ЭКОНОМИКА УРАЛЬСКОГО ОКРУГА

РЕГИОНАЛЬНОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ К «РОССИЙСКОЙ ГАЗЕТЕ» 12 июля 2018 ЧЕТВЕРГ № 149 (7612)

Выходит для читателей Свердловской, Челябинской, Курганской и Тюменской областей, Ханты-Мансийского автономного округа — Югры и Ямало-Ненецкого автономного округа.

Воздух по цене бензина
Можно ли побороть недолив топлива на АЗС
Страница 15

Предоставят уголок
Продуктовый ретейл предложил фермерам новый формат сотрудничества
Страница 15

Бомбила мимикрировал
Уральские перевозчики ополчились против сервисов для попутчиков
Страница 16

ОФИЦИАЛЬНО

МИНИСТЕРСТВО экономического развития Челябинской области составило рейтинг муниципалитетов по созданию благоприятного инвестиционного климата. По итогам 2017 года лидерами признаны Златоуст, Троицк и Верхнеуральский район. Победители получат финансовое поощрение—два миллиона рублей, которые они должны будут потратить на создание инфраструктуры поддержки предпринимательства.

НАЗНАЧЕНИЕ

ДИРЕКТОРОМ департамента государственного регулирования цен и тарифов Курганской области назначен Сергей Самойлов. Он работает в ведомстве с 2003 года, после ухода на пенсию прежнего главы департмента Михаила Шеремета выполнял обязанности директора.

ЦИФРЫ

1,7 МИЛЛИАРДА рублей льготных кредитов получат в этом году 142 хозяйства Зауралья. Участвующие в госпрограмме банки могут претендовать на федеральную субсидию на снижение ставки: для заемщиков ее размер не должен превышать пять процентов годовых.

104,5 МИЛЛИАРДА рублей поступило в консолидированный бюджет ЯНАО в первом полугодии 2018-го, что на четыре процента больше, чем в январе–июне предыдущего года. За это время расходы составили около 81 миллиарда рублей, или 45,3 процента от годового плана.

НА 3,4 МИЛЛИАРДА рублей вырастут доходы бюджета Свердловской области. Увеличить бюджетный прогноз уже в третий раз в этом году позволила положительная динамика налоговых и неналоговых поступлений.

95 ТЫСЯЧ квадратных метров жилья построено в Курганской области с января по май—это 127 процентов к аналогичному периоду прошлого года и 43—к годовому плану.

73 МИЛЛИОНА долларов составил в первом квартале 2018 года товарооборот Свердловской области с Белоруссией. По отношению к аналогичному периоду прошлого года он вырос почти на треть.

НА 30 ПРОЦЕНТОВ снизилось за десять лет количество аварий на трубопроводах в Югре, а площадь загрязненных нефтепродуктами земель— в 1,5 раза.

500 ТЫСЯЧ рублей выделено из бюджета Курганской области муниципальным образованиям региона на создание системы навигации и ориентирующей информации для туристов.

Технологии Российские промышленники и разработчики софта готовы перейти к Индустрии 4.0

Цифровой двойник фабрики

ТАТЬЯНА АНДРЕЕВА

Промышленные роботы выполняют токарные, фрезерные, покрасочные работы, оценивают качество деталей и другими способами минимизируют участие человека в производственном процессе.

Юлия Мякишева, Наталия Швабауэр,
Екатеринбург

Тема девятой международной промышленной выставки «Иннопром», которая сегодня завершается в Екатеринбурге,—цифровое производство. Именитые эксперты со всего мира обсудили на форумах и круглых столах «теорию» вопроса, а ведущие производители и разработчики программного обеспечения показали на стендах образцы самой «умной» продукции.

Для индустриального Среднего Урала в первую очередь интересны интеллектуальные решения для промышленности. Стенды, где за стеклянными перегородками роботы деловито перекладывают предметы на конвейерной ленте или выполняют сварку, приковывают внимание и потенциальных потребителей, и просто любопытствующих посетителей выставки. Таких площадок несколько. Хозяева одной из экспозиций, как оказалось, сами роботов не производят, а разрабатывают для них программное обеспечение.

—Мы делаем роботов умными: создаем для них софт, позволяющий машине самостоятельно просчитывать траекторию движений и последовательность операций,—объясняет разработчик компании ABAGY Даниил Киреев.

Акцент

> Переключить робота на изготовление нового продукта, кажется, не сложнее, чем сменить аватар в социальной сети

По его словам, обычно производственники покупают робота и заказывают разработку конкретной программы, при этом машина будет уметь выполнять лишь определенный набор операций. Это не слишком рационально. Здесь технология иная: клиент заходит в «Личный кабинет» на сайте компании, загружает 3D-модель, подтверждает, что в рабочей зоне нет людей, а необходимые детали в наличии, нажимает кнопку—и все работает. Столь же просто переключиться на изготовление нового продукта— ощущение, что это не сложнее, чем сменить аватар в социальной сети.

По соседству—японские роботы Fanuc. Экспонат с табличкой «Премьера в России» выполняет перестановку грузов с конвейерной ленты в коробку и обратно. Насколько быстрее и точнее человека робот выполняет эту работу, оценить сложно. Как объяснил сотрудник фирмы, главное преимущество новинки именно в скорости. Также японцы делают ставку на грузоподъемность—самые мощные машины могут поднять более тонны. Кроме того, промышленные роботы выполняют токарные, фрезерные, покрасочные работы, оценивают качество деталей и другими способами минимизируют участие человека в производственном процессе.

А вот Корейский институт развития робототехники представил свой вариант кобота—робота, который создан не для того, чтобы заменить человека, а работать с ним в паре. Например, он возьмет на себя ту часть работы, которая опасна—скажем, есть риск повредить пальцы. Движениями машины можно управлять с помощью компьютерного приложения и касаний рук.

→ 14

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Борис Дубровский,
губернатор
Челябинской области

НОВЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ

Челябинская область давно сотрудничает с КНР. Для нас восточный вектор остается в числе приоритетов. В 2017 году годовой внешнеторговый оборот региона с Китаем составил полмиллиарда долларов—за год он вырос более чем в полтора раза. С китайскими провинциями Хэйлунцзян и СУАР заключены межрегиональные государственные соглашения о сотрудничестве, также идет активный обмен делегациями, область принимает участие практически во всех крупных российско-китайских форумах и международных выставках.

ТЕМА НЕДЕЛИ

Неделя проходит на Урале под знаком сотрудничества с КНР: в Екатеринбурге завершается V Российско-Китайское Экспо, в Тюменском технопарке начал работу Российско-Китайский деловой форум, а в Челябинске открылась первая конференция по вопросам промышленного и научно-технического сотрудничества региона и провинции Хэйлунцзян. Участие в ней принимают представители 120 крупных китайских компаний из сфер тяжелой индустрии, машиностроения, IT, сельского хозяйства и других. На деловые переговоры с ними зарегистрировалось свыше 300 южноуральских предпринимателей.

—Еще ни разу мы не принимали у себя столь масштабную делегацию из Китая,—отмечает директор центра внешнеэкономической деятельности Южно-Уральской торгово-промышленной палаты Наталья Осипова.—Китайские предприниматели очень заинтересованы в южноуральской продукции. Это уникальная возможность установить либо расширить деловые контакты с Китаем для всего бизнес-сообщества региона. Челябинская область и провинция Хэйлунцзян сотрудничают давно: двусторонние бизнес-миссии проводятся с 2007 года, действует соглашение о сотрудничестве в реализации совместных научно-технических проектов, культурного общения, развития прямых деловых контактов. Для Уральского региона интересны локализация производства и создание совместных высокотехнологичных предприятий. Машиностроительный комплекс области обладает свободными производственными площадками и квалифицированными кадрами. Ранее правительство региона предлагало китайским инвесторам обратить внимание и на добывающую отрасль Южного Урала.

Укреплению деловых связей с КНР поможет и восстановление прямого авиасообщения: на днях в Челябинске приземлился первый самолет из Харбина. Среди 137 пассажиров—в основном представители туристического бизнеса, прибывшие на Южный Урал, чтобы оценить уровень рекреационных услуг. Отметим: попытка открыть регулярный рейс Харбин—Челябинск предпринималась еще в 2011 году, но оказалась неудачной из-за невостребованности. По мнению чиновников, сегодня ситуация не повторится: рейс уже популярен у китайских туристов, которые, повидав Дальний Восток, Москву, Санкт-Петербург, хотят познакомиться и с Уралом. Так, представители провинции Хэйлунцзян посетили горный туркластер «Синегорье», который включает в себя более 200 объектов. В частности, «край озер» привлекателен для любителей рыбалки и охоты. Кстати, для жителей Поднебесной посещение стрелкового клуба оказалось приятным сюрпризом, ведь в части использования огнестрельного оружия в КНР более жесткие ограничения, чем в России.

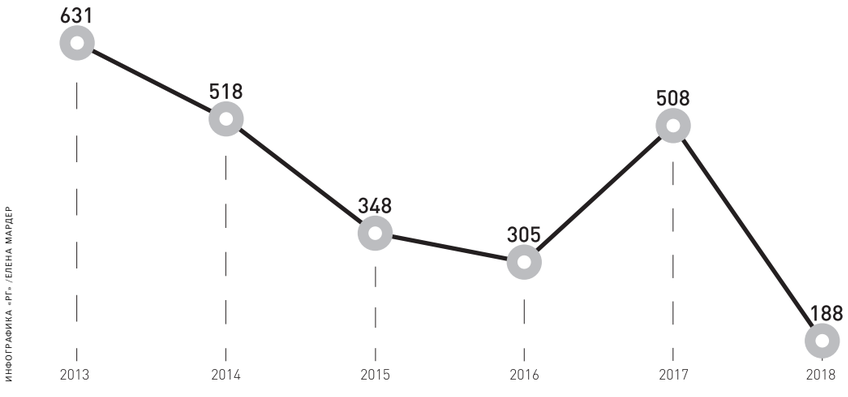
—Мы будем продвигать оздоровительные комплексы Южного Урала, а также индивидуальные туры, надеемся, что нашим туристам понравится отдыхать здесь,—заверил представитель комитета по развитию туризма провинции Хэйлунцзян Чжан Сяочунь.—Но вы должны перейти от традиционной формы реализации турпродукта к интернет-продажам. Китайские чиновники гарантируют спрос на продукты южноуральских турагентств, если те смогут предложить дешевые туры продолжительностью два—три дня, при этом информационно насыщенные.

—Раньше предлагались недельные туры, формируемые под чартер, теперь ставка делается на индивидуальные короткие поездки,—объяснила председатель челябинской ассоциации туристических организаций Людмила Мосина.—До этого у нас не было главного—транспортной составляющей, сейчас есть прямой рейс, а значит, будет результат.

Арина Михайлова,
«Российская газета»

ТОВАРООБОРОТ ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ С КИТАЕМ, МИЛЛИОНЫ ДОЛЛАРОВ США

Источник: Южно-Уральская торгово-промышленная палата



ИНФОГРАФИКА «РГ» / ЕЛЕНА МАРДЕР

14 Продолжение темы

КОРОТКО

В Югре появилась карта промышленности

Современный специализированный информационный ресурс «Карта промышленности Югры» заработал в Интернете. Здесь сосредоточены данные, характеризующие промышленность автономного округа по приоритетным отраслям и направлениям развития, информация о действующих и планируемых производствах, каталог выпускаемой продукции, сведения об имеющихся в муниципалитетах промплощадках. Также на сайте представлены 25 перспективных проектов на сумму около 127 миллиардов рублей, которые инвесторам предлагается реализовать на территории автономии. Кроме того, карта промышленности содержит данные об имеющейся социальной инфраструктуре, наличии трудовых ресурсов, мерах господдержки бизнеса. По мнению властей, новый ресурс будет способствовать росту инвестиционного и промышленного потенциала Югры.

На Ямал переброшена техника из Крыма

Первая партия техники и оборудования для переброски автожелезнодорожного моста через Обь вблизи Салехарда доставлена на место строительства с побережья Керченского пролива, где ее использовали при строительстве Крымского моста. В ближайшее время специалисты приступят к исследованию донных грунтов и забивке пробных свай с испытанием их на максимальную эксплуатационную нагрузку, чтобы проектировщики могли определить оптимальные параметры фундаментов речных опор. Отметим, мост через Обь—важнейшее звено Северного широтного хода, который свяжет Свердловскую и Северную железные дороги. К строительству приступят в этом году, а завершат, согласно обновленному плану работ, в 2023-м. Реализуют проект посредством концессии. Соответствующее соглашение, как ожидается, подпишут этим летом.

В Екатеринбурге подешевел готовый бизнес

Согласно исследованию Avito, средняя цена готового бизнеса в Екатеринбурге во втором квартале 2018 года составляет 2,87 миллиона рублей. По отношению к предыдущему периоду она снизилась на 24 процента, а к показателю второго квартала 2017-го—на 21. Наиболее ощутимое падение наблюдалось в сфере услуг—на 39 процентов, строительстве (минус 32) и торговле (минус 17). Сельское хозяйство оказалось единственной отраслью, где готовый бизнес подорожал на 58 процентов (до 22,3 миллиона рублей). Покупатели в основном хотели приобрести компании, работающие в сферах услуг, общепита и торговли. В целом за год число предложений о продаже готового бизнеса в столице Урала выросло на 4,5 процента.

Томск и Тобольск предлагают связать дорогой

Правительство Омской области после консультаций с властями Тюменской и Томской областей внесло на рассмотрение федерального минтранса проект строительства межрегиональной автодороги Тобольск–Тара–Томск протяженностью 1,2 тысячи километров. Пока сквозное сообщение между этими городами осуществляется только в холодное время года, после прокладки зимников. В ходе предварительного обсуждения идеи на выездном совещании предложено использовать механизм концессии.

В ЯНАО строят комплексы для заготовки оленины

В Шурышкарском и Приуральском районах Ямала скоро откроются два новых комплекса по заготовке диетического мяса северного оленя. Производительность каждого рассчитана на 100 голов в смену. Их сдача в эксплуатацию планируется уже в этом сезоне—в заготовительную кампанию 2018 года. В декабре 2017-го аналогичное производство заработало в Тарко-Сале. Все три комплекса по заготовке и первичной переработке мяса северных оленей приобретены за счет средств областной программы «Сотрудничество».

Кузнецы показали мастерство

В Сатке завершился региональный фестиваль кузнецов и традиционных народных ремесел. Участниками стали мастера из ряда городов Челябинской области. На празднике побывало более тысячи гостей. Участники мастер-классов могли попробовать себя в разных ремеслах, в том числе выковать из металла листок. Главная цель фестиваля—сохранение традиций, исторических уральских ремесел. Недаром мероприятие проходило на площади, где в 1758 году был построен Саткинский чугуноплавильный завод.

По сообщениям корреспондентов «РГ»

только на сайте ural.rg.ru

На Среднем Урале решили создать «умный регион»

https://rg.ru/2018/07/11/reg-urfo/na-srednem-urale-vlast-i-biznes-dogovorilis-sozdat-umnyj-region.html

ФИЛИАЛЫ ФГБУ «РЕДАКЦИЯ «РОССИЙСКОЙ ГАЗЕТЫ»

ЕКАТЕРИНБУРГ: ул. Тургенева, 13, офис 820.
Телефон/факс (343) 371-24-84, 355-30-68. E-mail: san@rg-ural.ru
ТЮМЕНЬ: ул. Осипенко, 81, офис 1004.
Телефон/факс: (3452) 35-24-94, 35-25-11. E-mail: man72t@mail.ru
ЧЕЛЯБИНСК: Свердловский пр., 60.
Телефон/факс: (351) 727-73-33, 727-78-08. E-mail: chel@rg.ru

facebook.com/rg.ru
odnoklassniki.ru/rg.ru
twitter.com/rgrus
vk.com/rgru

Российская газета
ural.rg.ru
12 июля 2018
четверг № 149 (7612)

ТЕНДЕНЦИИ Бизнес все чаще предпочитает отдавать доставку товара на аутсорсинг

Третий кит логистики

Иван Семенов, УрФО

ОПТИМИЗАЦИЯ издержек—актуальный тренд в любом бизнесе и в любой период времени. Уважающие себя производители не готовы экономить на качестве сырья или квалификации персонала. Но резервы для снижения издержек у них есть, и довольно существенные.

Сделать товар дешевле

Одной из основных составляющих в себестоимости товара являются затраты на логистику. Так, по результатам исследования Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета и Координационного совета по логистике, опубликованного в 2017 году, у 21 процента компаний затраты на логистику в себестоимости продукции находятся в диапазоне от 11 до 20 процентов, у 18-ти—от 21 до 30 процентов. Таким образом, почти 40 процентов компаний несут довольно значительные издержки при доставке товара, что соответственно влияет и на его цену для конечного потребителя, а значит, и на привлекательность товара для покупателя: при прочих равных условиях он выберет оптимальное по цене предложение.

> Почти 40 процентов компаний несут довольно значительные издержки при доставке товара, что влияет в итоге на его цену, а значит, и на привлекательность для покупателя

Согласно данным «Ежегодного логистического исследования 3PL» за 2017 год, в реальном времени аналитика 3PL (Third Party Logistics, то есть передача логистики на аутсорсинг) помогает разрабатывать альтернативные транспортные решения 71-му проценту грузоотправителей. По оценкам экспертов, экономия от аутсорсинга в этой сфере может быть весьма значительной—вилка от 10 до 30 процентов и даже больше, в зависимости от вида бизнеса, применяемых им ранее схем логистики и выбора оператора 3PL. Таким образом, товар можно сделать дешевле для клиента на треть и тем самым поднять спрос либо направить освободившиеся средства на развитие бизнеса.

Самим тоже можно, но сложно

Вообще, для предприятий есть три очевидных варианта организации логистики: осуществлять ее полностью своими силами, передавать на аутсорсинг частично (например, только междугородные перевозки фурами) или же использовать комплексный аутсорсинг.

Полностью собственная логистика—это гораздо больше, чем покупка грузовиков, наем водителей и аренда склада. Это еще и целый комплекс задач по обслуживанию автопарка (обновление, ремонт, страхование транспорта, шиномонтаж и так далее), отслеживанию законодательных новаций в области грузоперевозок, отвлечение времени топ-менеджмента на решение сопутствующих вопросов и значительные вложения в IT-инфраструктуру перевозок. Последняя составляющая необходима, поскольку рано или поздно линейное расширение автопарка перестанет работать и встанет вопрос оптимизации транспортных и складских процессов. Организация складской инфраструктуры—отдельный большой вопрос: если она выстроена неправильно, то способна стать генератором упущенной выгоды.

Компании, которые подходят к вопросу серьезно, имеют отдельные департаменты и подразделения, занимающиеся исключительно вопросами логистики. Например, у группы «Дикси», согласно их годовым отчетам, издержки на эти цели исчисляются миллиардами рублей в год. Ну а для малого и среднего бизнеса вся экономия от собственного автопарка часто сходит на нет при первом же серьезном инциденте, например ДТП с фурой.

Иногда собственная логистика, которая справлялась со своими задачами на уровне внутригородской доставки, начинает серьезно «сбоить» при расширении географии заказчиков, поскольку ставятся совершенно другие задачи. Именно на этом этапе компании привлекают сторонние фирмы для магистральных грузоперевозок и доставки товаров во внутреннем периметре других городов.

Поручить профессионалам

Очень часто позитивный опыт такого сотрудничества и экономия времени подвигают бизнес к переходу на полный аутсорсинг и отказ от содержания собственной службы доставки. Такая схема позволяет перевести постоянные затраты на логистику в разряд переменных—компания будет оплачивать только тот объем хранения или транспортных операций, который необходим в низкий или высокий сезон. Также 3PL-провайдер несет полную финансовую ответственность за сохранность груза, что избавляет грузоотправителя от лишней головной боли.

Крупные операторы услуг 3PL отталкиваются от потребностей клиента, заключая договор об уровне сервиса (договор SLA—Service Level Agreement), прописывая временные KPI на выполнение логистических операций.

—В 2017 году мы удвоили выручку по направлению 3PL,—рассказывает советник по развитию ГК «Деловые линии» Андрей Воленко.—Это произошло как за счет новых клиентов, так и за счет расширения сотрудничества с уже имеющимися. Например, компания Nokian Tyres, начав с нами работать в Липецке и Ярославле, весной передала нам и Московский регион, где мы также взяли на себя всю цепочку складской логистики: прием товара и входящий контроль качества, хранение, комплектацию для дальнейшей транспортировки. При этом взаимодействие двух компаний автоматизировано: ежедневно заказчик видит в системе WMS данные о движении товара и остатках, а также может оперативно влиять на процессы.

Как рассказывает представитель «М.Видео», эта компания выступает сторонником аутсорсинга всех непрофильных функций, в том числе логистических—она арендует распределительные центры и привлекает перевозчиков. При этом использование IT-инструментов и выстроенные тендерные процедуры обеспечивают максимальный уровень качества выполнения таких услуг партнерами при четком контроле расходов.

Особая сфера—интернет-магазины с их спецификой частых и мелких отправлений: для них 3PL-операторы разрабатывают отдельные решения.

Перспективы рынка

На Урале также растет популярность услуг 3PL, и транспортно-логистические операторы открывают новые склады под запросы клиентов. По статистике аналитиков компании JLL, на долю логистических операторов приходится только 12 процентов всех складских площадей в России. Скажем, в Московском регионе, по данным Knight Frank, по складским площадям лидирует компания FM Logistic. На остальной части страны лидерство принадлежит ГК «Деловые линии», которая продолжает укреплять позиции и в Уральском федеральном округе: за последний год компания открыла здесь девять новых складов, включая современный комплекс вблизи аэропорта Кольцово.

По оценкам аналитиков, объем рынка 3PL-услуг в России по результатам 2017 года достиг 245 миллиардов рублей, прогноз на 2018-й—265 миллиардов. Рынок очень привлекателен потенциалом роста. Так, 47 процентов компаний, принявших участие в исследовании МАДИ и Координационного совета по логистике, отметили, что они планируют начать пользоваться услугами логистических операторов, 12 процентов объявили о намерении нарастить долю аутсорсинга логистики.

Ну а бизнес, перешедший на 3PL, помимо ежегодной выгоды в 10–30 процентов, получает приятный бонус в первый год перехода на аутсорсинг логистики: продажа автопарка и складов, экономия фонда оплаты труда в ряде случаев помогают осуществить дополнительные инвестиции в развитие.

Сотрудничество Регионы России и Китая договорились вместе развивать научные проекты

Геном дружбы

ТАТЬЯНА АНДРЕЕВА

Для участия в V Российско-Китайском Экспо в Екатеринбург прибыли представители двух сотен компаний из Поднебесной.

Алена Маркина, Екатеринбург

В рамках V Российско-Китайского Экспо заключено соглашение о создании Ассоциации научно-технического сотрудничества России и Китая. Оно подразумевает осуществление совместных проектов на региональном уровне: не случайно документ подписали председатель президиума Уральского отделения РАН академик Валерий Чарушин и президент Академии наук провинции Хэйлунцзян Го Чуньцзинь. Заявки на вступление в объединение уже подали 156 китайских и 44 российских организаций.

Одним из пунктов регионального соглашения станет создание представительств: в Харбине появится представительство УрО РАН, а в Екатеринбурге—Академии наук провинции Хэйлунцзян.

По словам президента РАН Александра Сергеева, спектр сотрудничества научных организаций чрезвычайно широк: это вопросы, связанные с развитием современной металлургии, методов изучения полезных ископаемых, особенно редких металлов, влияние на экологию металлургических производств. Большой взаимный интерес вызывают исследования в области материаловедения, вопросы социально-экономического развития регионов, сельскохозяйственные науки, в частности геномика. Именно на этих направлениях изначально сосредоточатся усилия сторон.

Как отметил Сергеев, Китайская академия наук в свое время была организована по подобию Академии наук СССР. Сегодня в нее входят 104 института с очень большим финансированием, причем 80 процентов всех средств, выделяемых в КНР на научную инфраструктуру и оборудование, проходит через академию. Всего на поддержание науки в Поднебесной выделяется около 2,1 процента ВВП, причем по большей части средства идут не из госбюджета, а из коммерческого сектора, со стороны высокотехнологичной промышленности, «которая поняла, что науку надо поддерживать».

—Это траектория, на которую российская наука тоже хотела бы выйти. В нашей стране пока доминирует бюджетное финансирование: 70–80 процентов средств поступает из госбюджета и лишь 20–30—от промышленности,—подчеркнул президент РАН.—Китайцы умеют выводить достижения академической науки на рынок, и этому нам тоже нужно научиться.

ТЕМ ВРЕМЕНЕМ

В рамках Экспо подписываются десятки соглашений: между предприятиями, работающими в сферах машиностроения, логистики, финансов и страхования, деловыми агентствами. Например, подписан документ о сотрудничестве между Чунцинской комиссией по торговле и Корпорацией развития Среднего Урала, который стал продолжением официального протокола о развитии партнерства между правительствами регионов. —Важно перевести диалог в практическое русло,—подчеркивает министр международных и внешнеэкономических связей Свердловской области Василий Козлов.—Именно этому было посвящено главное событие—биржа кооперации с провинциями Хэйлунцзян и Гуандун, в которой приняло участие несколько сотен предприятий с обеих сторон.

ПЕРСПЕКТИВА Уральские энергетики направят на внедрение современных технологий более 110 миллиардов рублей

Сеть «прозреет»

Елена Миляева, Екатеринбург

Распределительный электросетевой комплекс Урала и Прикамья переходит на новый технологический уровень. На Иннопроме компания «МРСК Урала» представила концепцию цифровизации, на ее последовательное осуществление ежегодно будет направляться не менее 20 процентов инвестиционной программы.

По словам директора департамента технологического развития и инноваций ПАО «Россети» Владимира Софьина, подобные программы сетевые компании реализуют по всей стране. Их общую цель можно выразить формулой «30–30–30»: в результате потери, операционные затраты и затраты на капитальное строительство новых сетей должны снизиться на 30 процентов по каждой категории. По словам Софьина, в концепции цифровизации можно выделить пять групп основных технологических решений, одна из них—интеллектуальные системы учета. В отличие от простых счетчиков, такие приборы не просто фиксируют объемы потребления ресурсов, но и выполняют массу других задач, скажем, определяют качество поставляемой электроэнергии или выявляют очаги потерь.

—Между собой мы называем эти приборы «глазами»: оснастив ими проблемные участки—например, те, где большая плотность потребителей или где фиксируются значительные потери,—мы начинаем «видеть» всю картину энергоснабжения в деталях, что позволяет нам математическими методами сформировать «модель поведения» сетей,—поясняет руководитель.

В этом году на Среднем Урале установят более 28,5 тысячи современных систем учета в 106 населенных пунктах, а до 2030 года в регионе планируется смонтировать 341 тысячу таких приборов. МРСК Урала намерена потратить на эти цели около 10,1 миллиарда рублей.

К слову, в Кунгурском районе Пермского края уже оценили преимущества внедрения таких решений. Там установили систему интеллектуального учета на базе отечественной технологии передачи данных «Стриж». По словам заместителя главного инженера по технологическому развитию и инновациям МРСК Урала Георгия Буракова, решение выглядит простым: одна базовая станция покрывает довольно большую территорию, обеспечивая связь со всеми установленными там приборами учета. Она собирает данные о потреблении, структуре нагрузки, качестве электроэнергии. Плюс все трансформаторные подстанции в рамках этого проекта оснащены датчиками температуры, проникновения, уровней напряжения, которые тоже «отчитываются» перед базовой станцией. Эта технология позволила практически полностью оцифровать сети целого района, что существенно повысило качество энергоснабжения.

Акцент

> Россети и ФАС совместно проработают проект нормативного акта, который закрепит формулу долгосрочного тарифа по принципу «инфляция минус»

Второй элемент концепции цифровизации—внедрение средств телемеханики. Это системы управления, которые позволяют снимать показатели с электросетевых объектов и управлять ими дистанционно с диспетчерского пульта. Еще более высокий интеллектуальный уровень оснащения подразумевает внедрение оперативно-информационных комплексов—умных систем управления, которым подчиняются все датчики, счетчики и телеметрия. Это уже реально действующий элемент промышленного Интернета вещей.

—Существует много видов блоков этих систем. Например, блок управления учетом в автоматизированном режиме собирает данные с технических и коммерческих приборов учета и сводит баланс энергоснабжения по кусту потребления, линии или подстанции,—поясняет Владимир Софьин.—Блок управления аварийными бригадами отвечает за логистику их перемещений, контролирует укомплектованность инвентарем и материалами, которые необходимы для проведения ремонта и технического обслуживания.

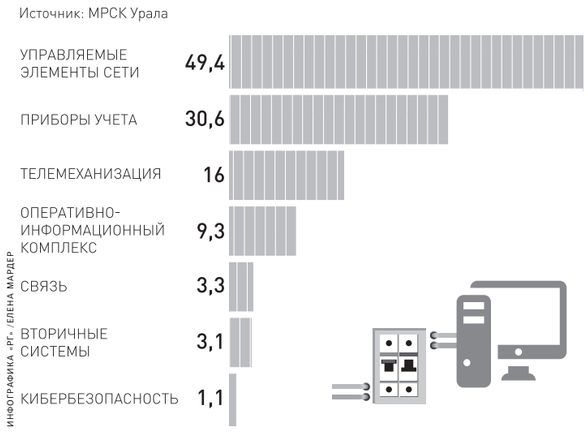
Среди «кирпичиков», из которых выстраиваются цифровые электросети будущего—также умные и самостоятельные аппараты и элементы сети, системы связи и кибербезопасности.

По данным Россетей, все технологические решения уже внедряются в практику, правда, в разных регионах успехи отличаются, это обусловлено многими факторами. Например, Урал и Прикамье—старопромышленные территории, электросети здесь «заточены» под заводы. Многие линии строили в годы первых пятилеток, когда только начинала развиваться тяжелая индустрия, и во время Великой Отечественной войны для эвакуированных предприятий. Тем не менее, отмечает Владимир Софьин, уральские энергетики—одни из лучших в стране в части реализации программы инновационного развития, ведь при модернизации сильно изношенных сетей и оборудования выгодно применять самые передовые решения.

Чтобы их внедрение имело и финансовый эффект, необходимо соблюдение важного условия. Упрощенно оно звучит так: все сэкономленное должно оставаться в компании, ведь при ежегодно сокращаемой инвестиционной надбавке к тарифу вся оптимизация теряет смысл. Энергетики рассчитывают, что с будущего года новый подход станет реальностью: в начале лета руководители Россетей и Федеральной антимонопольной службы договорились совместно проработать проект нормативного акта, который закрепит формулу долгосрочного тарифа (на срок не менее десяти лет) по принципу «инфляция минус». Она должна стать ключевым условием регуляторных соглашений, которые будут ежегодно заключаться между сетевыми организациями и тарифными органами в регионах.

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ЗАТРАТ НА ЦИФРОВИЗАЦИЮ В МРСК УРАЛА ПО НАПРАВЛЕНИЯМ, МИЛЛИАРДЫ РУБЛЕЙ

Источник: МРСК Урала



ИНФОГРАФИКА • РГ • ЕЛЕНА МАРДЕР

Цифровой двойник фабрики

13 →

Кстати, экспонаты института интересны не только промышленникам, но и рядовым потребителям интеллектуальной продукции. Например, каждому владельцу смартфона пригодится устройство, которое ищет неполадки в телефоне с помощью подвижной платформы и наконечника-исследователя.

Центр аддитивных технологий Enicon привез в Екатеринбург машины, печатающие изделия из трех видов материалов: металла, полиамида и жидкого полимера. Как рассказал представитель компании Игорь Петров, основные покупатели таких 3D-принтеров—предприятия авиационной и аэрокосмической отраслей. Также, по словам специалиста, с помощью устройства можно отсканировать сломанную деталь и тут же изготовить новую, что позволит сократить потребность в заказе запчастей из-за границы. Впрочем, напечатать можно практически любое изделие—среди образцов, например, обувь с ортопедической подошвой из мягкого полиамида.

Вокруг людей, машин и софта вращалась и деловая программа форума.

В основе Индустрии 4.0 лежат десять технологий, в том числе искусственный интеллект, Интернет вещей, 3D-печать, Big Data, робототехника. Но насколько российские предприятия готовы к их практическому использованию? По данным исследования, проведенного Минпромторгом РФ совместно с компанией «Цифра», 60 процентов заводов имеют четкую программу цифровизации с рассчитанным бюджетом и сроком реализации проектов в пределах двух лет, 39 процентов компаний ввели должность директора по инновациям и цифровой экономике. К 2019 году к промышленному Интернету будет подключено 1,3 миллиона единиц оборудования в машиностроении и 0,6 миллиона—в металлургии, нефтегазодобыче, химпроме, причем Россия может стать одним из лидеров по применению искусственного интеллекта в процессном производстве. Для перехода к Индустрии 4.0 у нас имеется хороший задел: сильная математическая школа, разработки в сферах микроэлектроники и кибербезопасности, активный IT-бизнес. Усилить эти позиции поможет сотрудничество со странами-лидерами четвертой промышленной революции, в частности, со страной-партнером Иннопрома-2018 Южной Кореей, где цифровые технологии уже поставлены на поток.

> Для перехода к Индустрии 4.0 в России имеется хороший задел: сильная математическая школа, разработки в сферах микроэлектроники и кибербезопасности, активный IT-бизнес

ОЖИДАЕМЫЙ ЭФФЕКТ ОТ ТЕХНОЛОГИЙ ИНДУСТРИИ 4.0, % ОПРОШЕННЫХ (МОЖНО БЫЛО ВЫБРАТЬ НЕСКОЛЬКО ПУНКТОВ)

Источник: компания «Цифра»

ИНФОГРАФИКА • РГ • ЕЛЕНА МАРДЕР

—Потенциал понятен—где громкие истории?—комментирует текущую ситуацию Игорь Богачев, генеральный директор компании «Цифра».—Дело в том, что промышленность—весьма консервативный сегмент, многие крупные предприятия созрели для цифровизации, и даже есть успешные проекты, но большая часть задается вопросом: «С чего начать?». Нужно навалиться всем миром, общаться, делиться опытом, запускать много пилотных проектов и отсекать неэффективные. Не менее 20 процентов рабочего времени сотрудников должно уделяться инновациям. Вы никогда не знаете, откуда придут идеи—от топ-менеджера или от начальника цеха, рабочего. Важно вовлекать в процесс всех.

«Умная» фабрика—это не просто автоматизированные линии, а изменение бизнес-модели разработки продуктов и услуг в целом. С помощью цифрового двойника можно имитировать все стадии производства, прогнозировать поломки, спрос, повысить энергоэффективность и т.д. К примеру, благодаря «цифре» КамАЗ сократил срок создания сервисной документации на 40 процентов, время работы со сложными дизайн-проектами—на 50, увязал воедино данные по сервису и ремонту, что позволяет четко планировать замену узлов, логистику запчастей и другие процессы. Похожим образом выстроено сервисное обслуживание «Сапсанов» в компании «Сименс». Благодаря цифровому двойнику удалось очень быстро создать автомобиль «Кортеж». Используют эту технологию и в Объединенной двигателестроительной корпорации, за счет чего сроки разработки нового двигателя уменьшились с 10–15 до 3–5 лет.

Главная дилемма Индустрии 4.0—куда деваться человеку, которого вытесняют роботы?

—Они могут действовать быстрее, точнее людей, но имеют свои ограничения, в частности, зависимость от запрограммированного алгоритма,—рассуждает главный технический директор ABB Базми Хусейн.—Думаю, от обучения роботов мы в итоге перейдем к самообучению: машины начнут делиться данными друг с другом, осознавать пространство вокруг себя, чтобы эффективно взаимодействовать с людьми. Программное обеспечение сможет прогнозировать непредвиденные ситуации и предотвращать их, взаимодействовать с искусственным интеллектом. Но все-таки человеческий креатив останется самым сильным компонентом триады «машины, люди, софт».

ФГБУ «Администрация морских портов Западной Арктики» доводит до сведения заинтересованных сторон, что актуальная информация, подлежащая раскрытию субъектами естественных монополий, в соответствии с положениями приказа ФАС от 08.04.2011 г. № 254 и приказа ФСТ от 19.04.2011 г. № 159-т размещена на официальном сайте Администрации по адресу: www.mapm.ru

РЕКЛАМА

ИНВЕСТИЦИИ Бизнес вкладывает десятки миллиардов рублей в тюменский агрокомплекс

Не последняя очередь

Анатолий Пристанский, Тюменская область

ТЮМЕНСКАЯ область стала труженицей-тысячницей: этим летом здесь ежесуточно поступает на переработку не менее 1000 тонн сырого молока, а годовое производство яиц достигло 1000 штук на каждого жителя. Небывалые для региона показатели свидетельствуют об увеличении темпов агропромышленного производства. Обеспечивают их не только наращивающие обороты агрохолдинги, но и малые предприятия, доля которых по-прежнему весома.

Начнем с масштабных инвестпроектов, недавно успешно реализованных и уже получающих дальнейшее развитие. В декабре прошлого года в селе Усть-Ламенка Голышмановского района запущен мегакомплекс «Тюменские молочные фермы» на 4600 фуражных коров. Элитные животные голштино-фризской породы завезены из Германии, Дании и Голландии. По суточному надою—120 тонн—комплекс входит в группу крупнейших в РФ, по качеству продукции не уступает европейским собратьям. Здесь применены лучшие мировые отраслевые технологии, фермы максимально автоматизированы. За здоровьем, физиологическими изменениями каждой особи, даже их настроением наблюдают компьютеры. Они же помогают отслеживать соответствие кормовых смесей заданным характеристикам.

> Комплекс в Нариманово удовлетворит потребности в тепличных овощах жителей не только юга области, но и северных территорий, а излишки поставит соседям

Проект стоимостью 5,6 миллиарда рублей стал результатом партнерского соглашения компаний «Дамате» и Danone, заручившихся поддержкой властей. «Дамате» обеспечивает весь производственный процесс, включая заготовку кормов и селекцию. Danone, имеющая перерабатывающие мощности под Тюменью и предельно заинтересованная в стабильном качестве сырья, гарантирует его реализацию по достойной цене. Объем господдержки из федерального и регионального бюджетов превысил миллиард рублей. Создано 250 рабочих мест.

Но точка не поставлена. Уже в ближайшее время инвестор приступит к строительству третьей очереди комплекса. Минсельхоз РФ согласовал план увеличения поголовья и заявку на предоставление льготного кредита.

—Как и прежде, мы будем содействовать быстрейшему выходу строительства передового предприятия на финишные позиции,—заверил врио губернатора Александр Моор и отметил, что в прошлом году Тюменская область вошла в число лидеров по приросту продуктивности молочного стада: этот показатель превысил семь процентов.

Федеральное профильное министерство одобрило предоставление кредитных преференций еще одной «разогнавшейся» компании—«ТюменьАгро». В позапрошлом году в деревне Нариманово Тюменского района она ввела в эксплуатацию первую очередь высокопроизводительного тепличного комплекса, а через год—вторую. Всего вложено 3,6 миллиарда рублей. Часть затрат на строительство просубсидирована из областного бюджета. С 16 гектаров закрытого грунта получают ежемесячно до тысячи тысяч тонн огурцов, томатов, баклажанов, перцев, салата, зелени. Для региона с населением в полтора миллиона человек—супермощности. Однако инвестор замахнулся на третью очередь с освоением земель, по площади примерно равных имеющимся. В итоге, по оценкам департамента АПК, комплекс в Нариманово целиком удовлетворит потребности в тепличных овощах жителей не только юга области, но и северных территорий, а излишки поставит соседям.

Полным ходом идет реконструкция и модернизация трех ведущих птицеводческих хозяйств. Разительные изменения на фабрике «Пышминская». Предприятие, по свидетельству главного инженера Сергея Бушуева, до последних лет работало на критически изношенном оборудовании из Восточной Германии, имело ветхую инфраструктуру. Теперь она капитально обновлена, начиная со станции водоочистки. Около 30 процентов трат на замену коммуникаций взяла на себя область. На месте старых птичников появляются корпуса с современнейшим оборудованием. Реконструкция продлится до конца десятилетия. Производство яиц уже удалось нарастить почти на треть.

На одной из самых больших птицефабрик РФ—«Боровской»—в этом году запланировано строительство шести клеточных ферм для 1080 тысяч несушек, а также центра сортировки с обработкой 3,5 миллиона яиц в сутки. В конце 2017 года АО «ПРОДО Тюменский бройлер» приступило к реализации инвестпроекта стоимостью 1,6 миллиарда рублей. С открытием шести новых птичников поставки курятины потребителям увеличатся минимум на четверть.

Это лишь несколько ярких примеров из множества, связанных с активностью «китов» агрокомплекса. Энергичен и малый бизнес.

Удивил сельскохозяйственный закупочно-сбытовой кооператив «Молоко» из Сорокинского района—он вышел за рамки привычной деятельности и, на первый взгляд, неоправданно рискует. При обилии на прилавках различной тушенки, как производимой в регионе, так и поставляемой сюда из доброго десятка субъектов РФ и Белоруссии, сорокинцы решились на выпуск собственной—в стеклянных банках, по рецептуре госуниверситета пищевых технологий.

—И что, удается выдерживать конкуренцию по качеству и цене?—пристрастно спрашиваю председателя кооператива Николая Митяева. Ответ обескураживает:

—Не о том забота—с ходу разбирают. Мои земляки то и дело интересуются, когда будет очередная партия. Им второсортный продукт не предложишь—вмиг ославишься. Задача—увеличение объемов заготовки и переработки сырья.

Принципа «качество превыше всего» придерживается и предпринимательница из Юргинского района Татьяна Штейн. В районе за всю его историю был один молокозавод—и тот разорился. Татьяна, получив с помощью регионального инвестиционного агентства под низкий процент 7-миллионный кредит, в 2016 году приобрела модульный молочный цех. Сейчас в нем выпускают около 40 видов продукции, включая мягкие и полутвердые сыры. Поставляют даже в такие далекие города, как Сургут.

—Спрос высокий. Мы принимаем в сутки максимум четыре тонны сырого молока высшего сорта. Больше нельзя, иначе обвалим качество, потеряем потребителя. Не исключено, в дальнейшем подумаем о наращивании мощностей,—говорит технолог Елена Голубцова.

А предприниматель из села Ембаево Юрий Антонов не разделяет пессимизма сибиряков по поводу сильно запоздавшего лета. Недалеко от Тюмени он увеличивает площади под клубничные плантации, опасаясь лишь одного—не удовлетворить все заявки покупателей на ягоды. А еще настойчиво предлагает желающим заняться виноградарством, уверяя, что климат для окультуренных лоз очень даже подходящий.

ЦИФРА

38 МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ

составит объем инвестиций в АПК Тюменской области до 2020 года

прямая речь

Владимир Чейметов, директор департамента АПК Тюменской области:

—В 2017 году в отрасли реализован ряд инвестпроектов совокупной финансовой емкостью 15 миллиардов рублей. В инвестиционном портфеле еще свыше 170 проектов. До 2020 года, по прогнозам, объем капиталовложений составит 38 миллиардов рублей, будет создано около 3,5 тысячи новых рабочих мест.

Экспертиза Можно ли побороть недолив топлива на АЗС

Воздух по цене бензина

ТАТЬЯНА АНДРЕЕВА

Представители заправочного бизнеса утверждают, что недолив невозможен: сколько топлива поступило на АЗС, столько и должно быть продано.

Надежда Толстоухова, Свердловская область

На прошлой неделе эхом по стране прокатилась новость: Федерация автовладельцев России (ФАР) выявила недолив топлива на 76 процентах проверенных ими заправок. Задела информация каждого: автомобилисты лишний раз убедились, что на них наживаются все кому не лень, поставщики и розничные продавцы бензина выказали недовольство неточностью расчетов, представители госорганов развели руками: действующая система проверок не позволяет поймать за руку недобросовестных дельцов.

Куплю бензин. Дорого

Вкратце результаты мониторинга ФАР таковы. На заправках вертикально интегрированных нефтяных компаний (ЛУКОЙЛ, «Газпромнефть», «Роснефть», ТНК-ВР и «Сургутнефтегаз») недолив был выявлен лишь в 20 процентах случаев. При этом он не слишком превышал статистическую погрешность—1,63 процента. А вот на крупных сетевых заправках, как региональных, так и федеральных, покупателей обманывали уже в 81 проценте случаев. Объем фактически залитого в бак топлива был меньше оплаченного на 5–20 процентов.

Представители топливных союзов критикуют активистов ФАР за несовершенство методики контрольной закупки. Те как обычные водители вставляли пистолет якобы в бензобак, а на самом деле—в расположенную в багажнике канистру, из которой потом бензин сливался в градуированную мензуру.

—Методика предполагает значительные ошибки измерения из-за испарения бензина, а также возможных утечек во время налива и перелива. Естественные потери при летней погоде могут составить десять процентов. Есть утвержденная методика проверки Росстандарта, и любые измерения должны осуществлять профильные специалисты в соответствии с этими требованиями, а не по доморощенной методологии,—заявили в Независимом топливном союзе.

Специалисты этой организации также остались недовольны выборкой исследования. Дело в том, что активисты проехали только по 13-ти из 85 субъектов РФ и сделали замеры лишь на 34 АЗС. И все же президент союза Павел Баженов вынужден был признать, что недолив имеет место.

—Мы не отрицаем, что проблема существует, но она не такая распространенная, как пытаются показать представители ФАР. Росстандарт отслеживает ситуацию на АЗС. И у регулятора есть инструмент воздействия на нерадивых владельцев—оборотные штрафы. Поверьте, это серьезное наказание,—заявил Баженов.

Софт против контролера

Действительно, Росстандарт—единственный в России контролирующий орган, который занимается проверкой точности оборудования на заправках. Только, по словам экспертов, часто такие мероприятия безрезультатны.

—В прошлом и позапрошлом годах мы провели свою проверку, объехав около 30 заправок в Екатеринбурге и Свердловской области. Набирали топливо в специальный опечатанный «мерник» объемом 10 литров, каким пользуются в Росстандарте. И оказалось, что на всех заправках нам налили ровно по 10 литров. Просто обман начинается, когда заливаешь не 10, а, например, 20 литров. Но доподлинно установить это невозможно: «мерников» большего объема не существует. Моя версия: чем больше покупаешь, тем больше недоливают,—рассказывает Кирилл Форманчук, основатель екатеринбургского комитета по защите прав автовладельцев.

Но если это действительно так, то почему цифры на колонке всегда исправно показывают оплаченный объем? Оказывается, в большинстве случаев дело в программном обеспечении. Это подтверждают и сами работники АЗС.

—Ни заправщик, ни оператор не могут ни перелить, ни недолить бензин. Везде автоматика. Оператор вводит в компьютер объем или сумму, заправщик делает то же самое непосредственно на колонке.

—Известно, что поставщики часто «дооснащают» оборудование по заказу пользователей технической возможностью недолива при отпуске топлива. Проблема должна решаться не на уровне АЗС, а комплексно—начиная с производителей оборудования и заканчивая его поставщиками,—заявил журналистам замруководителя Росстандарта Алексей Кулешов.

Физика мошенничества

Александр Сивков, бывший председатель совета директоров компании «Уралнефтепродукт», владевшей до момента ее слияния с ЛУКОЙЛом 17 нефтебазами и 200 АЗС, заявлениям активистов о вредоносных программах не доверяет. Он считает, что организовать воровство с помощью специального софта на сетевой или вертикально интегрированной заправке было бы очень трудно.

—Все цифры отражены в электронной отчетности. Если на АЗС поступило 50 тонн топлива, то и продано должно быть столько же. Как, по-вашему, могли бы объяснить проверяющим работники заправки тот факт, что получили они 50 тонн бензина, а продали 55?—рассуждает он.

Но Кирилл Форманчук объяснил и эту нестыковку. Дело в том, что сегодня учет топлива, поступившего на заправки, ведется в тоннах, а проданного автомобилистам—в литрах. При повышении температуры нефтепродукты расширяются, и этот физический закон нечистые на руку дельцы используют в своих целях. Они продают воздух вместо бензина, а проверяющим объясняют: было жарко, объем топлива увеличился.

Как бороться с недоливом? Вопрос сложный, потому что автомобилисты редко замечают обман, а если это и происходит, то они предпочитают не связываться с нефтяным бизнесом. Так что заявлений в надзорные органы обычно никто не пишет. Поэтому Росстандарт решил инициировать изменения в ФЗ «Об обеспечении единства измерений» и закрепить за собой право проводить тайные контрольные закупки топлива. Как сообщили «РГ» в пресс-службе ведомства, на вооружение контролеры планируют принять как раз методику ФАР, дополнив ее и доведя до соответствия стандартам.

Активисты, в свою очередь, предлагают создать для АЗС систему классификации по аналогии с отелями. На «звезды» смогут рассчитывать только те заправки, которые свободно допускают проверяющих на свою территорию и принимают во внимание данные тайных контрольных закупок.

—На уровне региона проблема решается политической волей. В свое время в Москве в течение месяца исчезло некачественное топливо на АЗС, потому что мэр пригрозил прийти с проверками и закрыть бизнес, работающий не по правилам. Так что там, где власти подключаются, договариваются с прокуратурой и Росстандартом о проведении проверок, ситуация меняется в лучшую сторону,—говорит руководитель ФАР Сергей Канаев.—Пока же недолив топлива носит системный характер, и главная его причина кроется в том, что оптовая цена выше розничной.

Акцент

> Учет топлива, поступившего на заправки, ведется в тоннах, а проданного автомобилистам—в литрах. При повышении температуры нефтепродукты расширяются, и этот физический закон нечистые на руку дельцы используют в своих целях

СРЕДНИЕ ЦЕНЫ НА ТОПЛИВО НА АЗС СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ (НА НАЧАЛО МЕСЯЦА), РУБЛИ ЗА ЛИТР

Источник: www.benzin-price.ru

ИНФОГРАФИКА «РГ» / ЕЛЕНА МАРДЕР

МЕЖДУ ТЕМ

В январе 2018-го на десятках АЗС, принадлежащих крупнейшим нефтяным компаниям, сотрудники ФСБ выявили вредоносные компьютерные программы, позволявшие незаметно для клиентов недоливать топливо в бензобаки. Разработчиком оказался некий ставропольский хакер. Его программа автоматически отсекала от трех до семи процентов купленного автомобилистами топлива, хотя счетчик на колонке и программы у оператора отображали, что объем залит полностью. Ворованный бензин сливался в пустой резервуар, откуда впоследствии его откачивали и тоже продавали. Выручка делилась между участниками аферы. Это был едва ли не первый случай, когда недолив топлива попал в поле зрения силовых структур.

ТОРГОВЛЯ Продуктовый ретейл предложил фермерам новый формат сотрудничества

Предоставят уголок

Ксения Дубичева, Свердловская область

В СВЕРДЛОВСКОЙ области федеральная продуктовая сеть поворачивается лицом к местному сельхозпроизводителю и обещает в своих магазинах открыть «уголки фермера». По мнению экспертов, таким образом ретейл решает две задачи—не только выполняет требования закона «О торговле» в части поддержки местных производителей, но и оптимизирует расходы, приглашая субарендаторов на свои площади.

По словам операционного директора уральского дивизиона федеральной компании Антона Мнякина, сеть поможет местным сельхозпроизводителям найти покупателя и предложит им площади по льготной цене. Надо отметить, что этой «помощи» предшествовал поток жалоб свердловских фермеров на то, что сети, мягко говоря, неохотно берут их продукцию, а если и берут, то по неадекватной цене, потому что «полки не резиновые». Как отмечал директор сельхозкооператива Михаил Мальцев, сети устанавливают не рыночную стоимость, а выбирают тех, кто дает цену ниже, небольшому фермерскому хозяйству пробиться к прилавку не под силу. Кроме конкурентоспособной, ниже чем у крупного поставщика, цены ретейл требует от фермеров высокого качества продукции, стабильных поставок и широкого ассортимента. И если по первому пункту, как правило, претензий нет, то с обеспечением остальных у мелких производителей возникают проблемы.

> Ретейл оптимизирует расходы на содержание помещений, приглашая арендаторов, а те в свою очередь не только экономят на арендной плате, но и оказываются внутри клиентского потока супермаркета

И вот, вместо роли поставщика торговая сеть предлагает фермерам роль покупателя торговых площадей. Как подчеркивает ретейлер, речь идет не просто об обмене рублей на квадратные метры, а о «создании партнерской экосистемы ради удовлетворения всех потребностей покупателя в одной локации». Что касается цены вопроса, то, по данным Уральской палаты недвижимости, в Свердловской области полная арендная ставка на рынке торговой недвижимости (на действующих площадях, с коммунальными расходами) колеблется от шести до 15,2 тысячи рублей за квадратный метр в год.

—Крупный сетевой ретейл оптимизирует расходы на содержание собственных помещений, приглашая арендаторов (или на аренду—за счет субарендаторов),—объясняет заместитель директора риелторского бюро Павел Сочнев.—Сейчас стоимость ведения малого и среднего бизнеса напрямую зависит от арендной ставки. Предпринимателю приходится оперативно реагировать на изменения на рынке, в том числе интересоваться не отдельными помещениями, а площадями в сетевых магазинах. Таким образом он не только экономит на арендной плате, но и оказывается внутри клиентского потока супермаркета. Другой вопрос, насколько успешно фермер-производитель может переквалифицироваться в продавца…

Программа привлечения субарендаторов в магазины федеральной группы розничной торговли начата в 2013-м. По данным ретейлера, сейчас в стране в 11,2 тысячи магазинов торговой сети 5000 субарендаторов открыли свои торговые точки, заняв более восьми процентов общей торговой площади. Среди них малые и средние предприятия, реализующие детские товары, оказывающие бытовые услуги, аптеки, а также 550 фермеров и частных предпринимателей, продающих продукты (то есть по 0,05 фермера на магазин): 180 из них реализуют мясную продукцию, 150—выпечку, 195—кулинарную продукцию и 20—свежую рыбу. Субарендаторы работают в трех форматах: прикассовая зона с самой мелкой нарезкой площадей под вендинговые автоматы, отдельный вход, популярный у аптек, и shop-in-shop с самой низкой арендной ставкой, предназначенный для сельхозпроизводителей и fresh-маркета.

мнение

Денис Ревников, владелец овощеводческого хозяйства:

—Фермеру работать надо, производить продукцию, а не стоять за прилавком. Открыть торговую точку не так-то просто: нужно найти продавца, контролировать бухгалтерию и все остальное, вплоть до раскладки товара, вложить деньги еще и в обустройство прилавка с кассовым аппаратом. Я подсчитал затраты, и получается, что мне выгоднее продавать свои овощи по сниженной цене, зато не иметь головной боли с торговым прилавком.

ТАТЬЯНА АНДРЕЕВА

Фермерские продукты пользуются большим спросом у жителей мегаполиса, вот только содержать собственную торговую точку крестьянину в одиночку невыгодно.

facebook.com/rg.ru
odnoklassniki.ru/rg.ru
twitter.com/rgrus
vk.com/rgru

Российская газета
ural.rg.ru
12 июля 2018
четверг № 149 (7612)

АКТИВНОСТЬ БИЗНЕСА

На ГОКе начнут производить катодную медь

Производство катодной меди планирует организовать Русская медная компания (РМК) на площадке Михеевского горно-обогатительного комбината (ГОКа) в Челябинской области. Напомним, Михеевский ГОК открылся в 2014 году на базе месторождения медно-порфировых руд. Сейчас его производительность составляет 27 миллионов тонн руды в год. Медный концентрат, производимый на комбинате, станет сырьем для автоклавного комплекса, в который РМК намерена вложить 45 миллиардов рублей. В результате здесь будут осуществлять полный цикл производства металла—от добычи руды до выпуска готовой продукции.

Тюменский дольщик открыл счет эскроу

Росреестр зарегистрировал первый в Тюменской области договор на приобретение квартиры в строящемся доме с использованием счета эскроу. Оператором-гарантом выступает Сбербанк, который блокирует аккумулируемые покупателем средства до сдачи объекта в эксплуатацию и несет все связанные с этим риски. Девелопер—компания «Брусника», возводящая в Тюмени жилой квартал. Именно с ней банк заключил первое в России соглашение об открытии кредитной линии для использования счетов эскроу. Сумма сделки—1,2 миллиарда рублей. Напомним, что с 1 июля этого года использование специальных счетов при привлечении средств дольщиков добровольное, а с 1 июля 2019-го, в соответствии с требованиями федерального законодательства, станет обязательным.

Магистраль увеличила число тяжеловесов

Количество сформированных на Свердловской железной дороге (СвЖД) тяжеловесных составов в первом полугодии 2018 года увеличилось на 17 процентов. За этот период по магистрали проведено 2140 поездов весом 8000 и 9000 тонн. СвЖД поэтапно снимает инфраструктурные ограничения для организации тяжеловесного движения (в первую очередь на главном ходу Транссиба), параллельно наращивая парк современных мощных локомотивов, способных вести тяжелые составы, а также внедряя полигонную (в границах нескольких дорог) модель управления перевозочным процессом. Применение полигонных технологий позволяет сократить задержки в продвижении транзитных поездов, повысить скорость, более рационально распоряжаться тяговыми ресурсами. Все эти новшества помогают дороге поддерживать баланс между возможностями инфраструктуры и растущим вагонопотоком.

На Урале появился центр обслуживания БелАЗов

В городе Березовском открыли центр ремонта и обслуживания самосвалов Белорусского автомобильного завода, построенный официальным представителем крупнейшего производителя карьерной техники. Центр общей площадью 3240 квадратных метров оснащен современным оборудованием, здесь же имеется склад оригинальных запасных частей. Высококвалифицированные специалисты будут осуществлять капитальный ремонт любой сложности узлов и агрегатов карьерных самосвалов грузоподъемностью от 30 до 220 тонн. Горную технику обслуживают мобильные бригады, которые выезжают для этого на место эксплуатации. В центре техподдержки в Березовском будет пять–семь таких бригад—всего около 60 человек.

ТАТЬЯНА АНДРЕЕВА

Сейчас в Уральском регионе работает около тысячи машин грузоподъемностью от 30 до 130 тонн, но потребность в современной карьерной технике растет.

Не остаться на бобах—получить урожай сои

Один из крупнейших в стране производителей картофеля, тюменская агрофирма «КРиММ», решилась на эксперимент по выращиванию сои. Под самую популярную в мире культуру отведено 186 гектаров. В случае успеха предприятие увеличит площади, в том числе в расчете на экспорт соевых бобов—спрос на них в зарубежье, особенно в Китае, огромный. Между тем доля Уральского округа во всероссийском сборе этой культуры практически незаметна.

Дно в порту Сабетта выстелят матрасами

Первый сухогруз с геодезическими матрасами—габионами—отправился Северным морским путем из Архангельска в порт Сабетта. Это набитые камнями сетчатые металлические изделия. Ими закроют дно акватории порта, чтобы предотвратить перемещение илистых масс под воздействием винтов заходящих сюда кораблей. Всего потребуется семь тысяч габионов. Их общий вес—60 тысяч тонн.

Болельщики обеспечили рост торговли

Аналитики торговой сети «Перекресток» подсчитали свою выгоду от ЧМ-2018 по футболу. По их данным, в местах проведения игр динамика продаж пива оказалась в шесть раз выше, чем в других городах. Особой популярностью у болельщиков пользуются крафтовые (продажи подскочили вдвое) и импортные лицензионные сорта (увеличились на треть). Спрос на российские марки вырос на 20 процентов. Чаще всего пиво покупают в Саранске, Сочи, Москве и Казани. Прохладительных напитков за две недели мундиаля продали на 24 процента больше, в том числе кваса—на 33 процента, «энергетиков»—на 41. Из еды повышенным спросом пользуются креветки (плюс 35 процентов), чипсы (25) и соленая рыба (16), а также готовые салаты, горячие блюда, бутерброды, выпечка, мороженое и плиточный шоколад. В частности, продажи мороженого в торговой сети выросли на 36 процентов. Особо популярен этот десерт в Волгограде и Саранске. А вот жители и гости Казани отдают предпочтение выпечке. Трафик в супермаркетах, расположенных поблизости фан-зон или мест скопления болельщиков, увеличился на 45–63 процента.

По сообщениям корреспондентов «РГ»

Ракурс Уральские перевозчики ополчились против сервисов для попутчиков

Бомбила мимикрировал

Надежда Толстоухова, УрФО

Сервисы поиска попутчиков набирают популярность. Сегодня на самом известном таком сайте зарегистрировано 15 миллионов пользователей, и, по данным руководства компании, число участников виртуального сообщества водителей и пассажиров увеличивается каждый год в полтора раза. Однако, как оказалось, далеко не всех это радует.

Скинемся на заправку

Идея проста и понятна: водитель ищет пассажира, чтобы разделить с ним расходы на топливо. И чем дороже бензин, тем охотнее ты готов поступиться комфортом одинокой поездки в своем уютном автомобильчике. Приятно осознавать, к примеру, что дорога на работу из Заречного в Екатеринбург обойдется не в 250 рублей, а вдвое дешевле. Попутчику тоже удобно: поездка на автомобиле, как правило, стоит даже меньше, чем билет на автобус, а уровень комфорта несравнимо выше.

Но не все так радужно, как пытаются представить владельцы сервисов на своих рекламных плакатах. Бывает, водитель опаздывает или вовсе отменяет поездку в последний момент. Или наберет полную машину народу, так что в салоне нечем дышать. Автомобиль может оказаться таким, что, сев в него, всю дорогу боишься, как бы на очередной яме у него не отвалилось колесо. А если сам берешь попутчиков, никто не гарантирует, что они окажутся воспитанными и уравновешенными людьми. Иные садятся в машину в сильном похмелье, другие начинают советовать тебе, как управлять машиной, или, что еще хуже, вести нескончаемые и отвлекающие водителя беседы по телефону.

Сервис для «серых»

Но если для потенциальных попутчиков такое партнерство—все-таки благо, то для индивидуальных предпринимателей, работающих на регулярных автобусных рейсах,—абсолютное и бесспорное зло.

—Эти сервисы «вышибли» у нас самые выгодные утренние и вечерние рейсы. А днем ведь толком никто не ездит, но нам все равно приходится гонять автобусы. По идее, выгода от утренних и вечерних рейсов должна компенсировать провал в дневные часы. Но сейчас этого нет. Наши рейсы в Екатеринбург и Белоярский не субсидируются, и, если так пойдет дальше, нам придется их закрыть,—говорит перевозчик из Заречного Михаил Шиф.

По поводу этой ситуации очень эмоционально высказывается директор Союза автотранспортных предпринимателей Свердловской области Лилия Саранчук. По ее словам, за личиной обычных водителей, которые едут куда-то по своим делам и просто берут попутчиков в дорогу, часто скрываются недобросовестные предприниматели, работающие без лицензии. Они порой водят не обычные легковушки, а минивэны или даже полногабаритные автобусы, и берут за свои услуги те же деньги, что и регулярные перевозчики, или лишь чуть меньше.

—На сайтах поиска попутчиков или билетов на автобусы бок о бок соседствуют два вида объявлений: одни действительно от тех, кто просто едет по своим делам и хочет немного сэкономить, а другие—от «бомбил», нашедших способ рекламировать нелегальные перевозки. Отличить одних от других не составляет труда. Первые предлагают два–три места по цене, не покрывающей даже цену топлива, вторые—уже 8–10 мест по полной стоимости билета на автобус. И если с первыми мы скорее всего ничего не сможем сделать, они так или иначе заберут себе какую-то небольшую долю пассажиропотока, то со вторыми нужно бороться. Они создают реальную угрозу всей системе регулярных автобусных перевозок,—говорит Саранчук.

Информационные сервисы обеспечивают нелегальным перевозчикам полную свободу действий. Они вольны выбирать время и место отправления, но не обязаны ездить регулярно. Не набрал полный салон пассажиров—можешь вернуть деньги тем, кто пришел, и отменить рейс. Никто не заставит ездить в далекие деревни на три двора. Никто не потребует соответствия жестким нормам безопасности. Как следствие, из-за сниженных издержек они могут позволить себе ценовой демпинг, чем и пользуются весьма активно. Саранчук предрекает: они дождутся, пока регулярные перевозчики вынуждены будут уйти с рынка, и тогда установят монопольно высокие цены на свои услуги.

Подобная ситуация и в других регионах. Так, в Краснодарском крае, по данным руководителя центра правовой поддержки ассоциации «Региональный автотранспортный союз» Алексея Дынько, деятельность ресурса BlaBlaCar с 2014 года привела к 70-процентному уменьшению пассажиропотока на автобусных маршрутах. На Урале пока не так, но перевозчики опасаются, что это лишь вопрос времени.

Неполноценный закон не защищает

Самое плохое в этой ситуации то, что недобросовестные дельцы никаких писаных норм не нарушают. Их отношения с пассажирами узаконены договором фрахтования, в соответствии с которым частное лицо имеет право занять транспортное средство целиком или частично. «Кликая» кнопку «забронировать поездку» человек автоматически «подписывает» договор. После этого предъявить какие-то законные претензии к перевозчику его конкуренты или органы власти уже не могут.

—Единственный выход—реформа законодательства о перевозках. Во-первых, нужно разделить понятия «совместные» и «заказные» поездки. Во-вторых, установить порядок работы информационных систем с теми, кто зарабатывает на последних. В-третьих, обязать заказных перевозчиков следовать тем же требованиям транспортной безопасности, которые предписано соблюдать предпринимателям, работающим на регулярных рейсах,—говорит Лилия Саранчук.

Интересно, что если она принципиально готова смириться с существованием водителей, берущих попутчиков ради экономии на бензине, то ее коллега Станислав Новичихин, президент Союза «Челябоблавтотранс», считает, что нужно либо вовсе запретить эту деятельность, либо заставить ее лицензировать.

—Мы не против конкуренции, но на равных: пусть получают лицензии и оказывают услуги такси. Мы сделали срез: некоторые машины дважды в день идут из Челябинска в Екатеринбург и обратно. Трудно представить, что кто-то по своим делам станет так ездить. Я считаю, что это все прикрытие «серого» бизнеса. Почему я должен платить налоги и работать в таких жестких условиях, а они нет?—возмущается он.

Челябинские перевозчики, по словам Новичихина, пытаются подстроиться под нынешние условия. Они уже заключили соглашение с платформой «Яндекс. Автобус» о том, что будут размещать там информацию о своих рейсах с возможностью купить билеты онлайн в обмен на то, что ресурс не станет сотрудничать с заказными перевозчиками. Примерно о том же хотят договориться с сервисом BlaBlaCar.

—Они должны следить, чтобы один и тот же водитель не предлагал поездку чаще двух–трех раз в месяц, а если он делает это, то должен предоставить лицензию такси. Мы считаем, что так будет справедливо,—заявил Новичихин корреспонденту «РГ».

Замминистра транспорта и дорожного строительства Свердловской области Дмитрий Брусянин предлагает издать нормативно-правовой акт, устанавливающий запрет на отправление одного и того же транспортного средства по заказу трех и более человек из одного и того же места более трех раз в месяц. Лилия Саранчук возражает: идея изначально мертворожденная, ничто не помешает перевозчику всякий раз менять место отправления, он ведь не обязан стартовать от автовокзала. Других идей о том, как урегулировать ситуацию, у региональных чиновников пока нет.

Хотели как лучше

Представители самих интернет-сервисов настаивают на том, что совместные поездки несут только благо: сокращается количество автомобилей на дорогах, уменьшаются объемы выброса выхлопных газов, население становится более мобильным, развивается внутренний туризм и рынок общепита. По словам Алексея Лазоренко, руководителя BlaBlaCar в России и на Украине, сотрудники компании пристально следят за тем, чтобы простые водители не завышали цены на свои услуги и не ездили одной и той же дорогой слишком часто, а перевозчики, имеющие коммерческие аккаунты, строго соблюдали все требования закона. Но даже самое последовательное исполнение несовершенного закона не сделает ситуацию на рынке более справедливой. Система нуждается в реформировании, это ясно всем, осталось лишь договориться о правилах игры.

—Совместные поездки приобретают такую популярность, потому что они удобны для простых людей. Признание этого понятия на законодательном уровне в России—вопрос времени, потому что сопротивляться технологическому прогрессу бесполезно и контрпродуктивно. Все что нужно—начать данную деятельность правильно регулировать. Это понимают все: и мы, и перевозчики, и правительство,—заявил Лазоренко.

ТАТЬЯНА АНДРЕЕВА

Цены на бензин растут так быстро, что поиск попутчиков в Интернете становится необходимостью для тех, кто ездит на работу в Екатеринбург из соседних городков.

Акцент

> Эксперты предрекают: нелегалы дождутся, пока регулярные перевозчики вынуждены будут уйти с рынка, и тогда установят монопольно высокие цены на свои услуги

КСТАТИ

А вот в Беларуси чиновники решили прибегнуть к кардинальным мерам и полностью запретить водителям брать в дорогу попутчиков за деньги. Министерство по налогам и сборам республики считает их предпринимателями, работающими без государственной регистрации. Их отыскивают по номерам телефонов и приглашают на беседу в налоговую службу. Иногда инспекторы сами заказывают поездку под видом попутчиков. Тем водителям, кто не отказался от идеи сэкономить на бензине после первого предупреждения, грозит крупный штраф и даже конфискация автомобиля.

ИНФРАСТРУКТУРА Почему одни и те же дороги чинят по нескольку раз

Укатали, раскопали, бросили

Михаил Пинкус, Челябинск

Активисты челябинского Общенародного фронта (ОНФ), ежегодно составляющие «Карту убитых дорог», привели неутешительные данные: асфальт на пяти из 11 капитально отремонтированных в прошлом году улиц Челябинска поврежден из-за сезонных ремонтов теплотрасс. Причем часть из них проводится в плановом порядке. Однако дорожники и коммунальщики даже не пытаются как-то координировать свои действия.

—Типичный пример такого головотяпства—улица Каслинская,—рассказывает эксперт проекта «Дорожная инспекция ОНФ/Карта убитых дорог» Олег Гудимов.—В прошлом году ее очень хорошо отремонтировали, использовали новые асфальтовые смеси. А сегодня начали капитальный (я подчеркиваю—не аварийный) ремонт участка теплотрассы и снимают достаточно большой объем асфальта, чтобы потом его восстанавливать. Кому это нужно?

Аналогичная ситуация складывается, по словам активистов, на отремонтированных в рамках программы «Безопасные и качественные дороги» шоссе Металлургов, улицах Богдана Хмельницкого, Братьев Кашириных, Героев Танкограда и проспекте Победы.

Кроме того, качество восстановительных работ после ремонта сетей, как показывает практика, тоже вызывает немало нареканий. На карандаше у ОНФ примеры проведенного спустя рукава восстановления полотна на улицах Румянцева, Сони Кривой, Российской и Артиллерийской.

Случается, что после аварийных работ на сетях поврежденный участок дороги даже не удосуживаются оградить, из-за чего в ночь на 21 июня в Челябинске погиб мотоциклист. Он угодил в свежевырытую яму на улице Каслинской, оставленную коммунальщиками без предупреждающих аншлагов. Теперь в происшествии разбираются сотрудники ГИБДД. Кроме того, заявление о привлечении к ответственности виновных должностных лиц общественники направили в региональное управление СК РФ.

—Корень всех проблем—в отсутствии межведомственного взаимодействия,—считает эксперт ОНФ Алексей Бруй.—По правилам благоустройства территории города Челябинска надзор за дорожным движением на месте производства земляных работ почему-то должна осуществлять ГИБДД. Хотя по принятому в 2015 году федеральному закону проектный надзор исключен из функций этой структуры. По сути, из-за этого пробела должного контроля нет, а происходит перекладывание ответственности с одного ведомства на другое.

Фронтовики уже готовят обращение к челябинским властям с требованием привести муниципальные правовые акты в соответствие федеральному законодательству и обеспечить согласованные действия коммунальных и дорожных служб.

СУД Компания оштрафована за подкуп партнера

ВЗЯТКИ РАЗОРЯЮТ

Михаил Пинкус, Челябинск

В ЧЕЛЯБИНСКЕ получила неожиданное продолжение история о миллионных взятках заместителю директора филиала Ростелекома Василию Прокопенко. Компания, заплатившая теперь уже бывшему топ-менеджеру оператора за участие в проекте «Безопасный город», подвергнута административному штрафу на внушительную сумму.

Как удалось выяснить «РГ», челябинская фирма, специализирующаяся на внедрении современных электронных систем обработки данных и тесно сотрудничающая с госструктурами нескольких регионов, признана судом виновной в передаче незаконного вознаграждения. Ради выгодного контракта на оснащение челябинских улиц системами наружного видеонаблюдения ее экс-руководители буквально завалили господина Прокопенко деньгами, перечислив ему в общей сложности более 45 миллионов рублей. И конечно, получили на аукционах контракты стоимостью 179,7 и 364 миллиона. Однако очень скоро попали в поле зрения УФСБ по Челябинской области.

Как сообщила представитель прокуратуры региона Наталья Мамаева, сами взяткодатели уголовной ответственности избежали, признав вину и активно сотрудничая со следствием. Теперь за их действия придется расплачиваться юрлицу. Насколько существенно «непредвиденные расходы» ударят по экономике, а главное, имиджу предприятия, его руководство говорить отказалось. Однако выводы на будущее, по всей видимости, уже сделаны.

Стоит отметить, что программа «Безопасный город» стартовала в 2015 году и потребовала серьезных бюджетных вливаний, что, по всей видимости, и привлекло нечистых на руку предпринимателей.

ФАС Фирму из Челябинска уличили в производстве чужого лакомства

КОНДИТЕРОВ ПОЙМАЛИ ЗА «КОСИЧКУ»

Михаил Львов, Челябинск

ПРОИЗВОДИТЕЛЬ кондитерских изделий из Челябинска попал под прицел УФАС за изготовление «зефирной косички». Правообладателем бренда оказалась московская компания, занимающаяся оптовой продажей таких изделий в России и странах СНГ.

Как сообщили в антимонопольной службе, москвичи обнаружили свой товар в каталоге челябинских кондитеров и сообщили об использовании запатентованного товарного знака без разрешения правообладателя. Московская компания имеет контракты на производство кондитерского изделия с турецкими и китайскими компаниями, продукцию реализует оптом, в том числе и через собственного дистрибьютора в Челябинске. Однако позаимствовавшие название конкуренты в число покупателей не входят.

—Свои действия челябинская компания объяснила намерением изучить спрос на данную продукцию,—сообщила замруководителя регионального УФАС Татьяна Соболевская.—Однако этот довод не может быть принят во внимание, поскольку действующее законодательство содержит безусловный запрет на использование зарегистрированного средства индивидуализации продукции без согласия правообладателя. По итогам рассмотрения дела компания признана виновной в нарушении закона «О защите конкуренции».

Еще до вынесения этого решения фирма добровольно удалила из своего каталога упоминание о «зефирной косичке». Однако, поскольку факт нарушения закона подтвержден, ей все равно грозят серьезные санкции. По закону за такого рода правонарушения для должностных лиц предусмотрен 20-тысячный штраф либо дисквалификация на срок до трех лет, для юрлица—штрафа в размере от одного до 15 процентов торгового оборота, но не менее 100 тысяч рублей, отметили в УФАС.