

АФАНАСИЙ БИЗНЕС

РОССИЙСКИЙ
ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЕЖЕНЕДЕЛЬНИК 12+

ВНИМАНИЕ! Еженедельник «Афанасий-бизнес» выходит по четвергам!

6—12 ДЕКАБРЯ 2018 №49 (1348) ТВ ПРОГРАММА WWW.AFANASY.BIZ



НАЛОГИ И ДОХОДЫ: ЧТО РАСТЕТ БЫСТРЕЕ?

За три года налоги для граждан выросли на 28%, а зарплаты только на 15%. Для некоторых жителей Тверской области налоги в 2019 году станут еще выше.

Стр. 4



2

ТВЕРСКОЙ ГОЛОЛЕД
ОДОЛЕЮТ УРАЛЬСКИЕ
ТЕХНОЛОГИИ



3

ТВЕРСКАЯ ОБЛАСТЬ
ПЕРЕШЛА НА ЦИФРОВОЕ
ТЕЛЕВЕЩАНИЕ

В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ

Ушла искра

Три недели назад в Твери был закрыт единственный трамвайный маршрут. Самый экологичный вид транспорта решили тихо похоронить или ввели в искусственную кому, чтобы попытаться спасти?

Трамваи не ходят по улицам Твери с 14 ноября. В муниципальном транспортном предприятии ПАТП-1 пояснили, что это продиктовано соображениями безопасности. На путях в районе пересечения проспекта Чайковского и улицы Ерофеева обнаружили серьезный дефект — из-за резкого перепада температур произошло уширение межрельсовой колеи. Людей успокоили, что ремонт займет несколько дней, после чего трамваи снова запустят. Но ни две, ни три недели спустя ремонтники на месте так и не появились. Зато поменялась тональность официальных сообщений. Вместо категоричного «ничего не закрывают, трамваи выйдут в ближайшие дни» в администрации сообщили, что рассматривают две альтернативы: небольшой подъемочный ремонт и дорогостоящий и долгий капитальный ремонт. Окончательное решение должны принять после получения результатов обследования путей, которое проводила специализированная организация. Их должны озвучить на днях.

Проблемы с тверским трамваем стали очевидны даже неспециалистам в 2012 году. Появился термин «трамвайный дрейф», когда вагоны массово начали сходить с рельсов. Однако деградация проявилась еще раньше. С 2004 года стали закрывать маршруты, связывающие почти все микрорайоны города между собой, финансирование на ремонт путей урезали до минимума. Перед этим, в начале 2000-х, в Тверь пришли маршрутки. За это решение город расплачивается до сих пор. Не проходит недели, чтобы ГИБДД не сообщала о пострадавших в очередном ДТП с маршрутками.

Ситуация с трамваями начала исправляться в 2015 году, когда город закупил современные низкопольные

«Сити Старь» и отремонтировал самые аварийные участки. В Твери же, на базе вагоностроительного завода, эти трамваи и производились. Заговорили о «ренессансе тверского трамвая». Однако возрождения хватило ненадолго. Уже в 2016 году «Сити Старь» пропали с улиц города — сначала сломались, потом их просто боялись выпускать на старые рельсы. Артур Сычев признавался, что по ним могут ездить только выдавшие виды «Татры», которые он сравнивал с броневиками. В 2017 году на большинстве

мером идеального городского трамвая называют стамбульскую систему. Там трамвай закрыли в 60-е годы во имя борьбы с пробками. Ошибку осознали спустя 30 лет. Пока Тверь захватывали маршрутки, в Стамбуле строили линии, платформы, вводили электронную оплату, закупили низкопольные вагоны. Сейчас трамваи там настолько востребованы, что в часы пик ходят с интервалом в одну минуту.

Транспортный аналитик Аркадий Гершман считает, что даже у единственного трамвайного маршрута в Твери есть потенциал — он

Транспортный аналитик Аркадий Гершман считает, что даже у единственного трамвайного маршрута в Твери есть потенциал — он охватывает около 15% города и может взять порядка 5% от всех поездок.

недействующих маршрутов сняли рельсы. Весной 2018 года производитель трамваев перенес свои мощности в Санкт-Петербург. Летом из-за изношенности путей скорость трамваев в Твери ограничились до 5-10 км/ч. Осенью пошли слухи об окончательном закрытии трамваев. Их опровергли несколько причастных к транспорту в городе чиновников. Не исключено, что это элементарная забота о собственной репутации — никто не хочет быть гонимым, который озвучит плохую весть.

За последние годы в России перестали работать целые системы электротранспорта. Многие из них (как и тверская) создавались и развивались с начала XX века, пережили революцию, Великую Отечественную войну. Есть и позитивные примеры, но их гораздо меньше. Трамвай уничтожают под предлогом борьбы за безопасность и эффективность, хотя это — самый экологичный и безопасный вид транспорта, утверждают эксперты. В Европе это давно поняли и вкладываются в строительство путей и закупку новых вагонов. Суперсовременные трамваи запускают в Китае и Дубае. При этом доходность или даже окупаемость не на первом месте: главное — удобство и комфорт пассажиров. При-

охватывает около 15% города и может взять порядка 5% от всех поездок. В своем блоге gre4ark.livejournal.com эксперт пишет, что для этого, во-первых, придется вложить в ремонт путей — около 600 млн рублей за два года. Сумма внушительная (в Твери финансирование муниципальной подпрограммы всего общественного транспорта на 2018 год составляет 214 млн рублей), но не запредельная. Можно обратиться к региональному или федеральному бюджетам. В Саратове, к примеру, обсуждали возможность использования федеральных средств по программе «Безопасные и качественные дороги» — около 1 млрд рублей — на ремонт и модернизацию трамвайных путей. Во-вторых, нужно обособить пути и построить платформы. В-третьих, убрать дублирование 5-го маршрута другими видами транспорта. Гершман не исключает, что трамвай даже начнет приносить прибыль, если сократить интервалы движения и продлить время работы.

В любом случае, как показывает история, экономия на трамвайном движении оказывается мнимой. Пока оно есть, на содержание уходят миллионы. Когда его решат открыть с нуля, на это понадобятся миллиарды.

Дарья КРОНШТАДКИНА

Скромно, но со вкусом

Сельское хозяйство перестало быть драйвером экономического роста в стране, хотя в Тверской области отрасль пока показывает рост

Руководство страны считает, что для развития сельского хозяйства нужно усилить экспорт, а для регионов поставлены новые задачи в данной отрасли.

этой задачи предполагается выделить 500 млрд рублей за шесть лет. «Задача государства и региональных властей — сделать все, чтобы стоимость и себестоимость производимой продукции превосходили мировые аналоги. Это непростая задача, но она требует времени, технологий, развития мелiorации, модернизации сельскохозяйственного производства», — отметил Президент.

нии экспорта. Для придания ускорения начинаются обсуждения по дополнительным налогам, пока на колбасу, что, возможно, сделает ее дороже для россиян в среднем на 30 процентов. Переизбыток, который и так есть, теперь ясно куда будет направляться. Кстати, развитие экспорта в отдельных отраслях уже сказалось на потребителях. Так, например, увеличилась сто-



Дело в том, что сама отрасль перестала быть драйвером экономического роста и по итогам первого полугодия ухудшила динамику ВВП. Согласно данным Росстата, производство сельхозпродукции в России в августе снизилось на 10,8% по сравнению с аналогичным периодом 2017-го, до 646 млрд рублей. Эксперты считают, что эпоха интенсивного роста в сельском хозяйстве за счет импортозамещения и развития новых производств подходит к концу. Поэтому, чтобы сельское хозяйство снова стало расти, необходимо активно завоевывать новые рынки. В майском указе Президент РФ Владимир Путин поставил цель — нарастить агропромышленный экспорт до 45 млрд долларов к 2024 году. На выполнение

Деньги уже начали добавлять. В России по состоянию на 1 ноября объем финансирования развития сельского хозяйства увеличился на 17,05 млрд рублей относительно средств, первоначально заложенных на 2018 год, сообщает пресс-служба Минсельхоза — сумма составила 255,787 млрд рублей.

Эксперты пишут, что у предприятий отрасли — стагнация. Сдерживающим ростом рентабельности остается и тот факт, что в секторах, ориентированных на внутренний рынок, например, в мясной, молочной отраслях, рост цен существенно ограничен. Это связано с низкой покупательной способностью населения и перепроизводством. Получается, что предприятия тоже заинтересованы в расшире-

мость бумаги для печати в стране, в то время как в другие страны, например, в Индию, она продается дешевле. Скорее всего, по такому же сценарию пройдет и колбаса. Теоретически, когда экспорт наладится, мы сможем даже наблюдать ее дефицит. Конечно, все это можно осуществить, опираясь, прежде всего, на крупные предприятия. Поэтому для них уже готовятся новые программы с большими деньгами. Потенциально закрыть дефицит в стране могут фермеры, поэтому логично предположить, что и для них государственная поддержка усилится или как минимум сохранится в федеральных и региональных программах.

Окончание на стр. 3