих, то есть качество услуги. Да и нет смысла каждой компании держать у себя целый штат системных администраторов, юристов, сантехников, электриков и других — можно создать единые на пять предприятий службы.

Еще одна острая проблема, волнующая тверских промышленников, — высокие тарифы на электроэнергию. Как известно, ее стоимость в Верхневолжье пре-

вышает среднее значение по Центральному федеральному округу. А на некоторых предприятиях себестоимость производимого товара на 30% составляют именно затраты на потребляемое электричество. Существенно снизить расходы также возможно через объединение компаний. «Нами достигнуто соглашение с ОАО «Мосгорэнерго» о разработке предложений по электроснабжению предприятий нашей площадки как консолидированного потребителя, то есть по более низкому тарифу, чем сейчас, — поделился Николай Пашуев. — Этот вопрос сейчас отрабатывается».

**Ирина ТЮРИНА**

ИНИЦИАТИВА

МНЕНИЕ

**Цены на бензин могут поднять ради улучшения качества российских дорог. Министерство финансов РФ рассматривает возможность повышения ставок акцизов на нефтепродукты для пополнения дорожных фондов, связывая такую инициативу с переходом на 4 и 5-й классы бензина**

**Поможет ли повышение цен на бензин улучшить качество дорожного полотна?**



**Евгений ОРЛОВ, президент Тверского автотранспортного союза:**

— Многие сейчас говорят, что прошлогодний асфальт уже сошел вместе со снегом. В 2012 году на ремонт дорог Верхневолжья было выделено 4 млрд — это беспрецедентная сумма. Думаю, что даже если выделят денег в два раза больше, результат будет тот же самый. Я не верю, что повышение цен на бензин улучшит качество дорог. Дело в том, что перевозчикам и так постоянно говорится, мол, заплатите еще чуть-чуть, а завтра все будет хорошо. И тем не менее, качественных улучшений до сих пор не наблюдается. Я говорю от имени предпринимателей, которые занимаются перевозкой пассажиров. Сейчас помимо расходов на бензин они должны застраховать свои машины, а это дополнительная финансовая нагрузка порядка 50, а то и 100 тыс. рублей в год. Также в обязательном порядке нужно было поставить ГЛОНАСС — лично для меня остается загадкой, зачем на самом деле она нужна. Дополнительно еще нужно ставить тахографы — это значит, заплатить еще около 50 тыс. рублей. Получается, что мы с начала года непрерывно платим деньги. Плановый рост цен на бензин и дизельное топливо в этом году в России в среднем составит от 13% до 14% — уже немало. Стоимость междугородных перевозок в Тверской области сделала скачок сразу на 21% — на 20-40 копеек. Теперь проезд до Андреаполя стоит почти 700 рублей. Если еще поднимут цены на бензин, будет тысяча. И прежде всего такие нововведения ударят по пассажирам.

**Ирина ИВАНОВА**

АКТУАЛЬНАЯ ТЕМА

# Попросили убрать

**Окончание.**

**Начало на стр. 1.**

Вообще-то в Твери тоже разработан такой механизм, причем разработан еще в 1990-х годах, когда принимался городской Кодекс благоустройства. И его, надо сказать, никто не отменял. В этом документе прописано немало интересных положений. Например, что «уборка тротуаров, остановок общественного транспорта, посылка их песком, а также расчистка от снега проходов к тротуару, проходов во дворы осуществляется ежедневно». Может, где-то и осуществляется, но в этом году многие «проходы к тротуарам» преодолеть можно было разве что с аль-

пинистским снаряжением. Или еще пункт: «Поливка проезжей части, тротуаров, дворовых и внутриквартальных территорий производится... на улицах с повышенной интенсивностью движения, нуждающихся в улучшении микроклимата, в жаркую погоду (при температуре воздуха выше 25 градусов (по Цельсию) с интервалами не более 6 часов)». Помнится, прошлым летом даже в День города и даже на Советской площади было так пыльно, словно над городом накануне проходила песчаная буря. А уж как выглядят поливальные машины, некоторые горожане, особенно юные, даже не знают.

Есть в Кодексе благоустройства и раздел, касающийся «зачистки» города от мусора. В частности, в документе значатся некие «схематические карты уборки». Вот что такое: «Определение границ уборки осуществляется администрациями районов в городе Твери с составлением согласованных с правообладателями земельных участков схематических карт уборки, вдоль магистральной дорожной сети — департаментом жилищно-коммунального хозяйства администрации города Твери». И далее: «Один экземпляр схематической карты передается хозяйствующему субъекту для организации работ по уборке, второй —

для координации и контроля находится в администрациях районов и в департаменте ЖКХ». То есть, по идее, город давным-давно должен быть поделен на зоны (как в том же Андреаполе), и каждый собственник в теории точно знает, за какую территорию отвечает. Что же касается «ничейных» земель, то за них, согласно кодексу, отвечают районные администрации.

Все это, конечно, хорошо и правильно, только существование этих «карт уборки» вызывает большие вопросы. По крайней мере, нам не удалось выяснить, разрабатывались ли они вообще. Вряд ли, если субботники из года в год проводятся

там, где мусорные завалы видны отчетливее всего.

Самое интересное, что за нарушение Кодекса благоустройства в Твери штрафуют. В частности, за отсутствие урн у входных дверей в здания и за ненадлежащее содержание контейнерных площадок в этом году уже выписано штрафов на 72 тыс. рублей. Деньги пойдут в бюджет города. И снова все вроде хорошо и правильно, только штрафуют в основном предпринимателей. А на городских чиновников, на плечи которых возложена ответственность за чистоту и организация процесса, действие кодекса, видимо, не распространяется.

**Ирина ИВАНОВА**