

Абсурд на тарелочке

— Не могу сказать, что наши дети стали питаться хуже. Да, к нам пришла другая организация — комбинат питания «Школьно-базовый», но на все наши пожелания они живо откликаются, мы видим, что они стараются. Не знаю, как будет дальше, но пока к нам у нас нареканий нет, — сказала заместитель директора гимназии №35 Людмила Богун.

Но есть по этому поводу и иные мнения. Так, в редакцию позвонила мама ученика школы №163 Наталья Иванова, и пожаловалась, что кормит учеников в этом общеобразовательном учреждении стали хуже после того, как в аналогичном аукционе в конце прошлого года победило ООО «Аппетит-плюс».

— Первое, что изменилось, стали меньше порции. Раньше в меню часто было мясное, давали огурцы, фрукты. Сейчас дают больше каши, но наши дети к кашам не причуды. В результате дети не наедаются, многие просто не притрагиваются к еде, — рассказывала она.

В письме от родителей школы № 48, что цитировалось в начале материала, также высказывалась тревога за ухудшение ситуации с питанием. К сожалению, не удалось выяснить мнение руководства школы на этот счет. Кстати, директора общеобразовательных учреждений часто отказывались обсуждать ситуацию с организацией школьного питания. И, что оказалось неожиданным, весьма охотно высказывались на эту тему руководители муниципальных базовых столовых, причём даже из тех, кто выиграл аукцион.

— В декабре в нашем районе прошёл электронный аукцион на организацию школьного питания, мы вышли победителями, правда, с понижением цены. Сейчас мы кормим учеников младших классов на 30 рублей 60 копеек. Что изменилось? Как завозили продукты от наших проверенных поставщиков, так мы и завозим. Но дело в том, что нам приходится уменьшать порции. Потому что 43 рубля и 30 рублей — это большая разница. С потерей этих тринадцати рублей мы не можем сейчас в прежних объемах давать ребёнку фрукты, сок, мясо и рыбу. Приходится

уменьшать выход продукции, — призналась на условиях анонимности директор одной из муниципальных школьно-базовых столовых.

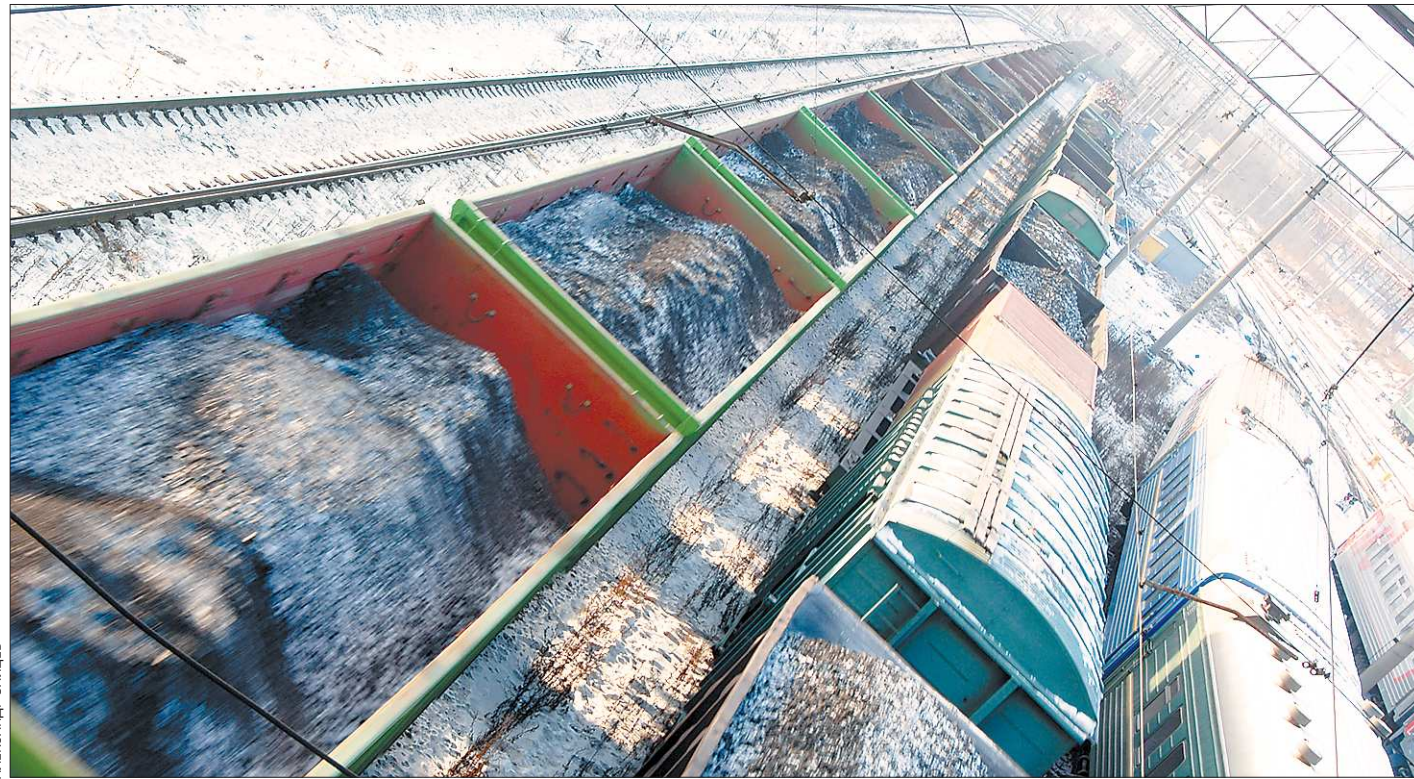
Другие директора столовых открывенничали о том, насколько уменьшились порции. Например, котлеты вместо прежних 80 граммов теперь, зачастую, весят 40 граммов, а вес поджарки и гуляша доходит до 25 граммов. Это — всего одна ложка. Абсурд на тарелочке, да и только.

Таким образом в организации школьного питания складывается парадоксальная ситуация: с одной стороны федеральный закон из-за своего несовершенства лишает детей значительной части уже выделенных на эти цели в бюджете денег, с другой, представители власти, видя всю абсурдность ситуации, только разводят руками. Характерен в этой связи ответ на просьбу редакции прокомментировать данную ситуацию, полученный от начальника управления образования администрации города Екатеринбурга Евгении Уминой:

«Постановлением администрации города Екатеринбурга от 13.12.2011 № 5303 стоимость бесплатного питания для учащихся начальных классов муниципальных общеобразовательных учреждений города Екатеринбурга определена в размере «до 43,7 рубля в день», то есть, стоимость питания в день не может превышать 43,7 рубля, нижняя граница стоимости определяется по итогам конкурсных торгов. При этом независимо от стоимости ежедневного питания победитель торгов на оказание услуги питания обязан предоставить питание в соответствии с двухнедельным примерным меню, утверждённым директором школы и согласованным с Роспотребнадзором.

В ситуации, когда участник конкурсных торгов для победы на конкурсе занижает стоимость питания, исключительно важна помощь родителей в работе администрации школы по контролю за качеством питания».

Получается, что теперь «абсурд на тарелочке», который создали федеральные законодатель и чиновники на местах, — проблема самих родителей и их детей.



Льготы дали — доходы выросли

Налоговые преференции принесли плюсы областной казне

Евгений ВАГРАНОВ

В прошлом году некоторые депутаты Законодательного Собрания Свердловской области выражали сомнения относительно необходимости принятия на областном уровне нормативных документов по предоставлению льгот по налогу на имущество и прибыли для вновь создаваемых предприятий, в том числе транспортных. Изменилась ли позиция областных властей по итогам 2011 года? Об этом и перспективах перевозок важнейших грузов «Областной газете» рассказал глава областного кабинета министров Анатолий ГРЕДИН.

— Цель этих льгот очевидна — привлечь в регион крупные промышленные компании, стимулировать реализацию инвестиционных проектов на Среднем Урале. Назову несколько цифр. Только в 2011 году «Второй грузовой компанией» было перечислено в областной бюджет более 1 миллиарда 762 миллионов рублей, а сумма налоговых преференций по налогу на прибыль составила 576 миллионов рублей, налогу на имущество — 679 миллионов рублей. Для сравнения «Первой грузовой компанией» за

прошедший 2011 год в бюджет области было перечислено более 20 миллионов рублей. То есть налоговые платежи уже сегодня превышают объемы льгот. Если бы железнодорожники зарегистрировались в другом регионе, то никакие налоги мы не получили бы вообще. Но и сэкономленные компанией деньги остались на Среднем Урале, пошли на приобретение вагонов, развитие производств, создание рабочих мест. Например, в 2011 году в ОАО «НПК «Уралвагонзавод» ОАО «ВГК» было закуплено 1750 новых полувагонов». А уже в 2012 году планируется приобрести около 15 тысяч новых вагонов, в том числе у тагильских вагоностроителей.

В Нижнем Тагиле создана крупная ремонтная база «ВГК». Цель ее создания — организация современного ремонта полувагонов. Реализация проекта позволит дополнительно создать около 500 рабочих мест в Нижнем Тагиле.

Такие проекты являются очень важными не только для самого крупного моногорода Свердловской области — Нижнего Тагила, но и всего региона.

— Летом прошлого года в регионе весьма остро

стояла проблема обеспечения вагонами предприятий Среднего Урала. Какие меры предпринимает правительство Свердловской области, и возможны ли угрозы срыва перевозок щебня в приближающемся летнем сезоне, связанные с дефицитом подвижного состава?

— Тема эта не нова и звучит из года в год. Губернатор Александр Мишарин и правительство Свердловской области держат на особом контроле вопросы стабильных перевозок грузов на территории региона, в том числе по железной дороге. От этого зависит «состояние здоровья» всего экономического комплекса. У нас в регионе большинство карьеров и рудников, поставляющих на рынок инертные материалы, в том числе щебень, являются градообразующими. Единственным способом транспортировки таких массовых грузов за пределы области является железнодорожный транспорт.

Потребители наших «щебеничников» находятся в основном в Тюменской области, Ханты-Мансийском и Ямало-Ненецком автономном округах.

Сегодня в регионе Свердловской дороги работает около 150 железнодорожных операторов полувагонов (так

называемых универсальных операторов) — это ОАО «Первая грузова компания», ОАО «Вторая грузова компания», ОАО «Новая перевозочная компания», ЗАО «Нефтьтранс-сервис». При этом из перечисленных 60 процентов строительных грузов перевозятся в вагонах «Второй грузовой компании» при доле парка полувагонов на дороге чуть более 30 процентов.

Важной мерой в обеспечении вывоза строительных грузов с предприятий области является организация «зимнего завоза» щебня и восстановление дорожно-кольцевых маршрутов на дороге.

Благодаря существующим договоренностям удалось увеличить количество составов курсирующих на железной дороге с 13 в августе прошлого года до 42 в декабре прошлого года, среди которых 33 — «Второй грузовой компании», 4 — «Новой перевозочной» и прочих операторов-собственников подвижного состава.

В результате, по итогам января 2012 года прирост грузовки строительных грузов по Свердловской области составил более 500 тысяч тонн к аналогичному периоду прошлого года, то есть увеличился в полтора раза.

Тяжелый извоз с иностранным акцентом

Лишний вес большегрузного автомобиля — проблема для дорожников

Татьяна БУРДАКОВА

Плачевное состояние российских дорог уже вошло в привычку. Между тем, сегодня эта беда объясняется не столько дорожными работами, сколько недостаточным контролем за весом грузовиков. По нашим дорогам колесят десятки тысяч перегруженных автомобилей, которые нещадно разбивают асфальт.

У дальнбойщиков есть такое понятие — «нагрузка на одну ось». Оно определяет силу, с которой машина давит на асфальт. Ясно, что именно грузовики с большим весом выбивают колею на российских автомагистралях. В развитых странах эту проблему давно знают и принимают соответствующие меры.

В России аналогичные законы тоже есть, однако, как выяснилось на состоявшейся в Екатеринбурге конференции «Транспортная инфраструктура Среднего Урала — инновационный путь развития», на наших дорогах сейчас царит крайняя несправедливая для россиян ситуация. Если наш грузовой автомобиль заметает в Европе с грузом, превышающим нормативные параметры, то его немедленно арестуют и отправят на штраф-стоянку. До оплаты огромного штрафа машина будет там стоять, а водителю придется жить в гостинице за счет отправившего его в рейс компании. Сумма убытков получается весьма ощутимой.

У нас же, останавливая иностранную фуру с чрезмерно большим грузом, инспектор выписывает шоферу штраф скромного размера

и отпускает его на все четыре стороны. В половине случаев водители-иностранцы эти штрафы не платят, поскольку после пересечения государственной границы Российской Федерации они могут из-за нарушения наших законов особо не тревожиться — никакой Интерпол такими мелкими событиями не занимается.

— Посмотрите на карту Европы. В Польшу работают 120 тысяч грузовиков. Рядом каждая из трёх стран Прибалтики имеет по тридцать тысяч грузовиков. Белоруссия — 12-15 тысяч грузовиков. Казахстан — семь тысяч. А у нас в России — по всей стране есть всего тридцать тысяч машин, официально занимающихся международными автоперевозками. Спрашивается, где ездят эти сотни тысяч иностранных грузовиков? — задал обоснованный вопрос председатель регионального совета Ассоциации международных автоперевозчиков (АСМАП) в УрФО Юрий Ступак. — Понятно, что многие из них возят грузы по России, — ответил он на собственный вопрос.

По его словам, из-за откровенно демпинговой конкурентной стратегии иностранных перевозчиков российские автопредприятия не могут нормально развиваться, а значит — государственный бюджет теряет миллиарды рублей налогов поступлений. Этот факт сам по себе обиден, но не стоит забывать ещё и то, что из-за чрезмерно лояльного российского законодательства иностранцы совершенно не заботятся о состоянии наших дорог. В погоне за прибылью они нещадно перегружают автомо-

били, а штрафы, за счёт которых в идеале должно финансироваться восстановление асфальтового покрытия, платят крайне неохотно.

— За прошедший год автоперевозчики только из Польши совершили по территории нашей страны двадцать тысяч поездок по поддельным документам, — привёл пугающие данные заместитель руководителя департамента организации перевозок АСМАП Анатолий Воронин. — Кроме того, автоперевозчики из Белоруссии очень часто совершают через территорию России выезды в третьи страны, не имея соответствующих разрешений.

Стоит сразу оговориться, что под фразой о поддельных документах специалисты чаще всего понимают неверно указанные сведения о весе груза. В бумагах, например, может быть указано, что в машине находится товар весом двадцать тонн, а при реальном взвешивании окажется все тридцать.

Кстати, взвесить грузовой автомобиль на Среднем Урале — большая проблема. — На территории Свердловской области нет стационарного пункта весового контроля, который мог бы выдавать международный сертификат взвешивания, — сообщил начальник Уральского управления государственного автомобильного надзора Сергей Назаров. — Это очень плохо и печально. Мы пытаемся решить этот вопрос с 2009 года. Поднимали его даже на совещаниях с участием министра транспорта России. Но на сегодняшний день, как говорится, воз и ныне там.

Получается, что для российских автотранспортных пред-



приятий въезд за границу России затруднён, поскольку за оформлением международного сертификата взвешивания необходимо ехать в один из соседних регионов, а водители-иностранцы могут почти безнаказанно ехать через Свердловскую область с лишним грузом, поскольку избежать их взвешивать автомобиль никто не может до тех пор, пока они не приедут на таможену.

— Это так или иначе касается не только автоперевозчиков, но и всех нас, ведь все мы так или иначе ездим на автотранспорте. Все мы понимаем, как влияет нарушение весо-габаритных параметров грузовиков на состояние и безопасность дорог, — подчеркнул Сергей Назаров.

Его ведомство пытается хоть как-то решить проблему с помощью передвижных пунктов весового контроля. Экипажи с таким оборудованием выезжают на разные автома-

гистралы и выявляют грузовики с лишним весом. Однако сотрудники Госавтонадзора — обычные служащие. Они в отличие от инспекторов ГИБДД не несут круглогодичную вахту.

Следовательно, у нечестных дальнбойщиков есть масса возможностей проехать по Среднему Уралу незамеченными. Для этого достаточно ехать ночью. В такой ситуации жителям населённых пунктов, расположенных вдоль оживлённых автотрасс, не стоит удивляться, когда днём машин мало, а с наступлением темноты тяжелогруженные фуры несутся одна за другой.

Впрочем, даже в том случае, когда сотрудник Госавтонадзора заметит грузовик с лишним весом, то иностранному водителю не стоит особо волноваться. Штраф за такое нарушение в нашей стране невелик. Это в Европе речь идёт о нескольких сотнях ев-

ро, а у нас он чаще всего из двух тысяч рублей не дотягивает. Да и платить совсем не обязательно. Машину никто не арестует. Необходимой для этого инфраструктуры — специальных штрафных стоянок в большинстве регионов РФ просто нет.

С точки зрения Анатолия Воронина, проблему можно решить по примеру Белоруссии. Там водитель, остановленный на границе с превышением груза в машине, платит компенсацию за причиняемый ущерб дороге буквально за каждый километр, который он проедет по территории страны. Не нужно никакой штраф-стоянки и больших государственных расходов. Достаточно остановить перегруженные фуры на въезде в страну и собрать с них деньги, за счёт которых потом можно будет ремонтировать разбитые грузовиками автотрассы.

Регистрация компании на нашей территории приносит области сразу несколько бонусов

Куриный бизнес перед продажей

Оценщик активов свердловских птицефабрик будет выбран министерством управления государственным имуществом (МУГИСО) совместно с депутатами.

Как пишет агентство НЭП 08, об этом сообщил глава ведомства Виталий Недельский. Депутаты Заксоборания Свердловской области не приняли программу управления госсобственностью, считая, что стоимость некоторых объектов в ней занижена. Особенное возмущение парламентариев вызвала продажа свердловских птицефабрик.

«Оценщик выбирается совместно с депутатами. Заключение саморегулируемой организации, в которой состоит этот оценщик, мы проверим и согласуем с парламентариями. Если оценка имущества нас не устроит, спустя некоторое время делаем повторную процедуру. После получения одобрения утверждаем в правительстве области и дожидаемся одобрения депутатов. Затем «Фонд имущества» объявляет дату и время аукциона», — говорит глава МУГИСО. Виталий Недельский уже заявлял о том, что все цифры в программе управления госсобственностью — это лишь оценка чистых активов предприятий. По его мнению, рыночная стоимость будет выше, так как птицефабрики — это выгодный актив.

Решение продавать предприятия птицеводства Свердловской области связано с необходимостью их модернизации, а средств на обновление технической базы птичников в бюджете области нет. Специалисты называют необходимым четырем птицефабрикам объём инвестиций — 12 миллиардов рублей.

Если «Программа управления государственной собственностью на 2012 год» все-таки будет утверждена, сделки по продаже птичников планируются завершить до конца 2012 года, чтобы средства успели поступить в бюджет области.

Февральская инфляция в пределах плана

Глава Минэкономразвития РФ Эльвира Набиуллина подтвердила прогноз ведомства по инфляции в РФ в феврале на уровне 0,5 процента.

«В последнюю неделю у нас инфляция 0,1 процента. На февраль у нас прогноз — где-то 0,5 процента. Как и в январе, мы не видим большого инфляционного эффекта», — цитирует РИА Новости Набиуллина.

Замглавы министерства Андрей Клепач в начале февраля заявил, что Минэкономразвития ожидает, что инфляция в РФ в феврале сохранится на уровне января — около 0,5 процента.

По последним данным Росстата, темпы роста потребительских цен в РФ за неделю с 7 по 13 февраля сохранились на уровне предыдущей недели — 0,1 процента, с начала года инфляция набрала 0,7 процента.

В прошлом году инфляция была наименьшей за последние 20 лет — 6,1 процента. В этом году официальный прогноз по росту цен: 5-6 процентов.

Антимонопольщики посчитали январские жалобы

УФАС: более 41 процентов проверенных лотов госзаказов в Свердловской области размещены с нарушениями закона.

Свердловское управление Федеральной антимонопольной службы рассмотрело в январе этого года 79 жалоб по исполнению законодательства о размещении заказов для государственных и муниципальных нужд. Нарушения были выявлены в более чем 41 проценте проверенных лотов. «В ходе проведенных проверок и рассмотренных жалоб проверено 137 размещений заказов (лотов), из них выявлено 57 размещений заказов (лотов) с нарушениями. Всего выявлено 92 нарушения законодательства о размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд», — уточняет в ведомстве. В результате проведенных проверок и рассмотренных жалоб выдано 37 предписаний.

Французский франк закончил хождение

Вчера Центральный банк республики последний день принимал к обмену на евро бывшую национальную денежную единицу. Причем обмену подлежали только банкноты достоинством 20, 50, 100, 200, 500 франков. Банкноты другого номинала, а также монеты в отделениях банка уже давно не принимают. Так, последний срок обмена сантимов на евро-ренты истек ровно 7 лет назад, 17 февраля 2005 года.

Как сообщает ИТАР ТАСС, для заинтересованных в этой операции лиц, Центробанк создал специальный сайт, на котором можно ознакомиться с обменным курсом, условиями приема банкнот, адресами отделений и филиалов, где можно поменять деньги, а также с другими рекомендациями.

Французский франк существовал в стране с 1360 года наряду с другими платежными средствами. С 7 апреля 1795 года до 17 февраля 2002 года франк был единственной официальной денежной единицей Франции. В период с 1999 по 2002 гг. он находился в налицом денежном обращении параллельно с евро.

По данным «Банк де Франс», на 31 декабря 2001 года у физических и юридических лиц оставалось франков на сумму, эквивалентную 31,5 миллиарда евро. К июню 2002 года объем денежной массы в бывшей национальной валюте сократился до 3,1 миллиардов евро. А на конец 2010 г. эта сумма равнялась «всего» 602 миллиона евро.

Подборку подготовил Анатолий ЧЕРНОВ