

Безопасность на высоте

Аэропорт Кольцово получит на развитие миллионы рублей

Сергей АВДЕЕВ,
Тамара ВЕЛИКОВА

Такое решение было принято на ежегодной коллегии Росавиации. В руководстве аэропорта Кольцово пояснили, что екатеринбургский аэровокзал станет пилотным проектом для реализации Росавиацией новой для российских аэропортов системы интегрированного контроля безопасности на территории аэродрома.

На эти цели Кольцово получит в 2012 году из федерального бюджета около 250 миллионов рублей. Уже к 1 октября текущего года будет установлено самое современное периметровое ограждение, длиной 11,5 километра и высотой около трёх метров, оснащённое системами вибрационной и метеорологической фиксации, грозозащитными средствами. Кроме того средства охраны режимной территории усилят системой тепловизионного наблюдения.

Все эти меры, показавшие свою эффективность в ведущих зарубежных аэропортах, в частности, в Израиле, будут содействовать поддержанию в Кольцово высокого уровня безопасности.

Кроме Екатеринбурга, по словам заместителя руководителя Федерального агентства воздушного транспорта Николая Захряпина, средства из федерального бюджета получат ещё восемь российских аэропортов: Владикавказ, Анапы, Магаса, Казани, Геленджика, Краснодар, а также московские Внуково и Шереметьево. Общая сумма — почти два миллиарда рублей. Деньги пойдут на оснащение аэропортов современными техническими средствами досмотра, строительство периметровых ограждений и дорог.

Проверки, проведённые фе-

деральным агентством в 2011 году, показали, что основными недостатками аэропортов являются отсутствие или недостаточность систем видеонаблюдения, технические и морально устаревшие системы досмотра, несоответствие периметровых ограждений современным требованиям.

Одним из основных факторов, влияющих на состояние защищённости объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства, является человеческий фактор. Чтобы изменить ситуацию, Росавиация в рамках реализации Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте организовала обучение 182 руководителей и сотрудников центрального аппарата и отделов территориальных органов.

На эти цели было израсходовано пять миллионов рублей. На базе Московского государственного технического университета гражданской авиации создан специальный центр для обучения специалистов в области обеспечения безопасности. Тренажёрное оборудование, программное обеспечение и разработка учебно-методических материалов для центра обошлись в 25 миллионов рублей. Специалисты ФСБ провели обучение сотрудников служб авиационной безопасности аэродромов Московского авиаузла современными способами и методами выявления взрывчатых веществ и устройств.

В планах — ряд мероприятий по повышению уровня авиационной безопасности в аэропортах Владивостока, Казани и Сочи: им предстоит принимать делегации, которые будут прибывать на крупнейшие международные мероприятия.



У каждого своё представление о роскоши

РОСКОШНАЯ реакция

Новый налог увеличит областной бюджет не более чем на один процент

Елена АБРАМОВА

Утверждение «автомобиль — не роскошь, а средство передвижения» может остаться в прошлом. Дорогие автомобили, как и городские кварталы площадью больше 100 квадратных метров, а также загородные дома площадью больше 300 квадратных метров, Минэкономразвития РФ предлагает признать предметами роскоши и обложить дополнительным налогом.

Такие меры обсуждаются на федеральном уровне в связи с тем, что степень социального расслоения в нашей стране довольно высока.

— В России и в Свердловской области в частности, примерно 75 процентов населения поддерживает идею введения налога на роскошь. Предпринимательское сообщество не может не учитывать общественное мнение. Но бизнесмены хотели бы внести свои предложения в законопроект, — отметил на встрече с журналистами первый

vice-президент Свердловского областного союза промышленников и предпринимателей (СОСПП) Михаил Черепанов.

По его мнению, обязательно должна учитываться региональная составляющая, так как в Москве и в депрессивных регионах абсолютно разные представления о роскоши. Налог должны платить люди, желающие продемонстрировать своё богатство, но не те, кто зарабатывает и вкладывает средства в развитие производства. «Капитал и ценные бумаги не стоит облагать налогом, чтобы не подавлять инвестиционную активность», — считает Михаил Черепанов.

Часть предпринимателей категорически не приветствует введение дополнительной подати.

— С точки зрения совершенствования налоговой системы данные инициативы совершенно бесполезны. Человек, который в состоянии приобрести дорогую вещь, уже заплатил подоходный налог. Зачем второй раз брать с него деньги? Зачем заигрывать с люмпенами? В здоровом обществе неприлично заглядыв-

ать в чужой карман. Нужно бороться не с богатством, а с бедностью, — заявил вице-президент СОСПП Тимур Горяев.

По просьбе журналистов он цинично уточнил, что люмпены, на его взгляд, это те, кто получает социальные пособия и проводит рабочий день в бюджетных организациях, то есть, люди, живущие за счёт государства (это учителя, врачи, военные... — прим. ред.).

Бизнесмен уверен: если налог будет введён, предприниматели будут его платить, но при этом продолжится бесконечная национальная игра «Кто хитроумнее?», которая идёт между налогоплательщиками и сборщиками налогов. Он также подчеркнул: было время, когда кондиционер в машине и зубные протезы считались роскошью, теперь это норма.

Предприниматели убеждены: средства от этого налога должны поступать не в федеральный, а в региональный бюджет. Однако если регулирование будет передано на региональ-

ный уровень, в стране могут появиться особые территории.

— Установление правил налогообложения на региональном уровне может спровоцировать появление своеобразных «оффшорных зон». Предприниматели будут регистрировать свои машины, яхты, самолёты там, где ставки ниже, — подчеркнул председатель комитета по бюджету, финансам и налогам Законодательного Собрания Свердловской области Владимир Терешков.

По мнению работников налоговой службы, обсуждение данной темы преждевременно. — Пока нет проекта закона. Даже непонятно, когда будет введена податка на роскошь или после сдачи налоговой декларации. Поэтому трудно судить, какое влияние он окажет, — сказала начальник отдела налогообложения физических лиц УФНС по Свердловской области Лидия Исаева.

По мнению Владимира Терешкова, поступления в бюджет Свердловской области увеличатся не более чем на один процент.

Доля инвестиций в связь и IT возросла на четыре процента

в 2,5 раза вырос объём инвестиций в связь и информационные технологии в Свердловской области по итогам 2011 года. Это значительно выше плановых и прогнозных показателей.

Общая сумма вложенных средств составила около 25,5 миллиарда рублей. План был сформирован областным правительством на уровне 14 миллиардов, а оптимистический прогноз областного министерства информационных технологий составил 20 миллиардов рублей. За год доля инвестиций в связь и IT в общем объёме инвестиций в экономику Свердловской области возросла с семи до 11 процентов. Объём инвестиций в основную капитал организаций вырос в 2,5 раза и на конец года составил более 25 миллиардов рублей. Наибольшие темпы роста пришлись на четвёртый квартал благодаря запуску в эксплуатацию новых объектов связи, возводившихся в течение года.

Потребление продуктов опережает рост розничных цен

На 7,9 процента вырос оборот розничной торговли Свердловской области по итогам февраля по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Такие данные привёл региональный министр торговли Дмитрий Ноженко.

Жители Среднего Урала стали больше покупать мяса, рыбы, молочных продуктов, хлеба и хлебобулочных изделий, яйца, птицы, сахара, кондитерских изделий, муки, макаронных изделий, свежих овощей и фруктов. По данным Свердловскстата, стоимость минимального набора продуктов питания в области в феврале сложилась в сумме 2557,4 рубля в расчёте на месяц. На фоне расширения спроса индекс потребительских цен на продукты питания с начала этого года составил 101,2 процента, что чуть ниже, чем в среднем по России (101,5 процента) и значительно ниже показателя 2011 года (104,2 процента).

Сгоревшее место пусто не бывает

Прокуратора завершила проверку по факту самовольного строительства торгового центра на месте сгоревшего корпуса на рынке «Таганский ряд».

Внимание к объекту привлек депутат Законодательного Собрания Свердловской области Андрей Альшевских. На его запрос департамента архитектуры, градостроительства и регулирования земельных отношений администрации Екатеринбурга сообщил, что владелец земли — ООО «Верт-Инвест», не получив разрешения на строительство, начал там возведение торгового центра общей площадью 14050 квадратных метров. Документы по факту самовольного строительства городской администрации направил в прокуратуру. К началу проверки на этом участке уже был вырыт котлован и забито 513 свай.

Как уточнили «ОГ» в пресс-службе прокуратуры Свердловской области, по результатам проверки, проведённой с 27 февраля по 5 марта 2012 года, в адрес директора ООО «Верт-Инвест» Андрея Колесникова внесено представление об устранении нарушений градостроительного законодательства и возбуждено дело об административном правонарушении, по которому может быть наложен штраф в размере от 25 до 50 тысяч рублей.

Подборку подготовили Николай ПЛАВУНОВ и Татьяна БУРДАКОВА

Дорожная карта

Дефицит полувагонов исчезает, но на повестку дня выходит новая проблема — острая нехватка обученных водителей для грузовых автомобилей

Ольга УЧЁНОВА

Практически весь 2011 год прошёл для уральских предприятий под знаком транспортных сложностей. Постоянно ощущались трудности с арендой железнодорожных вагонов. Одновременно как снежный ком начала нарастать проблема отсутствия квалифицированных шофёров для автомобильных перевозок.

Как сообщил генеральный директор ООО «ТрансСиб-Урал» Сергей Мазуркевич, 2012 год обещает стать более благополучным в плане обеспеченности полувагонами. Решить проблему помогли дорожно-кольцевые маршруты по перевозке инертных строительных материалов: поезда из 65-68 вагонов ходят по кругу, отвозя продукцию какого-либо предприятия заказчикам. На Среднем Урале речь обычно идёт о транспортировке щебня.

— Наше предприятие, например, специально для сезона зимнего завоза строительных материалов на Север запустило 25 дорожно-кольцевых маршрутов, благодаря чему мы организовали транспортировку четырёхсот тысяч тонн грузов в месяц, — рассказал он. — У нас организовано пятнадцать тысяч вагоноподъёмов в месяц, большую часть которых мы предоставляем малому бизнесу. Таких клиентов, которые заказывают от одного до ста вагонов, у нас порядка 1,5 тысячи. Что касается стоимости, то она зачастую ниже тарифа 10.01 для грузов 3-го класса, и не выше +10 процентов. Грузы 1-го и 2-го классов отправляются по ставке от 30 до 40 процентов, благодаря возобновлению дорожно-кольцевых маршрутов.

Напомним, в середине прошлого года, когда дефицит полувагонов достиг своего пика, на рынке сложилась нормальная

семидесятипроцентная наценка по отношению к тарифу 10.01. На этом фоне сегодняшняя ситуация с перевозкой грузов по железной дороге выглядит вполне позитивно.

Однако нельзя сказать, что кипение страстей вокруг полувагонов полностью утихло. На разных совещаниях порой звучат опасения, что положение дел, сложившееся сегодня на рынке железнодорожных перевозок, чревато появлением компании-монополиста.

— Тот факт, что наше предприятие в 2010 году первым в Свердловской области взялось за восстановление дорожно-кольцевых маршрутов и тем самым взяло на себя перевозку грузов из практических всех щебёночных карьеров Среднего Урала, говорит только о нашей смелости, а не о том, что мы хотим занять главенствующее положение на рынке, — объяснил Сергей Мазуркевич. — В тот момент на это мало кто решался. Сейчас ничто не мешает другим компаниям развивать свой бизнес в том же сегменте рынка. Для этого, кстати, сегодня есть хорошая возможность — объём грузов, предлагаемых к перевозке, постоянно растёт. Нас радует развитие живой конкуренции в этой сфере. Это значит, что ситуация приходит в норму.

К сожалению, еще нельзя сказать того же про ситуацию с автомобильными перевозками. Положение дел на этом рынке не придёт в норму до тех пор, пока не исчезнет проблема с подготовкой профессиональных водителей. Она на сегодняшний день не только не решается, а, наоборот, с каждым годом усугубляется. Ведь профессионалы, обученные ещё во времена Советского Союза, стареют, заменяют их некем.

На первый взгляд, в городах есть множество автошкол. Но весь казус в том, что все эти сотни учебных заведений готовят



Команда ООО «ТрансСиб-Урал» на «АСМАП-Профи-2011»

исключительно водителей для легковых машин — категории «А», «В» и «С». Современный грузовик-рефрижератор стоит семь миллионов рублей — практически как небольшой самолёт. Это сложный агрегат, учить управлять которым или переучивать уже подготовленных водителей на современный лад нужно в течение шести месяцев. По этой причине обычные автошколы не берутся за подготовку водителей категории «Д» и «Е».

— Наше предприятие, например, постоянно живёт в режиме дефицита водителей. У нас сейчас 130 грузовиков совершают пятьсот рейсов в месяц. Для нормальной работы нам нужно добиться, чтобы на каждые два автомобиля приходилось три водителя. На сегодняшний день найти очень трудно. В 2012 году мы намерены приобрести ещё сто грузовиков и сейчас ломаем

голову над тем, где найти профессиональных водителей. Знаю, что с такими же трудностями сталкиваются и другие предприятия, занимающиеся автомобильными перевозками на Среднем Урале, — сказал Сергей Мазуркевич.

По его мнению, в Свердловской области необходимо

строить специализированную автошколу для водителей грузового транспорта. Причём делать это лучше на территории Екатеринбурга, поскольку именно сюда проще всего приехать учащимся из отдалённых районов Среднего Урала. На территории автошколы необходимо разместить со-

временный автодром, учебный корпус с оснащёнными по последнему слову техники классами, гостиницу и столовую для иногородних учащихся. Следовательно, нужен земельный участок площадью в десять-пятнадцать гектаров.

— Потребность в квалифицированных водителях на нашем предприятии настолько велика, что мы готовы сами профинансировать строительство такой автошколы, — заявил Сергей Мазуркевич. — Но покупать землю для этих целей мы не сможем — слишком дорого, такая автошкола никогда не окупится. Мне кажется, что этот вопрос можно решить в рамках частично-государственного партнёрства. Если бы государство выделило земельный участок, то мы бы возвели автошколу для подготовки профессиональных водителей, необходимых всем автотранспортным предприятиям региона.

При реализации такого масштабного и социально значимого проекта наша область сможет решить вопросы, связанные с трудоустройством граждан со средне-специальным образованием и людей пенсионного возраста, что скажется в целом на решении проблемы безработицы в области. Профессиональный водитель на дороге — это гарант соблюдения правил и безопасности дорожного движения. Подобные автошколы уже существуют в соседних областях, причём услуги их пользуются огромным спросом как у работодателей, так и у будущих водителей.

Немаловажным является аспект развития малого и среднего бизнеса. Сегодня автопредприятия готовы приобрести новую технику для своих парков, вносить вклад в развитие экономики Уральского региона, но сталкиваются с безвыходной на настоящее время ситуацией — отсутствием штата профессиональных водителей.



Современные грузовики по сложности почти равны легким самолетам

Уважаемые абоненты ООО «ТЕЛЕСЕТЬ-СЕРВИС»!
В соответствии с п. 1 ст. 28 Федерального закона от 07.07.2003 № 126-ФЗ «О связи» и Договором об оказании услуг связи оператора уведомляем Вас о том, что с 01 апреля 2012 г. ООО «ТЕЛЕСЕТЬ-СЕРВИС» изменяет прейскурант на услуги местной телефонной связи ООО «ТЕЛЕСЕТЬ-СЕРВИС» для юридических лиц.

С 01 апреля 2012 г.:

- предоставление доступа к сети местной телефонной связи - 3000 руб.;
- формирование дополнительного канала к городскому номеру - 1000 руб.;
- ежемесячная абонентская плата:

Название тарифа	Базовый	Удобный	Комфортный
Абонентская плата	300 руб./мес.	525 руб./мес.	1200 руб./мес.
Базовый объем местных телефонных соединений, включенных в абонентскую плату	0 мин.	500 мин.	без ограничений
Стоимость соединения [сверх объема местных телефонных соединений, включенных в абонентскую плату]	0,5 руб./мин.	0,45 руб./мин.	бесплатно
Дополнительный канал к городскому номеру	150 руб./мес.	150 руб./мес.	600 руб./мес.

Все цены указаны с НДС 18%.
Фактом оплаты за услуги связи после вступления изменений в силу Вы (абонент) соглашаетесь с внесенными изменениями. Более подробную информацию можно получить по тел. 214-77-99, на сайте www.telenet.ru или в местах работы с абонентами.