

10 Как российским городам решить транспортную проблему

11 Антон Алиханов о влиянии малого и среднего бизнеса на экономику Калининградской области

12 Почему ВЭБ.РФ и Корпорация МСП включились в реализацию резонансной реформы

# Навигатор будущих достижений

В нынешнем году заработает онлайн-платформа «ГеоВЭБ», создаваемая ВЭБ.РФ и Корпорацией МСП. По сути, это новый инструмент, позволяющий оценить эффективность инвестиций и их влияние на экономику городов. Но в более широком разрезе этот уникальный сервис обещает стать одним из действенных инструментов для реализации шагов по достижению национальных целей, обнародованных в майском указе президента Владимира Путина, и показателей, заложенных в нацпроектах.

— проект —

Любой инвестор — будь это бизнесмен или крупная компания — заинтересован в эффективности вложения своих средств. Учитывая этот фактор, на старте любого проекта требуется тщательный анализ многих параметров, которые прямо или косвенно повлияют на результат. И здесь могут появиться совершенно неожиданные ситуации. Предположим, в определенном городе запланировано создание нового производства, которое должно решить сразу несколько насущных вопросов: создать новые рабочие места и увеличить экономический потенциал региона.

Авторы проекта потратили много сил и времени на создание бизнес-модели и даже смогли привлечь инвесторов, но уже во время его реализации или — что еще хуже — к моменту его запуска может выясниться, что не был учтен какой-либо параметр и влияние проекта на экономику города или городскую среду может иметь не только положительные эффекты. Пиши пропало: интересней на старте план может превратиться в головную боль инвестора и города. Чтобы минимизировать возникновение вышеописанных ситуаций, ВЭБ.РФ в партнерстве с Корпорацией МСП разработает онлайн-платформу «ГеоВЭБ». По сути, эта система, работающая на big data и использующая искусственный интеллект, должна стать своеобразным навигатором в инвестиционной деятельности. На первом этапе эта платформа будет использоваться для поддержки инвестиционных целей ВЭБ.РФ и структур, входящих в семью институтов развития.

Это только часть функций масштабного проекта. Если посмотреть шире, создаваемый навигатор в будущем должен стать экосистемой формирования портфеля инвестпроектов, позволяющих достичь целевых показателей отраслевых нацпроектов, заложенных в майский указ президента Владимира Путина национальных целей, среди которых рост благосостояния граждан и вхождение России в число пяти крупнейших экономик мира. Кроме того, среди целей — естественный прирост населения, рост продолжительность жизни, рост доходов населения и рост обеспеченности комфортным жильем.

Опыт создания и успешной работы Портала Бизнес-навигатора МСП позволяет нам создавать информационные решения для всей группы институтов развития, координируемых ВЭБ.РФ. Сегодня сервисами портала пользуются более 1,5 млн предпринимателей, из них, по данным ФНС России, около 740 тыс. улучшили свои бизнес-показатели. Новая разработка ГеоВЭБ позволит целенаправленным образом формировать портфель инвестпроектов в сферах городской экономики с учетом емкости инвестиционных ниш в отдельных отраслях, прогнозов их развития и эффекта влияния на показатели национальных проектов и национальные цели. Реализация проектов с расчетом не только финансовой, но и социальной отдачи позволит получать положительные эффекты для жителей городов и городской экономики.

**АЛЕКСАНДР БРАВЕРМАН,**  
**ГЕНДИРЕКТОР**  
**АО «КОРПОРАЦИЯ МСП»**



Опыт создания и успешной работы Портала Бизнес-навигатора МСП позволяет нам создавать информационные решения для всей группы институтов развития, координируемых ВЭБ.РФ. Сегодня сервисами портала пользуются более 1,5 млн предпринимателей, из них, по данным ФНС России, около 740 тыс. улучшили свои бизнес-показатели. Новая разработка ГеоВЭБ позволит целенаправленным образом формировать портфель инвестпроектов в сферах городской экономики с учетом емкости инвестиционных ниш в отдельных отраслях, прогнозов их развития и эффекта влияния на показатели национальных проектов и национальные цели. Реализация проектов с расчетом не только финансовой, но и социальной отдачи позволит получать положительные эффекты для жителей городов и городской экономики.



«ГеоВЭБ» обещает стать одним из действенных инструментов по достижению национальных целей, обнародованных в майских указах президента страны

Система работает на основе Big Data, включающей в том числе временные статистические ряды по каждому из показателей в трех направлениях: демография, экономика, социальная инфраструктура (за более чем десятилетний период наблюдений, составляющие собой в совокупности индивидуальную характеристику каждого города, выполненную на основе единого методического подхода). Кроме того, применяются данные ГИС в различных отраслях, а также тематические и базовые пространственные данные.

О масштабности новой онлайн-платформы говорит тот факт, что на начальном этапе база знаний о городской экономике охватит более 700 показателей в каждом городе. Среди них, например, такие индикаторы, как демография, социальные, экономические, финансовые показатели, индекс качества городской среды, обеспеченности населения объектами здравоохранения и образования, показатели в сфере общественного транспорта, розничной торговли, общепита, жилищного и иного строительства, производство пищевых продуктов, лекарственных веществ, обращение с отходами, водоснабжение и водоотведение, уровень платежеспособного спроса населения, потенциальные транспортные и пешеходные потоки.

Наличие обширных статданных не всегда позволяет с первого раза определить мультипликативный эффект их использования. На языке статистики это называется «умение читать цифры». Иначе говоря, это умение анализировать имею-

ся параметры, рассчитывать и прогнозировать синергетический эффект. Как раз «ГеоВЭБ» и призван решить эти задачи с помощью цифровых технологий. В идеале, это позволит структурам, входящим в семью ВЭБ.РФ, и самому институту развития получать очевидный эффект от реализации своих инвестиционных проектов, большая часть которых направлена не только на развитие существующих отраслей, но и на создание новых рыночных сегментов (ниш).

## Два шага

На первом шаге будет возможность выяснить состояние развития города по основным социально-экономическим показателям. Кроме того, на этом этапе есть возможность высчитать нехватку объектов городской инфраструктуры либо их перенасыщение. Использование этих данных позволит властям городов понять степень достижения показателей, корреспондирующих национальным целям, определенных в майских указах президента. То есть создаваемый на первоначальном этапе для инвестиционных целей ВЭБ.РФ «ГеоВЭБ» станет уже в ближайшей перспективе онлайн-ресурсом, который может быть использован в управленческих целях.

На втором шаге навигатор позволит на основе оценки текущего состояния городов и их потенциалов развития определять предпосылки для реализации инвестиционного проекта для достижения максимальных эффектов для города и населения. В Корпорации МСП говорят, что инвестиционный потенциал рассчитывается для каждой отрасли и каждого города в отдельности, формируя таким образом матрицу возможного распределения инвес-

тпроектов в портфеле и формируя комплексные решения из нескольких проектов, взаимно дополняющих друг друга, мультиплицируя эффект каждого.

Тщательная оценка и ранжирование позволяет отобрать максимальные емкие отрасли для инвестирования в каждом из городов, а также распределять инвестиционный ресурс по проектам между городами с максимальной эффективностью,

**ИГОРЬ ШУВАЛОВ,**  
**ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ВЭБ.РФ**



Мы смотрим на инвестиционные проекты с точки зрения их комплексного эффекта для развития городской экономики, и в первую очередь для повышения качества жизни горожан. Создание любого предприятия влечет развитие современной инфраструктуры, жилищного строительства, рост предпринимательской активности. Поэтому важно уже на этапе принятия решений о проекте оценить его эффект для городской жизни, чтобы он был позитивным, быстрым и качественным.

позволяя добиться прироста ключевых показателей социально-экономического развития города, вкладывая в национальные проекты и национальные цели.

На втором шаге онлайн-система рассчитывает влияние конкретно-

го инвестпроекта на социально-экономическое развитие города с учетом фактических значений проекта по целому массиву показателей. Например, в расчет берутся: площадные (градостроительные) и мощностные характеристики инвестиционного проекта, объемы производства и расход натуральных ресурсов, выручка от проекта, затраты в форме капитальных вложений и операционные затраты, прибыль проекта до налогообложения, чистая прибыль. Кроме того, учитываются объем налоговых отчислений в бюджеты всех уровней, прирост среднесписочной численности работников, объемы фондов оплаты труда и иные данные.

Во-первых, оценка влияния инвестиционного проекта на развитие города включает в себя прямой эффект в форме прироста валового городского и регионального продукта, прироста реальных доходов населения, прироста жилищной обеспеченности и роста качества городской среды через повышение обеспеченности и доступности объектов городской инфраструктуры. Во-вторых, определяются мультипликативный эффект за счет межотраслевого влияния инвестпроекта: прироста выручки, налоговых отчислений, занятости и фонда оплаты труда в смежных отраслях. И, в-третьих, определяются косвенные эффекты, возникающие во времени — как реализация конкретного проекта повлияет, например, на прирост численности населения города и миграцию, прирост жилого фонда и потребностей населения в социальных услугах.

Сейчас многие эксперты, а также представители власти говорят о необходимости конкуренции городов за человеческий капитал.

# «Как выглядеть городам — решают их жители»

— мнение —

**Современная история развития мегаполисов показывает одно: если условия для жизни людей не созданы, в небытие уйдет и большой промышленный город. Министр строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ ВЛАДИМИР ЯКУШЕВ убежден, что удобным для жизни и востребованным может быть как малый, так и большой город. Но все в конечном итоге будет сводиться не к его масштабу, а к тому, насколько удобно и комфортно здесь жить.**

Сегодня благодаря реализации нацпроектов, в том числе и нашего профильного — «Жилье и городская среда», мы видим, как меняются многие российские города. В них появляются новые общественные территории, строятся современные жилые кварталы и социальная инфраструктура, расселяется аварийное жилье... Города меняются для каждого из нас. Эти положительные



изменения служат тем самым драйвером развития инвестиционной привлекательности. Потому что невозможно открыть кофейню там, где нет тротуара и пешеходная доступность под большим вопросом, невозможно развивать сеть спортклубов, понимая, что общественный транспорт не позволит людям добраться до них быстро и удобно.

Для оценки состояния городов у нас есть особый критерий — индекс качества городской среды, оценивающий сразу 36 взаимосвязанных количественных индикаторов. При этом он позволяет выработать на основе полученных результатов рекомендации по всестороннему улучшению территории. Смотришь на результаты индекса и понимаешь: здесь хромает транспортная сфера, тут вопросы по расселению аварийного жилья, здесь нужны новые детские сады и больницы. Теперь остается дело не за малым, как хотелось бы сказать, а за большим: воплотить это в жизнь и создать ту самую среду, в которой будет хорошо человеку. А значит, и всем сопутствующим сферам бизнеса, из которых и складывается экономика городов.

На благоустройство городов только из бюджета РФ в этом году будет направлено почти 45 млрд руб. — такая сумма зарезервирована в федеральном проекте «Формирование комфортной городской среды». Именно этот проект — один из самых узнаваемых и успешных: в прошлом году в нем участвовали 3,158 тыс. муниципальных образований, в порядок привели 22 тыс. общественных пространств и дворов по всей стране. Регионы и муниципалитеты выполнили планы по благоустройству в три раза.

Как выглядеть городам — решают их жители. Они участвуют в обсуждении проектов программ формирования комфортной городской среды, выбирают дизайн-проекты, вносят посылку финансовую легу, оценивают результат. В прошлом году активное участие в решении вопросов развития городской среды приняли участие более одиннадцати миллионов человек. Форм участия масса: это общественные обсуждения, форумы, анкетирование, опросы и фокус-группы, проектные семинары, мастерские. 2020 год добавил новые форматы — онлайн-голосование на различных платформах и в соцсетях.

Активное участие объединяет горожан. Особенно это заметно в ма-

лых городах. Пространства, которые здесь создаются, служат в дальнейшем точками притяжения людей. Этот критерий несет в себе значимый положительный эффект и имеет важное значение в сплочении наших граждан. Вместе с новыми объектами формируются и новый образ мышления жителей.

Изначально мы ставили задачу, чтобы бюджет РФ покрывал только часть расходов — остальные средства привлекаются на условиях софинансирования из региональных и местных бюджетов. В 2019 году регионы вложили в преобразование городов 21 млрд руб., еще 12 млрд руб. — это средства местных бюджетов и почти 2 млрд руб. — внебюджетные деньги. На Всероссийском конкурсе лучших проектов создания комфортной городской среды, который впервые был проведен в 2018 году, мы разыгрываем 5 млрд руб. на проекты благоустройства в исторических городах и городах с населением до 100 тыс. человек. Условия составлены таким образом, что шанс

на успех имеют только те заявки, которые помимо качественного архитектурного решения имеют прогнозируемый социально-экономический эффект и подготовлены с учетом мнения жителей. По итогам реализации 80 проектов — победителей третьего конкурса, который прошел в начале этого года, прогнозируется создание 5 тыс. рабочих мест, а доходы бюджетов от эксплуатации благоустраиваемой территории могут превысить 900 млн руб. в год. Суммарный по всем проектам пешеходный трафик ожидается на уровне 22,5 млн человек в год.

Современный подход к управлению городами и их экономикой состоит в комплексном, синхронизированном развитии. Только при таком подходе, который включает в себя привлечение экспертов разных профилей, применение больших данных, участие граждан, наши города будут развиваться наиболее эффективно и становиться привлекательными и для жизни, и для бизнеса.

# «Развитие с опорой на традиции»

Тула издавна славится своими традициями — производственными, историческими, культурными. Но в последние годы она все больше звучит и как современный, динамичный регион. Губернатор Тульской области **Алексей Дюмин** рассказал, как благодаря принимаемым мерам удастся создать положительный образ региона.

— регионы —

В Тульской области активно модернизируется городская среда, что создает благоприятный бизнес-климат, увеличивает турпоток, привлекает новые кадры и формирует положительный образ региона. Это уже подтвердили возрожденная Казанская набережная и новое городское пространство «Искра». Впереди — открытие «Музейного квартала» и ревитализация всего исторического центра.

Схожий эффект на экономику оказывает и проект «Формирование

комфортной городской среды». За четыре года мы благоустроили в регионе 829 дворов. На очереди — еще около 300. Привели в порядок 90 общественных пространств: парков, скверов, площадей, набережных и пляжей. Речь идет не только об областном центре. Города региона меняются на глазах, и это позволяет лучше организовывать досуг людей, развивая сферу обслуживания.

Кроме того, контракты по программе ФЦГС обеспечили работой более 100 малых и средних предприятий, а это около 1500 рабо-



ФОТО: СПИДКА Губернатора Тульской области

чих мест. Все это также помогло региону выполнить показатели нацпроекта. Городская среда признана благоприятной в пяти наших городах: Туле, Новомосковске, Щеки-

но, Алексине и Веневе. Синхронизированное выполнение нацпроектов стало для Тульской области важным инструментом развития. Уже второй год подряд наш индекс ка-

чества городской среды держится на уровне выше общероссийского.

Однако мало вкладывать средства только в благоустройство и инфраструктуру. Важно поддерживать сам бизнес. И для этого мы активно сотрудничаем с Корпорацией МСП. В 2018 году запущена программа льготного кредитования по ставкам на порядок ниже рыночных — не выше 8,5%. Только в прошлом году тульский бизнес получил по ней почти 5 млрд руб. в виде кредитов. Это 8% от всего объема кредитов МСП в регионе. Программа льготного лизинга, которую также курирует Корпорация МСП, дала предприятиям возможность закупать оборудование на гораздо более выгодных условиях, чем при обращении в коммерческие компании. За 2019 год тульскими организациями заключено 12 таких сделок на общую сумму почти 100 млн руб. И мы уверены, что это только начало.

Поручительство Корпорации МСП, в том числе совместно с Тульским областным гарантийным фон-

дом, помогает бизнесу преодолеть одно из главных препятствий для получения кредитов — отсутствие залогового имущества. В прошлом году общий объем гарантий корпорации составил 110 млн руб. За пять месяцев 2020 года — почти в шесть раз больше: 682 млн руб.

Не хуже показатели и у регионального фонда. В 2019 году он помог бизнесу привлечь 579 млн руб. кредитов, а за последние полгода — еще 1,2 млрд руб. Это позволило начать реализацию многих важных для региона проектов. Например, начать строительство инновационного производства трубных систем в Щекино, а также современного завода глубокой переработки зерна в Ефремовском биотехнологическом кластере, профинансировать строительство ледовой арены и многих других значимых объектов. Такой комплексный подход — поддержка бизнеса плюс развитие инфраструктуры — это серьезный задел для дальнейшего развития не только нашего региона, но и страны в целом.

## Транспорт доходности

— городская среда —

**Непрекращающийся процесс миграции в крупные города ставит перед их экономикой новый вызов по модернизации и развитию транспортной инфраструктуры. Но для российских населенных пунктов в условиях недостатка средств и необходимости реализации социальных обязательств этот процесс может быть непростым. Помочь им может комплексная программа модернизации пассажирского транспорта в городских агломерациях, которую правительство разрабатывает совместно с ВЭБ.РФ по поручению президента. В дальнейшем эти меры будут способствовать мультипликативному росту региональных экономик.**

По прогнозам ООН, к 2050 году более двух третей населения планеты будет жить в мегаполисах и городах. При этом в России доля городского населения уже достигает 75%. «Города будут меняться, трансформироваться, но такой формат организации жизни в настоящий момент выглядит безальтернативным для большинства людей», — объясняет партнер компании «НЭО Центр» Алексей Волостнов. Россия здесь вряд ли станет исключением. При этом на протяжении всей истории рост города сопровождался активным развитием транспортной инфраструктуры. Каналы в Венеции и Брюгге в свое время были основой процветания этих городов, а мегаполисы XIX века потребовали железных дорог, трамваев и метро, напоминает доцент МАДИ (ГТУ) Сергей Зеге. Наличие развитой и удобной системы общественного транспорта для городов и сейчас выглядит безальтернативным путем развития. Но пока во многих российских регионах с этим есть сложности.

### Проблема роста

Гендиректор фонда «Институт экономики города» (ИЭГ) Александр Пузанов объясняет, что система общественного транспорта в России развивалась по отличному от европейского сценария: со времен СССР города унаследовали сравнительно высокую долю пользования общественным транспортом, но в 1990-х и 2000-х они столкнулись с бурным и стихийным ростом использования личного транспорта, в то время как на Западе ситуация в этот период развивалась в обратном направлении.

В определенный момент города столкнулись с перегруженностью, решить которую просто за счет расширения улично-дорожной сети стало невозможно — ответом на проблему стало введение мер, стимулирующих сокращение количества поездок на собственном автомобиле, например платные парковки. «Но этого недостаточно, эзда на общественном транспорте сама по себе должна быть привлекательна и удобна для пассажира», — рассуждает господин Пузанов.

С удобством общественного транспорта для пассажиров во многих городах сейчас действительно есть проблемы. Директор департамента объектов железнодорожного транспорта института «Иппрогор Проект» Валерий Гайдуков отмечает, что во многих регионах пока не выработан системный подход к организации движения: «Городской транспорт движется не в соответствии с потребностями пассажиров и с расписанием, а как удобно водителю». Господин Пузанов соглашается, что сеть маршрутов в большинстве городов сложилась еще в индустриальный период: «Тогда ситуация была другой: большие массы людей перемещались с завода и на него, сейчас структура занятости существенно изменилась, у людей вырос объем свободного времени, перемещения по городу стали гораздо более разнообразными и разветвленными».

### Необходимые перемены

В ИЭГ указывают, что в современном понимании маршруты должны делиться на магистральные и районные. Первые — более быстрые, соединяют собой разные части города. Предполагается, что пассажир добирается до него на районном транспорте, делает пересадку, быстро перемещается в другую часть города, где опять же может воспользоваться районным маршрутом.



КОЛТАНОВ СЕРГЕЙ

С удобством общественного транспорта для пассажиров во многих городах сейчас действительно есть проблемы

Именно такой подход предполагают проекты комплексного развития общественного транспорта в российских городах. Комплексность заключается в обновлении маршрутной сети общественного транспорта, переводе перевозчиков на брутто-контракты, введении единого электронного билета на все виды транспорта, обновлении подвижного состава, модернизации и расширению трамвайных и троллейбусных систем.

В текущем году Минтранс России в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» начал оказывать содействие регионам в обновлении городского пассажирского транспорта. На 2020 год отобраны 12 городских агломераций: Белгородская, Екатеринбургская, Воронежская, Омская, Казанская, Нижегородская, Череповецкая, Ивановская, Кемеровская, Липецкая, Пермская и Самарско-Тольяттинская. Их заявки получили наивысшую оценку при отборе.

Автобусный парк сейчас обновляется в Перми. Это первый проект развития общественного транспорта, в котором Минтранс России, ВЭБ и ГТЛК объединили свои усилия. Здесь профинансировано приобретение 111 низкопольных автобусов отече-

ственного производства в объеме 1,3 млрд руб. Из них 42 автобуса, работающих на компримированном природном газе, поставляются со скидкой 60% от их стоимости в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги». Проект в Перми начался с нового электронного билета, затем была обновлена маршрутная сеть, на текущем этапе идет обновление парка трамваев и автобусов, заключаются брутто-контракты. Далее — строительство новых трамвайных линий.

Урбанисты называют такой подход созданием мультимодальной системы с удобными транспортно-пересадочными узлами, в которую интегрирован весь городской общественный транспорт. По словам Александра Пузанова, сюда же относятся и электронные табло на остановочных пунктах, которые позволяют пассажиру планировать свое транспортное поведение: он четко понимает, когда придет автобус, и может решить, ждать его или выбрать другой путь.

Проекты в регионах существенно отличаются. Валерий Гайдуков объясняет, что универсальной схемы развития общественного транспорта для городов быть не может. «У Новошахтинска в Ростовской области, территория которого состоит из поселков, бывших когда-то шахтоуправлениями, и подмосковного Михнево, где пассажиропоток и дейст-

вующие маршруты меняются сезонно, принципы организации движения будут совершенно разными», — приводит он пример.

Еще один проект реализован в текущем году в Твери, где создан единый оператор пассажирских перевозок, внедрены брутто-контракты и обновлен парк почти в полтысячи современных автобусов. ВЭБ.РФ профинансировала поставку 438 автобусов группы ГАЗ, выделив на них более 3 млрд руб. Дополнительно госкорпорация и банк ДОМ.РФ предоставили тверскому перевозчику гарантийную поддержку на 2 млрд руб. в рамках госконтрактов на перевозку пассажиров.

### Дополнительные доходы

Президент Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин объясняет, что развивать собственные транспортные системы самостоятельно регионам в большинстве случаев мешает недостаток финансирования. «Это в первую очередь обусловлено социальным фактором, необходимостью сдерживать рост тарифов, кроме того, многие регионы выступают дотационными сами по себе», — рассуждает он. Господин Иванкин добавляет, что коммерческим банкам за счет невысокой доходности и длительной окупаемости участие в обновлении общественного транспорта обычно не интересно.

Затем будут организованы реставрация и реконструкция существующих объектов, создание нового многофункционального пространства для бизнеса, культуры, спорта и реализации социальных проектов. Над концепцией Морозовского городка трудилось КБ «Стрелка» — признанный лидер в проектах реставрации территорий — с привлечением тверских специалистов.

ВЭБ.РФ также принимает участие во флагманском для туристической сферы Верхневолжья проекте — создании курорта мирового класса на территории единственной в ЦФО особой экономической зоны (ОЭЗ) туристско-рекреационного типа «Завидово». Здесь формируется кластер «Волжское море» с уникальным транспортно-логистическим узлом. Реализация проекта позволит Тверской области стать центром внутреннего водного туризма центральной части нашей страны.

При поддержке ВЭБ.РФ в ОЭЗ уже создан курортный комплекс Radisson Resort Zavidovo. Предполагается, что при участии госкорпорации будут построены новые отели, открыты многофункциональный конгресс-центр, горнолыжный склон, крытый всепогодный семейный центр спортивных и водных развлечений международного уровня.

Это только основные направления сотрудничества. Мы рассматриваем госкорпорацию ВЭБ.РФ как надежного партнера, планируем реализовать еще ряд крупных и амбициозных проектов, которые помогут раскрыть потенциал Тверской области.

Прежде всего это касается создания и модернизации инфраструктуры под электро-транспорт. Именно эту проблему должна решить комплексная программа модернизации пассажирского транспорта в городских агломерациях, которая позволяет реализовать, в частности, троллейбусные и трамвайные концессии, требующие наибольшего объема финансирования.

При этом в приоритете остается социальная составляющая: планируется, что время в пути в общественном транспорте сократится на 20% не менее чем для трети всех пассажиров, на 25% упадет объем выбросов в атмосферу вредных веществ, на 15% снизится число ДТП с участием городского пассажирского транспорта.

В то же время появление качественной системы общественного транспорта может обеспечить мультипликативный рост экономики регионов. Кроме того, такой подход позволяет значительно увеличить налоговые поступления в муниципальный бюджет.

Сам по себе общественный транспорт — крупный источник дохода. Господин Пузанов объясняет, что маршрутная сеть, остановочные пункты, улично-дорожная сеть, по сути, выступают собственностью города, которой нужно грамотно распорядиться. «Плохо, если на маршрутах возникает конкуренция между муниципальными и частными перевозчиками — например, не должно складываться ситуаций, когда перед автобусом к остановке подъезжает маршрутка, забирая всех платежеспособных пассажиров», — рассуждает он.

### Непрямая поддержка

Но речь идет не только о прямых доходах. «Экономика города требует постоянного совершенствования систем обмена деятельностью между людьми: именно они создают предпосылки для развития новых технологий и производств, улучшения быта жителей, а без совершенствования транспортных связей достичь в этом хороших результатов проблематично», — объясняет Сергей Зеге. Господин Пузанов добавляет, что эффективная городская система позволяет сократить издержки населения при перемещении по городу, оказывая эффект снижения транспортной усталости.

Одновременно развивается человеческий капитал: у горожан больше времени для самореализации, общения с семьей. «Кроме того, эффективная транспортная система позволяет планировать более компактное развитие городов, а значит, более эффективно использовать имеющиеся земельные ресурсы», — рассуждает эксперт. Алексей Волостнов соглашается, что наличие развитой транспортной инфраструктуры повышает стоимость земельных участков и недвижимости в городе. В качестве примера эксперт приводит Москву, где программы повышения транспортной доступности промзон позволяли значительно увеличить капитализацию этих участков и провести программы их редевелопмента, инвестиции в принадлежащие городу территории заметно выросли.

Кроме того, по словам эксперта, за счет увеличения мобильности жителей обеспечивается сбалансированное развитие агломерации. «В мире много примеров изменений городской среды за счет развития транспортной инфраструктуры: развитие промышленных агломераций вокруг Лондона, отдельных районов большого Нью-Йорка или формирование большого Шанхая — мегагорода, состоящего из нескольких агломераций, связанных друг с другом различными видами транспорта», — рассуждает господин Волостнов.

Отдельно он отмечает потенциальный экономический эффект от внедрения «зеленых» технологий, которые могут позволить сократить выбросы CO2 и затраты на улучшение экологической обстановки. Согласно оценкам эксперта, вместе с внедрением «умной» системы управления дорожным движением, которая может обеспечить снижение смертности от аварий на 10%, перевод общественного транспорта на электричество в перспективе до 2025 года позволит среднему городу-миллионнику сэкономить не менее \$5 млрд (из расчета \$2,5 тыс. на жителя) в год за счет снижения выбросов и сохранения жизней.

Ольга Мухина

# «Этот опыт сделал всех нас мудрее»

В последние годы Калининградская область все чаще появляется в контексте проектов обустройства городской среды, развития малых городов. О том, как строится работа по развитию городской экономики, рассказал в интервью губернатор региона **Антон Алиханов**.

— интервью —

— Когда в области был задан вектор развития комфортной городской среды?

— Он был задан подготовкой к чемпионату мира по футболу 2018 года. Помимо масштабных проектов — модернизации аэропорта, строительства дорог, объектов энергетики и, собственно, самого стадиона — в регионе в этот период было очень много сделано в плане обустройства городской среды. Десятки дворовых и общественных территорий были приведены в порядок по программе «Формирование комфортной городской среды». Программа капремонта, стартовавшая пять лет назад, помогла преобразить более 3 тыс. многоквартирных жилых домов, включая исторические здания довоенной постройки.

Комфортная среда создает соответствующие — современные, цивилизованные — форматы и бизнеса, и активности населения. В качестве примера приведу один из проектов, реализованных в регионе совместно с КБ «Стрелка» и «Дом.РФ». Еще три года назад участок улицы Баранова — одной из центральных улиц Калининграда — представлял собой полупарковку—полугорловую площадь. Людям там можно было только с трудом протиснуться между машинами. Сейчас это просторная пешеходная зона с оформленными в едином стилевом решении вывесками магазинов. Там достаточно интенсивный трафик для развития торговых объектов, организации тех же стрит-фудов, различных культурных мероприятий.

Районом деловой и культурной активности в Калининграде скоро станет остров Октябрьский. Помимо стадиона, принимавшего матчи мирового первенства в 2018 году, здесь в рамках нацпроекта «Культура» по поручению президента Владимира Путина возводили культурно-образовательный центр с филиалами Большого театра, Третьяковской галереи, самых известных школ и вузов в сфере искусств. Кроме того, с 2018 года остров Октябрьский является одним из двух российских офшоров — Специальных административных районов, где уже зарегистрировано 29 резидентов.

Планируется здесь также обустроить инновационный научно-технологический центр «Балтийская долина» — это совместный проект БФУ имени Иммануила Канта и областного правительства. Очевидно, что все

эти крупные якорные объекты наряду с жилой застройкой сформируют здесь свой особый стиль — в архитектуре, ритме жизни, деловой активности. В концепции мастер-плана, который по итогам международного конкурса представили нам «Дом.РФ» и КБ «Стрелка», остров Октябрьский — это городской оазис, сочетающий преимущества комфортной среды и спокойного ритма жизни. Все предложения застройщиков в отношении этой территории наш градостроительный совет оценивает на предмет соответствия этому мастер-плану.

— Какие подходы поддержки городского бизнеса, на ваш взгляд, наиболее эффективны и на что стоит сделать акцент?

— Ключевым условием является доступность поддержки. Для этого мы еще три года назад провели консолидацию всех институтов поддержки, объединив даже их физическую локацию — на одной площадке центра «Мой бизнес». Второе: внедрили практику комплексного предоставления услуг: от консультации до реальной финансовой поддержки. Таким образом, реализован принцип «одно-го окна» для бизнеса. Кстати, этот опыт Калининградской области рабочая группа Госсовета по МСП включила в число лучших региональных практик и рекомендовала к тиражированию в других регионах страны. Перечень инструментов поддержки, которые можно получить в центре «Мой бизнес», постоянно актуализируется. В период пандемии коронавируса он стал фактически антикризисным центром, координируя взаимодействие с предпринимателями.

— Калининградская область традиционно является одним из туристических центров страны. Насколько важны инструменты стратегического планирования развития туризма?

— Еще в 2013 году была разработана областная госпрограмма «Туризм» до 2024 года. По этой программе мы выделяли средства на сертификацию гостиниц, отелей, домов отдыха к чемпионату мира по футболу, поддерживаем событийный туризм, субсидируем десткие туры. Начиная с 2015 года региональное минкультиуризма ежегодно помогает муниципалитетам в создании условий для отдыха и обустройстве местных пляжей.

Еще одно направление — развитие кластерного подхода в туризме. В рамках туристско-рекреационного кластера «Раушен»



в Светлогорске построен новый променад протяженностью 1,2 тыс. м. Кластерный подход позволяет привлекать внебюджетные источники финансирования: в Светлогорске таким образом на строительство 16 объектов туристской инфраструктуры удалось получить более 4 млрд руб. С прошлого года приступили к новому масштабному проекту — созданию туристского кластера «Балтийское побережье». Он объединит пять приморских муниципалитетов, где будут реконструироваться берегозащитные сооружения, строятся велодорожки: на Куршской косе и по территории Приморской рекреационной зоны вдоль Балтийского побережья от Куршской косы до Балтийской косы.

— Какова роль МСП в развитии городской экономики?

— По итогам 2019 года наша область снова возглавила всероссийский рейтинг вовлеченности населения в малый бизнес. Считается, что официально в эту категорию вовлечена пятая часть жителей области. А всего в едином реестре сейчас числится более 57 тыс. субъектов МСП из нашего региона. Радует, что создание комфортной городской экономики в Калининградской области становится делом не только властей, но и самого бизнеса. Появляется все больше ярких предпринимательских решений, которые в буквальном смысле меняют окружающую среду. Среди них, например, Роман Аранин, занимающийся производством современных технических средств реабилитации для инвалидов-колясочников. Он же организовал первые в стране пляжи для инвалидов. А сейчас

рядом с новой фабрикой строит комплекс, где колясочники будут жить и проходить реабилитацию.

В городе Немане бизнесмен Иван Артюх несколько лет назад организовал производство сыров. Получился не только успешный, но и красивый, туристически привлекательный проект возрождения местных традиций сыроварения. Предприниматель взял в долгосрочную аренду заброшенный орденский замок Рагнит, сейчас приводит его территорию в порядок, будет развивать на этой площадке туристические и культурно-просветительские мероприятия.

Такие проекты реализуются не без господдержки. Фабрика Романа Аранина является резидентом калининградской ОЭЗ и строится с привлечением льготного займа регионального Фонда развития промышленности. Правительство области помогло его «Обсерверу» с оформлением участка под будущую фабрику. Иван Артюх также сотрудничает с центром «Мой бизнес», заявляется на нашу новую программу льготных займов. Территория вокруг замка Рагнит будет благоустроена по проекту муниципальной администрации, получившему 45 млн руб. по итогам всероссийского конкурса проектов создания комфортной городской среды.

Планируем, что такой подход — с созданием условий и инструментов для развития предпринимательской активности — сработает и в небольшом поселке Железнодорожный. После того как по программе капремонта там была отремонтирована историческая часть поселка, а сами работы вызвали гром-

кий общественный резонанс, в Железнодорожный потянулись туристы. Есть инвесторы, которые интересуются восстановлением местных объектов культурного наследия. Власти региона готовы помочь льготным кредитованием.

— Какие меры господдержки бизнеса наиболее востребованы для формирования городской экономики в регионе? Как строится совместная с Корпорацией МСП работа по поддержке предпринимателей?

— В ситуации с пандемией коронавируса самые востребованные меры поддержки — антикризисные, те, которые позволяют быстро получить средства для поддержки оперативной деятельности, для сохранения персонала. На эти цели в регионе в сжатые сроки дополнительно были консолидированы почти 1 млрд руб. — сумма для нас очень существенная. Наша область одной из первых в стране начала безвозмездные выплаты предпринимателям: субсидии в размере от 15 тыс. до 100 тыс. руб. предназначались для ИП и малого бизнеса. Льготные займы для субъектов МСП в этот период предоставлялись на очень привлекательных условиях: ставкой от 0,1% с длительным сроком погашения и возможностью его пролонгации. 100 млн руб. изыскивали специально для отелей и ресторанов — так называемую субсидию на рестарт, чтобы помочь отрасли восстановиться после эпидемических ограничений.

Запустили несколько проектов по поддержке рынка труда: продуктовую карту, по которой безработные и другие категории нуждающихся в поддержке получают по 10 тыс. руб. на покупку продуктов. Более сотни безработных воспользовались областными «грантами для самозанятых» — выплатами по 50 тыс. руб., которые можно потратить на организацию своего дела. Вся система поддержки бизнеса прошла в эти месяцы серьезную проверку на прочность, на способность мобилизоваться, меняться. Этот опыт сделал всех нас сильнее и мудрее.

Рассчитываем развивать взаимодействие с Корпорацией МСП. Сегодня она предлагает одни из самых действенных и доступных инструментов поддержки для регионального бизнеса. Уже дважды она проводила выездные сессии в нашем регионе, за что хотелось бы поблагодарить команду главы Корпорации Александра Бравермана. Несколько перспективных инвестпроектов из Калининградской области участвуют в программах кредитно-гарантийной поддержки Корпорации. На портале Бизнес-навигатора МСП зарегистрировано более 52 тыс. субъектов из нашего региона, из них свыше 46 тыс. воспользовались сервисами для открытия и ведения бизнеса.

## Кофе, стрижка и авто

— опыт —

Экономику любого города, будь то мегаполис или тот, где живет менее 100 тыс. человек, невозможно представить без малого и среднего предпринимательства. Именно этот сектор благодаря своей адаптивности позволяет создавать креативные и полезные для горожан проекты. „Ъ“ поговорил с предпринимателями, которые используют в своем бизнесе нестандартные подходы.

Цветы на Тишинке

На одной из улиц Москвы в районе Тишинки на первом этаже жилой пятиэтажки располагается цветочная лавка «История одного



букета» и летняя веранда Bollo, ставшие центром притяжения для жителей окрестных домов. Основатель проекта Сурен Мартиросян рассказал, как ему удалось создать коммерчески успешное культурное явление районного масштаба.

«Когда-то я работал юристом в сфере недвижимости, и у меня возникло желание создать собственный бизнес. В это же время я покупал цветы для своей девушки у одного и того же человека, с которым нас связывало в том числе и обшение. Так получилось, что однажды он пришел с предложением открыть совместно цветочный магазин», — рассказывает предприниматель.

Среди основных критериев было не просто создание цветочного магазина, но открытие мастерской и места, куда люди заходят по дороге домой, даже если им сегодня не нужны цветы, продолжает он. Под откритые было выбрано помещение площадью 80 кв. м на Васильевской улице, дом 2, где уже 15 лет и мастерская, и кафе. Развитие проекта происходило без бизнес-плана, а выбранная концепция сработала в качестве магнита

для творческих людей, количество которых к концу первого года существования лавки оказалось даже избыточным.

Со временем предпринимателю и команде удалось достичь баланса между творчеством и бизнесом. Коммерческая часть — поиск поставщиков цветов, логистика и продажа — позволяла держать в тонусе креативное пространство, уверен господин Мартиросян. «Так, год за годом выросло комьюнити, потом внутри нашей лавки мы построили искусственный прудик с рыбками, куда постоянно приходили люди с детьми. В какой-то момент мы поставили для них диванчик, начали готовить кофе, установили печку, в которой пекли печенье — все это предлагалось бесплатно и лишь дополнением к лавке. У нас даже не было соответствующей вывески, однако вместе с постоянными посетителями к нам заглядывали в том числе туристы. С коммерческой точки зрения создание кафе звучало как безумная идея», — продолжает основатель кафе.

Так, в 2016 году на Васильевской улице появилось Bollo, которое довольно быстро превратилось из четырех столиков внутри помещения в просторную летнюю веранду. Теперь кафе генерирует основную выручку летом, «История одного букета» — в остальное время.

Вывеска кофейни появилась уже после того, как она стала популярной, 80% аудитории — жители района Тишинки, объясняет Сурен Мартиросян. Утром эти люди приходят выпить кофе и поболтать в пижамах, позднее возвращаются в вечерних нарядах, чтобы послушать концерт, добавляет он. «Здесь случилось явление районного масштаба. У нас очень демократичные цены, из-за этого на веранду сейчас практически невозможно», — комментирует предприниматель.

Оглядываясь на соседние жилые дома, Сурен Мартиросян признает, что здание, где располагаются их кофейня и цветочная мастерская, могло бы оказаться таким же. Сейчас проект уже живет своей жизнью, команда лишь сохраняет и несколько корректирует вектор развития. Во время пандемии вируса COVID-19 компания работала только на обслуживание онлайн-заказов, государство субсидировало по 24 тыс. руб. на каждого сотрудника за два месяца простоя, кроме того, сейчас они оформляют заем под 2% годовых, который пойдет под развитие интернет-магазина, добавляет предприниматель. «Пандемия показала всю важность онлайн-продаж, которые у нас были очень слабо развиты до этого момента. Мы понимаем, что для этого нужны довольно большие финансовые вливания. И как раз в этих целях решили обратиться в МСП-банк для получения льготного кредита под 2%. Всем условиям программы соответствуем. Сейчас мы собираем необходимый па-

кет документов. Так что будем продолжать делить новые букеты — не только из цветов, но и из новых идей».

Бьюти-коворкинг дал работу мастерам

В 2017 году в Казани открылся первый в России бьюти-коворкинг, предлагающий свою инфраструктуру и помещения представителям индустрии красоты с почасовой оплатой. Формат предполагает, что рабочие места сдаются от одного часа и до бесконечности. Это значит, что арендовать площадку может как самозанятый мастер, так и индивидуальный предприниматель или даже сеть, например, массажных центров. Такие объекты становятся центрами притяжения людей



разного возраста, категорий и даже возможностей — в Indi работают в числе прочего и люди с ограниченными возможностями здоровья, рассказывает соосновательница сети Элина Исмаилова.

Каждая точка делится на различные кабинеты — эконо, средней ценовой категории и люкс, стоимость часовой аренды варьируется от 300 до 1 тыс. руб., продолжает она. Кроме того, доступны и места в оупен-спейсах от 100 руб. Долгосрочные отношения рассчитываются по другой ставке. В среднем площадь каждого коворкинга варьируется от 100 до 700 кв. м в зависимости от города и района, где он располагается.

В США такой формат уже существует продолжительное время, рассказывает Элина Исмаилова. Российские коворкинги арендуют площадки в уже существующих объектах, в основном в торгцентрах. Сейчас в России работает восемь объектов Indi, еще восемь находятся на стадии строительства или ремонта, продолжает госпожа Исмаилова. География экспансии — Москва, Красноярск, Уфа, Казань, Ростов-на-Дону, Омск.

Пандемия вируса COVID-19 и последовавшие из-за нее ограничения по всей стране лишь форсировали развитие коворкингов: во время карантина многие мастера попробовали работать на дому и осознали, что могут справиться и без салонов, рассказывает Элина Исмаилова. По оценкам участников рынка, российский рынок салонов красоты уже потерял около 27% объектов, добавляет предприниматель, кроме того, порядка 1% населенные страны официально работает в индустрии красоты. «Оказавшись без работы этой весной, многие смогли освоить профессию, например, мастера ногтевого сервиса, а удобнее площадки, чем коворкинги, сейчас не существует», — продолжает она.

Такие коворкинги после открытия также становятся локальным местом притяжения молодежи, говорит предпринимательница. «Мы работаем в формате поколения Z (родившиеся после 1995 года), которое привыкло к большей самостоятельности. Здесь же, пользуясь созданной нами для этого инфраструктурой, они учатся, в том числе продвижению, проводят онлайн-вебинары и планируют собственные онлайн-курсы», — перечисляет Элина Исмаилова.

К концу года сеть Indi планирует вырасти примерно до 36 объектов, в будущем, предполагает госпожа Исмаилова, бьюти-коворкинги займут до 30% всего отечественного рынка индустрии красоты.

«Количество нелегальных перевозчиков снизилось на 40%»

Благодаря развитию транспортной инфраструктуры повышается проходимость и пропускная способность улиц, что сказывается и на городской коммуникации: от скорости поставок в магазины и кафе до чувства безопасности местных жителей во время вечерних прогулок по городу. Исполнительный директор компании «УмГород», развивающей модули для интеллектуальной аналитической системы «УмТранспорт», Дамир Кадырбаев рассказывает, что придуманные им системы позволяют изменить подход к транспортной проблеме.

«Умные» остановочные пункты, созданные предпринимателем, оснащены лавочками с подогревом, зарядными устройствами для мобильных телефонов и планшетов и городских навигаторами — сенсорные экраны позволяют посмотреть и рассчитать маршрут, узнать время ожидания до прихода общественного транспорта; остановки также оборудованы кнопками вызова экстренных служб. Кроме того, в них установлены видеокамеры, распознающие и анализирующие проезжающий мимо транспорт. С их помощью город получает возможность в автоматическом режиме отслеживать нелегальные

маршрутные такси и пункты их следования, а также различные нарушения правил перевозок среди авторизованных перевозчиков, перечисляет Дамир Кадырбаев.

По его словам, за четыре месяца тестирования, автоматическая система наблюдает снижение количества нелегальных перевозчиков на пилотном маршруте, часть из них легализуется, что также влияет на наполняемость городского бюджета. Конечная оценка эффективности проекта будет дана к 1 августа.

В интеллектуальную транспортную систему входят и светофоры, позволяющие регулировать трафик в зависимости от времени дня, погодных условий и загруженности дорог. Эти решения помогают снизить нагрузку на дороги и улучшить движение транспорта



как минимум на 10%, продолжает господин Кадырбаев. Распределение трафика позволяет следить и за выбросами вредных веществ.

«Когда речь идет об интеграции сервисов в рамках городской экономики, всегда полезно иметь сравнительный анализ эффектов от реализованных проектов. При этом речь в первую очередь идет о социальном эффекте — насколько разработки будут полезны и востребованы людьми, становится ли городская среда более качественной», — говорит Дамир Кадырбаев.

В конце 2019 года правительство РФ начало распределять по регионам субсидии на внедрение интеллектуальных транспортных систем. Городам необходимы решения, автоматизирующие процесс управления дорожным движением в городских агломерациях с населением свыше 300 тыс. человек. Программа реализуется в рамках проекта «Общественные меры развития дорожного хозяйства» на 2020–2022 годы. Соответствующие субсидии, в общей сложности 25,2 млрд руб., получают 56 регионов страны.

Никита Щуренков

# ТКО добавляют энергии

Одной из главных экологических проблем в России сегодня остается тема захоронения бытового мусора: по данным Минприроды, свалки в стране ежегодно прирастают на 10% и уже занимают площадь около 4 млн га. Решить эту проблему может реформа, которая стартовала в 2019 году в рамках нацпроекта «Экология» — она направлена в том числе на увеличение доли переработки отходов и их утилизацию вместо захоронения. В рамках реформы ВЭБ.РФ объявил о готовности профинансировать строительство не менее 25 заводов по энергетической утилизации ТКО (первые 5 предприятия в настоящее время строятся в Московской области и Татарстане). Общий объем инвестиций в реализацию 25 заводов оценивается в 600 млрд руб.

## — инициативы —

Режим самоизоляции привел к росту образования бытовых отходов — об этом в июне отчитались профильные московские компании. В зависимости от округа жители стали выбрасывать мусора на 15–40% больше, чем годом ранее. Хотя в то же время снизились и объем контрактов на вывоз мусора в корпоративном секторе.

Согласно территориальной схеме обращения с отходами, объем твердых коммунальных отходов в Москве вырастет за десять лет еще на 5% — с 8,1 млн тонн в 2020 году до 8,5 млн тонн в 2029-м. В России в целом, по данным Минприроды, сейчас накоплено около 100 млрд тонн коммунальных и промышленных отходов, а свалки занимают 4 млн га, прирастая ежегодно на 10%.

Решить мусорную проблему может нацпроект «Экология», который реализуется с 2019 года и предполагает введение раздельного сбора, сортировки и утилизации части отходов вместо их захоронения. В рамках реформы корпорации «Ростех», «Росатом» и ВЭБ.РФ объявили в мае о намерении построить еще не менее 25 заводов энергетической утилизации отходов, прошедших предварительную сортировку.

Заводы планируются построить в агломерациях с населением не менее 500 тыс. человек и в крупнейших туристических центрах России. Первые четыре предприятия будут работать в Подмоскovie (в Воскресенском, Наро-Фоминском, Солнечногорском и Богородском округах) и еще одно — в Татарстане. Энергия, полученная от утилизации мусора, позволит обеспечить электричеством более 600 тыс. жителей Московской области. В ВЭБ.РФ подсчитали, что подмосковные заводы будут в совокупности обезвреживать 2,8 млн тонн отходов в год, вырабатывая



ВЭБ.РФ подключился к решению важной экологической проблемы — переработки твердых бытовых отходов

1,9 млрд кВт•ч электроэнергии. Завод в Татарстане будет принимать 550 тыс. тонн в год и производить 381 млн кВт•ч.

В ВЭБ.РФ подчеркивают, что работа заводов не повлияет на тариф для населения на вывоз мусора и на электроэнергию. Компенсировать инвестиции планируется за счет повышения цены электроэнергии для промышленных потребителей регионов строительства заводов, которое одновременно составит не более 1–2%. В случае с утилизацией мусора одноставочная стоимость электроэнергии первых пяти заводов составит около 9 руб. за 1 кВт•ч. Для сравнения: аналогичный показатель для новых российских угольных и атомных теплоэлектростанций составляет 5–7 руб. за 1 кВт•ч, а для ветровых и солнечных электростанций — 8–15 руб. за 1 кВт•ч. Для после-

дующих 25 планируется сформировать дополнительный источник возврата инвестиций за счет средств расширенной ответственности производителя (налог на производителей товаров, направляемый целевым образом на их утилизацию). Ожидается, что тогда одноставочная стоимость электроэнергии заводов уже сравняется с ценой традиционных электростанций.

В ВЭБ.РФ отмечают, что утилизировать на заводах будут только те отходы, которые предварительно отсортированы и которые невозможно переработать и вернуть во вторичный оборот. Кроме того, что из отходов можно будет получать электроэнергию, строительство новых заводов позволит предотвратить возникновение в стране более 80 новых мусорных полигонов, закрыть 25 действующих и

сохранить около 60 тыс. га земель, подсчитали в ВЭБ.РФ. Территория закрытых захоронений будет рекультивирована. В Московской области новая система комплексного обращения с отходами приведет к снижению к 2023 году уровня полигонных захоронений с 95–97% от общего количества мусора до 25–30%.

Оператором программы станет структура «Ростеха» «РТ-Инвест», а участвовать в финансировании заводов будет ВЭБ.РФ. «Росатом» займется поставкой оборудования для новых предприятий, причем долю локализации оборудования (будет производиться под контролем японского холдинга Hitachi) планируется довести до 90% с текущих 55% — котлы и турбины будут производиться на предприятиях «Росатома». Общая стоимость строительства 25 заводов оценивается в 600 млрд руб., из которых около 200 млрд готова представить ВЭБ.РФ. В проект также будут привлечены средства коммерческих банков, частные инвестиции и выпущены «зеленые» облигации в рамках инициативы ВЭБа по построению национального стандарта зеленого финансирования. Строительство и эксплуатация заводов позволят создать около 3 тыс. высокопроизводительных рабочих мест, говорят в ВЭБ.РФ.

В корпорации напоминают, что энергетическая утилизация сегодня в конечном счете единственная проверенная альтернатива свалкам и захоронению отсортированных отходов. Аналогичные российским заводы массово работают в странах Западной Европы и Китае, а программы по их строительству реализуются в Великобритании, Восточной Европе, Турции, ОАЭ и других странах, что при этом не исключает приоритет уменьшения образования, раздельного сбора, сортировки и максимального вторичного использования мусора.

Анна Сергеева

## Белгородская область добралась до переработки

## — инвестиции —

**К реализации реформы утилизации отходов, которая должна увеличить объемы переработки мусора и решить проблему с ростом свалок, подключились крупные российские банки. Корпорация МСП и МСП Банк профинансировали строительство экотехнопарка по обращению с отходами в Белгородской области. Запуск предприятия позволяет постепенно наращивать долю перерабатываемых отходов в регионе, к 2024 году она составит 34%. В самом банке добавляют, что создали специальные кредитные продукты для финансирования проектов по вывозу и утилизации мусора.**

К реформе мусорной отрасли, которая проводится в России с 2018 года и направлена на совершенствование системы обращения с отходами, уже подключились крупные банки и государственные инвесторы. В мае ВЭБ.РФ сообщил, что может направить до 200 млрд руб. на строительство заводов по утилизации мусора. Еще



Финансирование проектов по развитию городской экономики требует комплексного подхода, убежден представитель МСП Банка Дмитрий Голованов

одним значимым инвестором реформы стали МСП Банк и Корпорация МСП, которые профинансировали запуск высокотехнологичного комплекса по обращению с отходами в городе Лубкин Белгородской области.

Проект экотехнопарка реализовала инвестиционная компа-

ния «Флагман», она же уже управляет им с осени 2019 года. Парк включает в себя автоматизированный мусоросортировочный комплекс мощностью 150 тыс. тонн в год, цех глубокой переработки полимерных отходов и полигон захоронения не утилизируемых отходов. Объем инвестиций в проект — 803 млн руб., банк предоставил средства на семь лет по ставке 10,1%, уточнил его представитель. Запуск комплекса создал в регионе 250 рабочих мест.

Автоматизированная технология завода позволяет отбирать 90% всех полезных фракций, содержащихся в поступающем мусоре. На комплексе сортируются макулатура, цветной и черный металл, стекло, полимеры с разделением по химическому составу. После всех этапов сортировки на полигон поступает обезвреженный и уменьшенный в четыре раза объем отходов. Во «Флагмане» сообщают, что комплекс способен обрабатывать до 250 тыс. тонн мусора в год при работе в две смены.

При выходе на полную мощность в компании ожидают выруч-

ку от реализации переработанных отходов на уровне около 250 млн руб. в год. Как сообщал ранее губернатор Белгородской области Евгений Савченко, благодаря в первую очередь комплексу «Флагмана» объем перерабатываемых отходов к 2024 году достигнет 34% от общего объема мусора в регионе. На «Флагман» уже приходится около 30% ТКО области.

По словам представителя Корпорации МСП, проект «Флагмана» был отобран во время стратегических сессий Корпорации в регионах и стал для МСП Банка первым опытом финансирования предприятий из сферы обращения с отходами. Финансировать строительство комплекса Корпорация начала еще в 2017 году с использованием специальных средств банка для стимулирования малого и среднего предпринимательства.

Сейчас МСП Банк предлагает кредитовать подобные проекты уже по ставке от 7,75% годовых. С 2017 года Корпорация выделила малому и среднему бизнесу гарантийную поддержку в размере 6,82 млрд руб., что позволило ком-

паниям привлечь кредиты на сумму 12,53 млрд руб. для реализации высокотехнологичных стартап-проектов.

Председатель правления МСП Банка Дмитрий Голованов отмечает, что финансирование проектов по развитию городской экономики требует комплексного подхода. Сам банк создал специальное кредитное предложение для финансирования субъектов малого и среднего предпринимательства из сфер развития и благоустройства городской территории, «умного» города, общественного транспорта, вывоза и утилизации коммунальных отходов, благоустройства улично-дорожной сети, городского освещения и создания культурно-досуговой и социальной инфраструктуры. «Кредитный продукт, реализуемый при поддержке Корпорации МСП и фондировании ВЭБ.РФ, стал действенным и эффективным инструментом, позволяющим привлечь малые и средние компании к решению задач по повышению качества городской среды», — подчеркивает господин Голованов.

Анна Сергеева

## Навигатор будущих достижений

## — проект —

Это не только источник трудовых ресурсов, налоговых поступлений, но и создатели новых индустрий, которые могут дать мощный толчок для развития городов. Этот эмпирический взгляд можно трансформировать в реальность. Как раз это и призван обеспечить «ГеоВЭБ». Кстати, в ходе анализа и прогнозирования на основе данных, которые Корпорация МСП складывает в новую онлайн-платформу, есть возможность прогнозировать уникальные для каждого города значения параметров, как, например, показатели рождаемости, смертности, миграции. Это тоже серьезное руководство к действию для местных органов власти.

## Прогнозы и планы

Новая онлайн-система создается таким образом, что все данные коррелируются между собой — это позволяет получить более полную картину текущего состояния экономики городов и качества городской среды. Более того, дает возможность с высокой точностью строить математические модели прогнозов социально-экономического развития городов на перспективу в их инерционном и инвестиционном сценариях.

На этапе прогнозирования математическими методами формируются прогнозные коридоры, определяющие долгосрочные тренды изменения таких макроэкономических пока-

зателей, как валовой городской продукт, местные налоги и расходы бюджета, средняя заработная плата, фонды оплаты труда, число занятых, размер пенсионных начислений, выручка, затраты и прибыли предприятий, общая численность жилых помещений, ввод в действие жилых домов. Более того, можно проанализировать фонды оплаты труда, средние заработные платы, среднесписочную численность, налогооблагаемые денежные доходы физических лиц и индивидуальные предпринимателей, доходы населения и другие выплаты, выручку и затраты предприятий. Оценка чувствительности отраслей формирует срез общей экономической устойчивости города к внешним факторам, которую необходимо учитывать при формировании портфеля проектов. Будет также учитываться возможность сбыта предприятиями отрасли продукции как внутри города, так и за его пределами.

Одновременно система позволяет рассчитывать фактическую доступность и обеспеченность населения объектами городской инфраструктуры за счет использования тематических и базовых пространственных данных, например позволяющих определить долю населения, проживающего в пределах 15-ми-

нутной пешей доступности от хотя бы одного продуктового магазина, с учетом методик ОЭСР (Организация экономического сотрудничества и развития). Аналогичным образом могут быть определены доступность и обеспеченность иных объектов городской инфраструктуры, влияющих на качество и комфортность городской среды.

## Эффект от инвестиций

Как говорилось выше, при создании новой геоаналитической системы закладывается каскад целей и базовых показателей, которые ставит перед собой и своими структурами ВЭБ.РФ. Как там пояснили «Ъ», на верхнем уровне — цели социально-экономического развития конкретно взятого города, целевые показатели нацпроектов и национальные цели, обозначенные в майском указе президента Владимира Путина.

В ВЭБ.РФ говорят, что вышеперечисленные критерии институт развития руководствуется всегда при решении инвестирования в те или иные проекты. Наглядный этому пример — участие в создании транспортной инфраструктуры в Тверской агломерации. Для института развития участие в проектах, которые дают мультипликативный эффект для экономики конкретного города, — один из важных опытов. Как и участие в кардинальных реформах тех или иных отраслей.

Так, ВЭБ.РФ стал одним из финансовых партнеров по реализации одной из самых,

пожалуй, резонансных реформ по переработке отходов. Институт развития поддерживает строительство 25 заводов по энергетической утилизации отходов. Такие проекты есть и в сегменте малого бизнеса: Корпорация МСП через свой дочерний банк финансирует создание новых мощностей в сфере переработки ТБО.

Судя по планам, у ВЭБ.РФ серьезные намерения увеличить свое присутствие в сфере инвестирования в экономику российских городов. Так, институт развития планирует до 2024 года вложить в реализацию приоритетных проектов 3 трлн руб., а с учетом софинансирования вложить к этому периоду в целом 8 трлн руб. Это серьезные цифры: вклад в ВВП от проектов, реализуемых ВЭБ.РФ, должен составлять до 1% ежегодно. А вклад ВЭБ.РФ в совокупный объем инвестиций планируется на уровне 6% ежегодно.

Собственно, помочь в реализации этих планов и должен «ГеоВЭБ». Новая онлайн-платформа позволит еще на начальном этапе собрать и обработать весь массив данных по отраслям и городам, определить эффективность будущих инвестиций, оценить влияние таких проектов на прирост основных социально-экономических показателей, достижение показателей национальных проектов и национальных целей. Навигатор — это еще один ключ к решению таких масштабных задач.

Антон Боровой

## Цена вопроса



Михаил Миненков, глава Невинномысска

С 2017 по 2020 год, после обучения управленческой команды нашего города по образовательной программе Фонда развития моногородов, экономика Невинномысска развивается по-новому: была создана территория опережающего социального развития «Невинномысска», на которой сейчас работают 13 резидентов с общим плановым объемом инвестиций 5,3 млрд руб. и 767 рабочими местами. В ближайшее время еще семь компаний готовы получить статус резидентов. Также заполнилась вторая очередь индустриального парка в Невинномысске.

Реализуются, например, такие инвестпроекты, как строительство крупнейшего на юге распределительного центра для X5 Retail Group, строительство бальнеологического комплекса «Золотой берег» на термальных источниках, построен современный молокозавод, развивается пищевая и обрабатывающая промышленность. Образовательная программа научила нас эффективно привлекать инвесторов на территорию города.

В промышленной столице Ставропольского края нашлось место и для сельскохозяйственных предприятий: на 300 га высажены яблоневые сады суперинтенсивного типа.

## Инвестпроекты оцениваются по количеству создаваемых рабочих мест и размеру заработной платы

Инвестиционные проекты оцениваются прежде всего по количеству создаваемых рабочих мест и размеру заработной платы. Не случайно средняя заработная плата в Невинномысске самая высокая в Ставропольском крае — более 41 тыс. руб.

В начале работы управленческой команды в Невинномысске был проведен масштабный соцопрос жителей. Он показал, что главная причина, которая побуждает их покидать город, — его «серость и уныние». Благодаря вниманию краевых властей в Невинномысске стремительно улучшаются качество и уровень жизни населения: ежегодно за счет федерального и регионального бюджетов на строительство и ремонты выделяются суммы, которые соразмерны собственным доходам города. В моногороде отремонтированы почти все магистральные улицы, а это более 60 км дорог, идет ремонт ряда медицинских и культурных учреждений, благоустроены скверы и парки, включая старейший парк культуры и отдыха «Шерстяник». Часть объектов была реализована по программе «5 шагов благоустройства». Темпы благоустройства города не снижаются.

В городе появился новый путепровод — крупнейший объект дорожного строительства в Ставропольском крае, на его строительство было выделено 1,7 млрд руб.

Создание современных общественных пространств позволило увеличить оборот организаций малого бизнеса в два раза. Благодаря реализации национального проекта «Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы» в городе ежегодно субсидируются от 4 до 12 проектов социальной направленности: центры дневного пребывания детей, объекты культуры, спортивные и медицинские учреждения.

Для обеспечения безопасности и общественного порядка в Невинномысске реализуется программа «Умный город». Цифровые системы городского хозяйства подключены к единому центру.

Благодаря рекомендациям Фонда развития моногородов о квотировании не менее 10% от объема финансирования региональных программ для моногородов и поддержке этого решения губернатором Ставропольского края объем субсидий и субвенций, получаемых городским бюджетом за счет участия в госпрограммах, вырос со 132 млн руб. в 2016 году до 413 млн руб. в 2017 году, 764 млн руб. в 2018 году, а в 2019 году эта цифра составила 1,611 млрд руб.