

	Сегодня	+ / -	Годовой max	Годовой min
Доллар	31.36	-0.01	34.03 (5 июня)	28.94 (28 марта)
Евро	40.63	-0.02	42.24 (5 июня)	38.41 (17 марта)

+/- — рост / падение по отношению к предыдущему показателю

Квадратные метры на бесплатной земле

Правительство РФ утвердило список тех, кто может рассчитывать на недорогое жильё

Маргарита ЛИТВИНЕНКО

В перечень льготных категорий включены учёные, учителя, врачи, работающие в бюджетной сфере, военнослужащие, многодетные семьи, молодые семьи, имеющие хотя бы одного ребёнка, а также те, кто претендует на социальное жильё. В списке также — чиновники органов госвласти — федеральных, региональных и муниципальных, сотрудники оборонно-промышленного комплекса.

Рассчитывать на такие квадратные метры могут не только те, кто трудится в оговоренных постановлениями сферах, но и люди, чьё жильё признано непригодным для проживания, аварийным, подлежащим сносу или реконструкции. Внесены в список граждане, имеющие право на субсидию (социальную выплату) на приобретение квартиры за счёт средств бюджетов всех уровней в рамках федеральной целевой программы «Жилище» на 2011–2015 годы и соответствующих региональных программ.

Список льготных категорий довольно внушительный — выше указаны не все, кто может рассчитывать на жильё эконом-класса. В постановлении правительства РФ «О некоторых вопросах реализации Федерального закона «О содействии развитию жилищного строительства» в части обеспечения права отдельных категорий граждан на приобретение жилья экономического класса» также оговорены условия для включения в этот перечень. К примеру, для работников органов госвласти, государственных и муниципальных учреждений, унитарных предприятий обязательен стаж работы не менее трёх лет. К тому же надо быть зарегистрированным по месту жительства или иметь основное место работы на территории субъекта РФ, где федеральным фондом содействия развитию жилищного строительства (Фонд РЖС) проводится так называемый голландский аукцион.

МНЕНИЕ

Алексей ВОРОБЬЁВ,
генеральный директор ЗАО «РЕНОВА-СтройГрупп-Академическое»:

— В этом решении определен один из векторов государственной политики. Во-первых, это забота о человеке — о сохранении народа. Во-вторых, благодаря этому механизму получает стимул реальный сектор, локомотив экономики — строительство. Очень важно, что реализация этой программы повлечёт увеличение доходов всех категорий работников бюджетной сферы и будет способствовать повышению занятости населения.

На этом аукционе остановимся подробнее. В июле 2012 года были внесены поправки в законодательство, призванные увеличить строительство доступного жилья эконом-класса, снизить рыночную стоимость квадратных метров, возводимых на земельных участках федерального фонда РЖС. Голландский аукцион — это тот главный механизм, с помощью которого квадратные метры станут недорогими — побеждает на нём тот застройщик, чьи квадратные метры окажутся самыми дешёвыми. Победителям аукциона земельные участки будут передаваться в безвозмездное срочное пользование, а для покупателей жилья они станут бесплатными. Это в конечном итоге удешевит жильё, поскольку стоимость земли составляет приличную часть в цене квадратного метра: от 8–15 до 30 процентов.

Думается, такие меры позволят многим работникам бюджетной сферы, многодетным и молодым семьям улучшить свои жилищные условия. По мнению многих экспертов, ожидать резкого снижения цен на рынке недвижимости в ближайшие годы нет смысла, поскольку в нашей стране спрос на недвижимость по-прежнему опережает предложение.



Подвижный состав

Производители железнодорожной техники в ожидании вагонного пресыщения

Виктор КОЧКИН

В ближайшие годы на российском рынке ожидается избыток вагонов, которые никому не понадобятся. На магистралях страны уже сейчас тесно от вагонов, простираются четыре сотни неэксплуатируемых составов.

Такая ситуация не может не интересовать и не тревожить уральских промышленников и власти. Ведь транспортное машиностроение является одной из основных отраслей региональной специализации промышленного комплекса Свердловской области. Общая стоимость продукции, произведённой предприятиями региона для нужд железнодорожной отрасли, превысила в прошлом году 38 миллиардов рублей (что на 81 процент больше уровня докризисного периода). В программе локализации железнодорожной техники действовало 65 промышленных предприятий области с общим числом занятых в сто тысяч человек. В настоящий момент свердловские предприятия готовы предложить около ста инновационных разработок для железнодорожного транспорта.

Вчера в Екатеринбург открылась VI региональная конференция Некоммерческого партнёрства «Объединение производителей железнодорожной техники» (ОПЖТ).

Заявленная тема конференции «Транспортное машиностроение: качество как залог безопасности и надёжности железнодорожного транспорта России», конечно, получила своё развитие и в докладах, и на «круглых столах», да и была главной по определению. Проблемы качества и их решения (производственные, конструкторские, технологические и эксплуатационные) заняли своё положенное место в обсуждениях и дискуссиях. Но и вопросы по перенасыщению магистралей подвижным составом присутствующие просто не могли обойти стороной.

Первым эту тему затронул Валерий Гапанович, президент НП «ОПЖТ»:

— Мы посчитали необходимым, когда происходит перенасыщение вагоногонного парка железных дорог подвижным составом, снова поставить этот вопрос. Триста тысяч, по оценкам наших специалистов, лишнего парка сегодня на наших железных до-

рогах. Заводы продолжают активно выпускать подвижной состав, по итогам 10 месяцев этого года российскими предприятиями выпущено 59 тысяч грузовых вагонов, Украина дала за полгода 25 тысяч. Заводы работают, трубы дымят...

Кстати, ещё пять лет назад эксперты говорили о том, что сорок тысяч вагонов в год, эта та планка, которая позволит обновлять подвижной состав и обеспечит ритмичную работу вагоностроительных заводов на протяжении десятилетий. А сейчас мы получили не очень хорошую производственную синусоиду, 90 тысяч вагонов будет поставлено суммарно Россией и Украиной в этом году. Что будем делать завтра? Расчёты и анализ показывают — техническая скорость падает, маршевая скорость падает, всё забито вагонами. На вчерашний день стояло 394 состава маршрутов порожних вагонов, отставленных из эксплуатации. И это только организованные маршруты...

Естественно, на последующей пресс-конференции журналист «ОГ» не мог не задать вопрос председателю правительства области о том,

СПРАВКА «ОГ»

Некоммерческое партнёрство «Объединение производителей железнодорожной техники» (ОПЖТ) представляет сегодня эффективную общественную площадку, на которой обсуждаются актуальные проблемы железнодорожного машиностроения, вырабатываются рекомендации по государственно-частному партнёрству в создании новых образцов железнодорожного подвижного состава, техническому обновлению производственной базы, активизации научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в области создания инновационной железнодорожной техники, обладающей конкурентными преимуществами, эффективностью и безопасностью. Объём производства 140 компаний, входящих в ОПЖТ, превысил 9,5 миллиарда евро, в партнёрстве производится 87 процентов всей продукции для железнодорожного транспорта страны.

чем это чревато для «Уральвагонзавода».

Денис Паслер ответил, что сегодня формируется спрос на вагоны нового поколения, которые будут востребованы рынком. А УВЗ из тех предприятий, которые смогут со своей продукцией соответствовать новым требованиям, для чего проведут и уже ведут необходимую модернизацию. Что и поможет заводу оставаться устойчивым и важным предприятием как для РЖД, так и Свердловской области.

В Европе началась регистрация уральского инсулина

А на отечественном рынке его доля может вырасти до 30 процентов.

«Первый этап регистрации инсулина собственного производства в Евросоюзе мы прошли успешно. Сейчас идёт плановая регистрация. И мы будем лоббировать российский инсулин в Евросоюзе», — сообщил вчера на пресс-конференции депутат Государственной Думы, генеральный директор Уральского центра биофармацевтических технологий Александр Петров.

По его словам, уральский инсулин стоит дешевле зарубежных аналогов, не проигрывая по качеству. Сегодня он занимает семь процентов российского рынка, но фармацевты считают, что может занять до 30 процентов рынка. В то же время интерес к нему проявляют в Европе.

По словам заместителя председателя правительства Свердловской области Александра Петрова, уральский инсулин в настоящее время производится в 19 регионах РФ, это приносит области порядка 300 миллионов долларов в год.

Следующим летом тепловая энергия станет дороже на 17 процентов

Региональная энергетическая комиссия Свердловской области приступила к завершающему этапу формирования тарифов на 2013 год.

В соответствии с прогнозом, с начала следующего года рост тарифов не планируется. Стоимость коммунальных услуг будет сохранена на уровне величин, действующих в декабре 2012 года. С 1 июля 2013 года цены изменятся в соответствии с экономически обоснованными затратами предприятий в рамках предельных индексов роста тарифов, установленных для Свердловской области Федеральной службой по тарифам. По предварительным расчётам, в среднем по региону рост составит 13 процентов по услугам холодного водоснабжения и водотведения и 17 процентов по тепловой энергии.

Окончательные решения по тарифам будут приняты в ноябре-декабре текущего года.

Елена АБРАМОВА

Открылась Ноябрьская торговая неделя

Вчера с акции «Народный голос. Выбор потребителя 2012» в крупных розничных сетях области открылась Ноябрьская торговая неделя. Во время этой акции любой покупатель может приобрести за лучшую продукцию, отметить любимого производителя продуктов питания.

Ноябрьская торговая неделя проводится в регионе на протяжении многих лет и нацелена на повышение уровня обслуживания в системе торговли, повышение качества продуктов питания. — В современных условиях качество является ключом к успеху в деятельности любого предприятия, любой отрасли и, конечно же, каждой страны, — отметил министр АПК и продовольствия области Михаил Копытов.

Не случайно в рамках Ноябрьской торговой недели 8 ноября пройдёт День качества. В нём примут участие представители торговли, областных министерств и ведомств, органов местного самоуправления, общественных организаций, специалистов в сфере качества и безопасности продуктов питания. В этот день будут подведены итоги ежегодного областного фестиваля качества хлеба, хлебоулучшителей и кондитерских изделий.

Рудольф ГРАШИН

ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

«Ситуация с домом кошмарная...»

Материал Станислава Соломатова «Дом-переросток», вышедший в номере «ОГ» за 31 октября, вызвал живое обсуждение на нашем сайте (www.oblgazeta.ru/economics/3931). Комментарии (их уже более двадцати) оставляли и те, кто уже пострадал от действий недобросовестного застройщика, и те, кто только собирается вступить в долевое строительство.

Напомним, жители екатеринбургской новостройки, расположенной по адресу улица Ломоносова, 57а, считают, что стали жертвой жилищной пирамиды. Для нормальной жизни в доме с ними требуют несколько миллионов рублей, чтобы привести в порядок крышу, канализацию, вентиляцию и далее по многостраничному списку недоделок.

«Дом «сдан» будучи недостроенным, то есть не подключён к инженерным сетям города: горячей воды нет, канализация не построена должным образом, регулярные скачки напряжения в сети приводят к отключению насосов, подающих холодную воду. Но с 1 декабря 2012 мы лишимся и этого, так как управляющая компания объявила об отказе обслуживать наш дом и о расторжении договоров с Водоканалом и электросетевой компанией. Как мы будем зимовать без отопления, воды и электричества? Кто за это ответит?», — сокрушается Светлана.

«Купили пай на квартиру в этом доме в феврале 2010 года. Ни слова не было сказано, что дом строился с нарушением документации, что его должны были сдать год назад. Об этом мы узнали поздно. Документы на право собственности мы, естественно, получить не можем. ЖСК «Южный» требует дополнительных «вливания», хотя стоимость квартиры выплачена полностью ещё при покупке. Сколько же надо положить жертв обмана на алтарь правосудия, чтобы, наконец, восторжествовала справедливость?!» — спрашивает Ольга Ефимова.

«Мы тоже собираемся вступить в долевое строительство и, естественно, стараемся найти наиболее бюджетный вариант. А где гарантия, что мы не окажемся в такой же ситуации, как жильцы вышеуказанного дома? Получается, что в нашей стране любое дело превращается в игру в рулетку. И как так можно жить?», — пишет Ольга Матвеева.

«Точная характеристика этому беспределу — строительная пирамида. И дом по Ломоносова 57а ещё не в самом худшем положении... Да, где-то несовершенство законов, где-то доверчивость вкладчиков, но, дорогие наши правохранители, давайте руководствоваться доброй волей и здравым смыслом. Ситуация достаточно однозначная — пай все выплатили, членские взносы платили, а продукт (квартиру с документами) так и не получили. Привлеките вора к ответственности!», — высказался Daniel.

Ирина АРТАМОНОВА

Дорогие читатели!

Если вы хотите сообщить нам о важном событии или высказать мнение по теме, поднятой в материалах журналистов «ОГ», пишите на электронную почту art@oblgazeta.ru.

По двойному счёту



Ведь в противном случае на границе придётся отдавать пятую часть от стоимости каждого грузовика — это, как считают многие, запретельная для отечественного бизнеса грузоперевозок таможенная нагрузка.

Получается, что транспортники оказались ещё и виноваты в том, что вопле не легально хотели снизить величину сборов, которые, по идее, они вообще не должны были платить государству. Ведь утилизационный сбор, как его анонсировали, мог бы быть введён только при снижении таможенных пошлин. Эта несправедливость и вызвала такое эмоциональное обращение к главе государства нашего земляка.

Но на встрече с президентом Юрий Ступак поднял и другие проблемы транспортников.

— Я начал своё обращение к Путину с того, что указал ещё на одно лукавство государства по отношению к бизнесу. В 2010 году нам было обещано, что поднимут акцизы на топливо и за счёт этого, чтобы не ущемлять российского перевозчика, снимут транспортный налог. А его просто перевели на региональный уровень...

Другой вопрос Юрия Ступака касался наведения порядка среди иностранных перевозчиков, которые, по мнению наших транспортников, сегодня не контролируются Госавтонадзором. Дело в том, что грузопоток между Россией и европейскими странами традиционно регулируется межправительственными соглашениями, но с недавних пор перевозчики из стран Восточной Европы стали делить этот рынок по своему усмотрению.

— Когда Евросоюз разросся, к нам поплыли все, прежде всего поляки. Хотя для этого

должны быть разрешения. Но они возят грузы и без разрешений, — говорит он.

До недавнего времени за нарушение разрешительной системы России иностранные перевозчики платили смешные штрафы — полторы тысячи рублей. В европейских странах за это полагается от 2,5 до 9 тысяч евро, плюс судебные издержки и стоимость платной автостоянки, где машину держат до суда.

— Но с 4 мая вышел федеральный закон номер 31, по которому такие штрафы были подняты до 400 тысяч рублей. 5 мая мы, перевозчики, были самые счастливые, мы считали, что отныне к нам без разрешений или с просроченными разрешениями никто не сунется, и что нынешний хаос в перевозках закончится. Не тут-то было, — посетовал Юрий Ступак.

Оказалось, что, по условиям Таможенного союза, российских инспекторов Госавтонадзора с границы сня-

ли, а белорусские инспекторы нарушителей не штрафуют, и по каждому такому случаю шлют в Россию лишь уведомление. Получилась полная безнаказанность для иностранных перевозчиков, нарушающих в России международную разрешительную систему перевозок.

— Я так и сказал Владимиру Владимировичу: из России сделали проходной двор даже при наличии изумительного закона номер 31. Президент очень выразительно посмотрел на министра транспорта Соколова и сказал, что эти безобразия должны быть в ближайшее время устранены, — рассказывал Юрий Дмитриевич.

Остаётся надеяться, что скоро в транспортной сфере у нас произойдут важные перемены. А представителям других отраслей стоит готовиться для встреч с президентом таких же прямых собеседников.



Простой таких мощных машин, связанный с чиновничьей волокитой по оформлению недавно введённых утилизационных сборов, больно бьёт как по финансам транспортных компаний, так и по карману рядовых водителей



Вечером 31 октября в международном аэропорту Кольцово приземлился Боинг-747 авиакомпании «Трансаэро» из Бангкока, тем самым было положено начало эксплуатации в главной уральской авиагавани на регулярных пассажирских рейсах легендарных широкофюзеляжных двухэтажных самолётов, получивших за океаном прозвище «Реактивный Джембо».

Раньше Боинг-747 был задействован в Кольцово только на грузовых перевозках. Этот самолёт до недавнего времени считался самым большим пассажирским авиалайнером в мире, его размеры впечатляют: длина 70,6 метра, высота — 19,4 метра, размах крыльев — 59,6 метра. Самолёт может вмещать до пятисот пассажиров. Способность принимать такой лайнер говорит о статусе и возможности аэропорта. В России «неймбот сорок седьмые» на регулярной основе летают только в четыре города — Москву, Санкт-Петербург, Екатеринбург и Новосибирск. В Кольцово для обслуживания этого гиганта была проведена специальная подготовка. Например, для посадки и высадки пассажиров к самолёту пристыковывают одновременно два телетрапа, для выгрузки багажа используют крупногабаритные погрузчики.

Рейсы из Екатеринбурга в Бангкок на Боинг-747 запланированы на период зимней навигации, по средам и субботам.

АЛЕКСЕЙ КУНЦОВ