



Сергей АРИСТОВ,
начальник департамента экономики
Тверской области:

— *Думать о будущем надо всегда, и даже если это не выльется в законченный документ, концепция развития каждого муниципалитета так или иначе будет отражена в итоговом варианте «Стратегии-2025». В противном случае многие события, которые можно и нужно предугадать, станут неожиданностью и решать проблемы будет гораздо сложнее.*

планируется ее достичь?

— Механизмы просты и сложны одновременно. Понятно, что они не будут одинаковыми для разных направлений, но так или иначе все упирается в создание нового качества жизни. Например, такой, как развитие человеческого капитала. Для этого необходимо создать уникальную городскую среду с разнообразием досуга, насыщенной культурной жизнью, новые высокооплачиваемые рабочие места, особенно для молодых людей, широкие возможности для покупки жилья, современную социальную инфраструктуру и т.д. Или, к примеру, развитие аграрного сектора — мы планируем сделать акцент на создании нового типа производства именно как средства сохранения уклада жизни на селе. Это касается не столько поддержки АПК как сектора экономики, сколько поддержки именно качества жизни на селе. Что же касается «радужности» перспектив, могу сказать одно — амбиции всегда вызывают скепсис. Вспомните 2000 год, когда средняя зарплата в области составляла 3 тыс. рублей. Сейчас она составляет 15 тыс. рублей, и это воспринимается как данность. Но если бы 10 лет назад я обещал пятикратный рост зарплат, вряд ли бы мне кто-нибудь поверил.

— *Сейчас стратегия развития региона вынесена на суд общественности, и за достаточно короткий срок к ней накопилось уже немало вопросов. В частности, нельзя не заметить, что в документе речь идет в основном о Твери и крупных городах Верхневолжья — Ржеве, Торжке, Кимрах. А что с остальными муниципа-*

литетами? Строятся ли там свои планы на будущее?

— Сразу хочу подчеркнуть, что в общей стратегии развития региона мы не делали упор ни на конкретные отрасли, ни на конкретные районы, рассматривая Верхневолжье как единый организм. Но это не значит, что все территории Тверской области пойдут по одному пути — наоборот, у каждой из них должна появиться своя концепция развития. И в отдельных районах, в частности в Калязинском, Калининском, Конаковском, а также в Твери, эти программные документы уже находятся в высокой степени готовности. Надеюсь, в скором времени свои стратегии появятся и у других муниципалитетов. Понятно, что в одночасье такие документы не создать: эта работа достаточно дорогостоящая, а главное — наукоемкая: хороших специалистов-стратегов буквально несколько десятков не то что в Тверской области, а во всей стране. Поэтому администрация региона должна и, честно говоря, уже готова оказать муниципалитетам всестороннюю поддержку, в том числе и финансовую.

— *Не получится ли так, что отдельные муниципальные образования «опоздают» со своими стратегиями и не найдут себе места в общей стройной картинке?*

— Думать о будущем надо всегда, и даже если это не выльется в законченный документ, концепция развития каждого муниципалитета так или иначе найдет отражение в итоговом варианте «Стратегии-2025». В противном случае многие события, которые можно и нужно

предугадать, станут неожиданностью и решать проблемы будет гораздо сложнее. Приведу пример: еще в 2007 году мы начали рассматривать вопросы, связанные с предполагаемым строительством высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва — Санкт-Петербург. Изначально было понятно, что она буквально разрежет Тверскую область на две части, что серьезно повлияет на каждого конкретного человека. Мы начали разрабатывать различные механизмы, которые могли бы минимизировать это влияние, но не угадали со сроками: да, ВСМ не появилась, но был запущен поезд «Сапсан», хотя планировалось открыть высокоскоростное движение не раньше 2014 года. В результате сейчас приходится решать проблемы территорий в режиме цейтнота. Конечно, от форс-мажора никто не застрахован, но стратегическое планирование позволит нейтрализовать если не все, то многие факторы, которые впоследствии могут негативно отразиться на жизни региона.

— *Тем не менее, до того как разрабатывать концепции на местах, муниципалитетам неплохо было бы понять, какое будущее ждет Тверскую область в целом. А с этим, как выяснилось, тоже есть проблемы: текст «Стратегии-2025» нельзя назвать абсолютно доступным для понимания...*

— Соглашусь, что в представленном документе есть определенный перегиб в сторону специализированной терминологии. Но я не вижу ничего зазорного в том, чтобы использовать новые для русского языка слова при опи-

сании завтрашнего дня. Сравните: 15 лет назад ни в одном документе не использовалось слово «компьютер» — вместо него было понятие «ЭВМ». Сейчас такая формулировка выглядит уже, по меньшей мере, странно. Не исключено, что так же странно в 2025 году будет восприниматься сегодняшняя лексика. А ведь стратегию мы разрабатываем именно для будущего. Тем более что многие иноязычные термины, которые используются в документе, не имеют адекватных синонимов в русском языке. Мы, естественно, сделаем текст доступнее для понимания, но в ряде случаев изменить его невозможно.

— *Сергей Анатольевич, в Верхневолжье уже давно наработана практика, когда значимые для региона решения принимаются не в кабинетах, а на открытых дискуссионных площадках. «Стратегия-2025» уже прошла слушания в Общественной палате Тверской области. Планируется ли вынести ее на публичное обсуждение в муниципалитетах?*

— Безусловно. Мы уже разработали программу проведения круглых столов в Твери — их будет порядка десяти, где эксперты и все заинтересованные стороны смогут высказать свое видение нашего общего будущего. И, конечно же, презентации «Стратегии-2025» и дискуссии вокруг этого документа рано или поздно состоятся во всех крупных населенных пунктах региона. Напомню, что участие в обсуждении могут принять все желающие — любое конструктивное предложение обязательно будет учтено при корректировке документа.

Елена ЛАЗУТКИНА

Установка по требованию

Общественность и власть обсудили тарифы на пригородные пассажирские перевозки. В 2011 году они не увеличатся

28 января по поручению губернатора Тверской области Дмитрия Зеленина прошли общественные слушания на тему «Пригородные железнодорожные перевозки. Новый этап». В мероприятии приняли участие представители общественных организаций, профсоюзов, главы районных администраций, руководство Октябрьской железной дороги, пригородных пассажирских компаний (ППК), а также представители региональных органов исполнительной власти.

Необходимость этой встречи продиктована самим временем, ведь до завершения официальной программы системной реформы ОАО «Российские железные дороги» осталось чуть меньше года. Напомним, что на заключительном этапе ее реализации пригородные пассажирские перевозки были переданы с баланса компании в ведение субъектов страны. Как и в других регионах, в Верхневолжье прошел конкурс среди перевозчиков, по результатам которого тверской полигон теперь обслуживают две компании — «Московско-Тверская пригородная пассажирская компания» (МТ ППК) и «Северо-Западная пассажирская пригородная компания» (СЗ ППК). Подсчитав свои выпадающие доходы с учетом арендной платы за подвижной состав, инфраструктуру и услуги РЖД, руководство этих фирм вышло с предложением повысить тариф на пригородные перевозки с 12 рублей за зону до 49 рублей. Кстати, в Тверской области тариф на пригородные пассажирские перевозки не повышался уже два года. «Конечно, он может увеличиться, но не выше уровня инфляции», — считает заместитель губернатора Тверской области Константин Зуев. И с этим согласились представители общественности, принимавшие участие в слушаниях. По расчету РЭК на 2011 год экономически обоснованный тариф на перевозку пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении по территории Тверской области составляет 15,00 руб. за 10 пасс./км. Предполагается, что в качестве альтернативы выпадающие доходы должны погасить региональный бюджет в сумме более миллиарда рублей. Понятно, что для области эта сумма просто неподъемна, особенно если учитывать, что общий объем региональной казны на 2011 год составляет всего 35 миллиардов рублей. По словам начальника департамента транспорта и связи Тверской области Церена Церенова, чтобы изменить ситуацию, наш регион вышел с рядом инициатив в правительство Российской Федерации по сокращению столь колоссальной суммы выплат РЖД. «Считаю, что реформа важна, и более того — просто необходима. Однако она должна проходить в плановом порядке и иметь некоторые защитные механизмы как для населения, так и для местного бюджета, а также соответствовать некоторым принципам», — заметил он. Во-первых, в ходе реформы железнодорожные перевозки должны остаться таким же доступным видом транспорта, как и раньше, особенно для таких категорий граждан, как пенсионеры и студенты. Во-вторых, следует улучшить качество самих перевозок. Третья задача, которую перед департаментом транспорта и связи еще в прошлом году поставил губернатор Дмитрий Зеленин, — сохранение количества маршрутов. К счастью, с этим вопросом областная власть уже справилась. Благодаря своевременно принятым мерам специалистам действительно удалось сохранить все прежние маршруты, более того, в планах открытие нового — Сонково — Савелово — Москва.

Что же касается снижения расходов на пригородные пассажирские перевозки, речь идет не только о принятии мер по пресечению безбилетного проезда, но и о приобретении новых дизельных поездов вместо машин на тепловой тяге. Так, на сегодняшний день в большинстве случаев составы изношены на 60-80%. Администрация области, которая, напомним, является соучредителем ОАО «МТ ППК» вышла с предложением закупить новый дизельный электропоезд стоимостью 160 миллионов рублей и внести его в уставный капитал компании, то же самое предлагается сделать и второму соучредителю — Трансмашхолдингу. Тем не менее даже если удастся снизить выпадающие доходы за счет экономии и перевода подвижного состава и инфраструктуры в пользование ППК, их сумма все равно останется внушительной. По мнению экспертов, необходимо федеральное субсидирование. Но проект, по которому из федеральной казны регионам на покрытие убытков ППК предполагается выделить 25 миллиардов рублей, находится еще в стадии разработки, и окончательное решение не принято до сих пор. Несмотря на это, по заверению представителей региональной власти и руководства ОАО «РЖД» роста тарифа в 2011 году не ожидается.

Помимо тарифов члены и эксперты Общественной палаты Тверской области обсудили меры по улучшению качества перевозок для людей с ограниченными возможностями здоровья, а также введение единого электронного проездного билета. «Железнодорожный пригородный транспорт должен быть доступен всем категориям граждан, — уверен председатель Общественной палаты Тверской области Владимир Сулов. — Думаю, что выход из этой непростой ситуации администрация области обязательно найдет, а общественность, в свою очередь, поддержит губернатора и департамент транспорта в контроле за качеством осуществления пригородных пассажирских перевозок».