

	Сегодня	+ / -	Годовой max	Годовой min
Доллар	31.43	-0.04	34.03 (5 июня)	28.94 (28 марта)
Евро	40.62	-0.07	42.24 (5 июня)	38.41 (17 марта)

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



Губернатор Евгений Куйвашев (слева) поручил повысить прозрачность управляющих компаний

Пластика передвижения

1

Плюс ежемесячно две тысячи Е-карт оформляют для своих работников различные организации и предприятия.

Для удобства клиентов «И-сеть» предлагает 33 тарифа, хотя вначале их было всего девять. Алексей Курьков, председатель Комитета по транспорту, организации дорожного движения и развитию улично-дорожной сети администрации Екатеринбурга, поясняет, что «столь подробная матрица тарифов построена на различности категорий пассажиров, всех четырех видов транспорта и частоты использования пассажирами услуг общественного транспорта». По словам Алексея Курькова, есть проездные на короткие сроки. Так, например, проездные на 15 дней предназначены для жителей, которые по той или иной причине активны не весь месяц. Для гостей города, которые в течение ограниченного времени стремятся осмотреть достопримечательности города, существует проездной на три дня. А самый востребованный сегодня тариф для граждан без льгот — это проездной билет на все четыре вида транспорта с лимитом поездок не более 70 в течение двух месяцев. Он ориентирован как раз на массового пассажира, который едет утром на работу и вечером домой. Его себестоимость составляет 15,71 рубля за одну поездку.

Действительно, в сравнении с недавно повышенной Региональной энергетической комиссией Свердловской области стоимость проезда в Екатеринбурге до 23 рублей экономия по данному тарифу, как говорится, налицо — более семи рублей. Поэтому не случается удивительного ажиотажа у пунктов приобретения и пополнения Е-карт перед 1 октября, когда и произошло вышеназванное повышение стоимости проезда, — число пользователей росло едва ли не на 1000 в день. Любопытно, что и продажа жетонов в метрополитене в эти дни подскочила во много раз.

Как транспортные потоки перетекают в денежные

Как рассказал Алексей Курьков, денежные средства, полученные от пользователя в пункте продаж, на следующий день поступают



АЛЕКСЕЙ КУРЬКОВ

на счёт электронных денежных средств транспортной карты в банк-оператор, которым в этом году является Газпромбанк. Деньги за проездные билеты распределяются между перевозчиками авансовыми платежами в размере 70 процентов от стоимости, остаток перечисляется по факту закрытия расчётного месяца, исходя из фактического объёма произведённой перевозки. Денежные средства по тарифам «Электронный кошелек» перечисляются со счёта карты на счёт перевозчика на следующий день по факту совершения поездки. Таким образом внесённые денежные средства находятся на счетах транспортных карт до их использования, и ни о каком «прокручивании» не может идти речь.

Согласиться с такими доводами или нет — дело каждого, но в том, что перевозчикам, несмотря на необходимость приобретения валидаторов (устройств для считывания Е-карт) и затрат на обучение персонала, введение на их маршрутах транспортных карт выгодно, сомнений нет.

Во-первых, снижаются расходы на инкассацию, во-вторых, это гарантия получения 100-процентной оплаты за проезд, ведь водители или контролёры иной раз гораздо воспользуются и «левой» катушкой или вообще не обилитят пассажира, либо договорятся за проезд за 20 рублей опять же без билета.

Немаловажна и скорость обслуживания. Представьте: зашли в автобус 10 пассажиров, пока каждый из них до

станет деньги, кому-то придётся сдавать сдачу, нередко кондуктор кого-то не зафиксировал или не рассчитавший пассажир уже вышел, итог один — минус 23 рубля. А по Е-карте — приложил её к валидатору и оторвал квитанцию, это секунды. Скорость обслуживания в пять раз выше, чем при расплате наличкой. Что, естественно, выгодно и пассажирам, избавленным к тому же от необходимости коптить мелочь в кошельке.

Как отметил на недавнем брифинге для журналистов заместитель главы администрации Екатеринбурга по вопросам благоустройства, транспорта и экологии Евгений Липович, «внедрение электронных проездных карт вышло на финишную прямую». По утверждению Евгения Липовича, системами их приёма оснащены практически все городские маршруты, включая рейсы частных предпринимателей.

Пассажиру на заметку

Однако если в муниципальном транспорте опыт обслуживания по Е-картам составляет без малого два года, то частные маршруты только приступили к работе с ней. В связи с этим порой возникают некорректные ситуации, вызывающие справедливое недовольство горожан.

В частности, нередки случаи, когда кондуктор по неопытности или намеренно несколько раз подряд подносит карточку к валидатору, таким образом снимая опла-

ту за проезд не один, а два-три раза подряд. Автор материала однажды сам едва не попался на эту уловку, когда кондуктор со словами: «Ой, не получается» четырежды «оплатила» проезд. В этом случае пассажирам необходимо обратиться в «И-сеть», где подобные транзакции фиксируются, и «лишние» деньги будут возвращены на счёт владельца карты.

Другая распространённая проблема — отказ кондукторов коммерческих маршрутов по тем или иным причинам принимать Е-карту к оплате за проезд. Чаще всего это связано с тем, что по итогам смены экипаж транспортного средства должен сдать оператору маршрута так называемый план — фиксированную сумму денег, заработанную за день. Выход здесь простой — каждый горожанин должен быть в курсе, что если маршрут входит в систему работы с Е-картой и по каким бы то ни было причинам его не могут по ней обслужить, он имеет право совершить поездку бесплатно.

Ещё одна рекомендация от Павла Ведерникова: «Старайтесь не передавать свою карту в чужие руки. Ведь вы тогда не сможете проконтролировать, сколько поездок будет снято с неё водителем или кондуктором. И вообще, вернётся ли к вам именно ваша карта, если она не персональная или не помечена вами каким-либо образом?»

Деньги, как известно, счёт любят.

Приложить Е-карту к валидатору и оторвать квитанцию занимает секунды. Скорость обслуживания в пять раз выше, чем при расплате наличкой.

Стандарт открытости

1

По словам Николая Смирнова, управляющие компании уже сегодня обязаны публиковать информацию о своей деятельности на сайте Министерства регионального развития РФ. Госжилинспекция проверяет достоверность представленных данных и, при необходимости, наказывает недобросовестных коммунальщиков. «Штрафы достигают 100 тысяч рублей — это достаточно внушительная сумма, которая заставляет управляющие компании добросовестно относиться к своим обязанностям», — отметил министр.

Кроме того, в регионе создана СРО, одним из обязательных требований вступления в которую является раскрытие информации о деятельности потенциального участника. «В ближайшее время аналогичный портал будет создан в Свердловской области, где жители смогут посмотреть информацию о деятельности как своей управляющей компании, так и других компаний, работающих на территории муниципалитета. И при желании они смогут сменить свою управляющую компанию на

ту, что работает качественно и более эффективно», — добавил Николай Смирнов.

Данные о финансовой деятельности УК, о задолженности за топливно-энергетические ресурсы, о наличии предписаний Госжилинспекции и другая информация на портале будут обновляться ежемесячно. Архитектура портала, согласно поручению главы региона, должна быть подготовлена в течение месяца.

«На портале должны раскрываться данные о финансовой деятельности управляющих компаний — сколько денег было собрано с населения, куда они идут. Чаще всего жители жалуются на именно на отсутствие информации о том, куда идут деньги в рамках выполнения статей капитального и текущего ремонта. Очень много вопросов возникает в связи с введением отдельной статьи «Общедомовое потребление». Для того, чтобы повысить прозрачность системы, портал — хороший инструмент», — сказал начальник управления государственной жилищной инспекции по Свердловской области Алексей Россолов.

Буквально всё заполонили...

А подземные паркинги Екатеринбурга пустуют

Елена АБРАМОВА

Наши дворы заполнены машинами. Нередко автолюбители в качестве бесплатной парковки используют улицы города, усугубляя и без того острую проблему пробок. Создаётся впечатление, что в столице Среднего Урала не хватает парковочных мест. На самом деле их в избытке.

Современные градостроительные нормы требуют, чтобы застройщики, возводя жилой дом, в обязательном порядке строили паркинги.

Строительные компании вынуждены выполнять эти требования. Беда лишь в том, что паркинги по цене слишком далеки от возможностей покупателей. Стоимость машино-мест порой доходит до миллиона рублей.

Застройщики утверждают, что продают эти объекты по себестоимости. Себестоимость надземных парковок значительно меньше. Но для многоэтажных надземных гаражей в Екатеринбурге на хватает земли.

Подробности читайте в завтрашнем номере «ОГ».

Заварили хмель, получили хлеб

Как бабушкины рецепты помогли предпринимателям выйти на рынок с новым продуктом

Рудольф ГРАШИН

Не многие начинающие предприниматели могут похвастаться спросом на их продукцию, превышающим предложение. Семья Тахаудиновых из посёлка Билимбаев развернула с производством хлеба два года назад. И сегодня они уже не могут удовлетворить все поступающие заявки. Дело в том, что на семейной мини-пекарне выпекают бездрожжевой хлеб по старым рецептам, и тут крупные хлебозаводы им не конкуренты.

А всё началось в разгар кризиса 2008-2009 годов, тогда многим пришлось свернуть устоявшийся, казалось бы, бизнес. Не стал исключением и молодой предприниматель Динис Тахаудинов, занимавшийся мелкими грузоперевозками. Когда на семейном совете решили, как жить дальше, мать Диниса, Фания Ильгамовна, предложила печь хлеб на хмеле, такой, какой раньше пекли на её родине, в Башкирии.

«Эта идея, можно сказать, у нас на столе лежала всегда, и каждый день мы этот хлеб без дрожжей ели. Решили выпекать его не только для се-



Фания Тахаудинова следит за тем, чтобы старинная технология приготовления хлеба строго соблюдалась

бя, но и на продажу, — рассказывал Динис.

Что характерно, до этого с хлебопечением в этой семье был знаком только старший из братьев, Радим, который учился на пекаря. Сама Фания Ильгамовна, как и её супруг, Ралиф Рафаилович, большую часть жизни прожили в деревне, в молодости трудились в колхозе.

«Я была трактористкой, землю пахала, бороновала, сеяла. Работала библиотечником, возглавляла сельскую адми-

нистрацию, потом мы переехали сюда, на родину мужа, и никак не думала, что когда-то стану печь хлеб, — призналась Фания Ильгамовна.

Но так случилось, что от матери, бабушки и прабабушки ей были усвоены старинные семейные рецепты бездрожжевого хлеба, которые и стали той основой, на которой развился семейный бизнес.

Но чем бездрожжевой хлеб лучше обычного и почему Тахаудиновы так ухватились за эту идею? Оказывает-

ся, до 30-40-х годов прошлого века в нашей стране хлеб пекли в основном без дрожжей. Хлебопекарные дрожжи — придумка тех, кто производил еду поставил на поток. Хотя грибковая флора, выращенная искусственно, не такая уж и безобидная. При выпечке она полностью не погибает, накапливается в организме и, как считают многие врачи, провоцирует различные заболевания.

В деревнях дрожжей раньше не выдвигали, но хлеб, тем не менее, получался пышным и вкусным, никогда не приедался, не вызывал изжоги, хранился и не плесневел неделю. С таким хлебом наши предки не знали, что такое дисбактериоз, аллергия, проблемы с желудком. А всё дело — в закваске, она была натуральными. Фания Ильгамовна, например, использует хмельную, на шишках дикого хмеля.

Но одно дело печь хлеб для себя, другое — поставить его производство на поток. Как признаются Тахаудиновы, в этом неопытному помощнику оказался им директор Первоуральского муниципально-

го фонда поддержки малого предпринимательства Наталья Коновалова. Она же подсказала, как оформить заявку на грант, деньги от которого

потратили на строительство мини-пекарни.

Первые буханки развозили по учреждениям, половину просто раздавали. Много ездили по выставкам: людей поначалу нужно было элементарно просветить, мало кто знал о таком хлебе. Многие удивлялись, почему хлеб этот дороже магазинного?

«Возни-то с ним очень много, всё приходится делать вручную, как может он стоить дешевле того, что пекут хлебозаводы? — удивлялась Фания Ильгамовна.

Сначала надо собрать хмель. Делать это нужно в строго определённый период, в августе. Сбор хмеля — обязанность главы семейства, Ралифа Рафаиловича. Вместе с сыновьями, а у Тахаудиновых их четверо, он прочесал все заветные лесные уголки в соседней Башкирии. Хмель родится в изобилии не каждый год, поэтому заготавливать хмельную шишку приходится с запасом, десятками мешков.

Далее хмель варят, смешивают его с ржаной мукой и готовят опару. Эта опара ставится, бродит, затем используется на заготовке теста. Сам хлеб выпекают в небольшой электрочаше. Печка сегодня как раз и сдерживает

производство. Вмещается в неё всего полсотни форм с тестом. Работая круглые сутки, посменно, Тахаудиновы выпекают чуть больше пятисот буханок и уже не могут удовлетворить все заявки.

Развозят хлеб сами, в основном по мелким торговым точкам, в Первоуральск, Билимбаев, Починки, Битимку, Крылосово, Новоуткинск.

«В последнее время к нам обращаются многие предприниматели из Шалинского района, так покупатели уже спрашивают в магазинах наш хлеб, но возить туда мы пока его не можем, не хватает продукции», — рассказывает Динис Тахаудинов.

Ситуация должна исправиться очень скоро. Она уже куплена, стоит в только что построенном для неё помещении. Печка будет газовой, его как раз недавно подвели к окраине посёлка. Вместимость её больше, чем у прежней, в два раза. Использование газа сулит и немалую выгоду: газ обходится дешевле электричества. Так что Тахаудиновы уже планируют развить свой хлеб не только в сёла Шалинского района, но и отправлять его в Екатеринбург.

В деревнях дрожжей раньше не выдвигали, но хлеб, тем не менее, получался пышным и вкусным, никогда не приедался, не вызывал изжоги, хранился и не плесневел неделю.

Снижается безработица в промышленных городах

Так, в Нижнетагильском центре занятости в статусе «безработный» за этот период зарегистрировано 24 411 граждан, а в 2011 году — 26 155 человек, сообщает департамент по труду и занятости населения Свердловской области.

Коэффициент напряжённости на 1 октября нынешнего года — 0,78 ищущих работу на одну вакансию, а в прошлом — 0,94. В городском округе Первоуральск число безработных из числа экономически активного населения составило 1,24 процента — на учёт в службу занятости встали на 1 октября 992 человека. При этом с начала года для замещения свободных рабочих мест работодатели сделали заявку на 4097 человек. Уровень официально регистрируемой безработицы на 1 октября по двум муниципальным образованиям равен 0,72 процента, что меньше уровня начала текущего года на 0,18 процента.

По уведомлению предпринимателей, за девять месяцев принято на работу 135 иностранных граждан, прибывших в РФ в порядке, не требующем получения визы.

«Теневые» зарплаты выводятся на свет

В Свердловской области ужесточается борьба с «теневыми» заработными платами. Об этом говорят итоги работы комиссий по легализации налоговой базы Управления федеральной налоговой службы России по Свердловской области за девять месяцев текущего года.

На 863 заседания комиссий были приглашены более 3300 налогоплательщиков-работодателей, выплачивающих заработную плату ниже среднего уровня среди аналогичных предприятий. Основным показателем эффективности деятельности инспекции области — повышение заработной платы своим работникам 1920 предпринимателями, из которых 29 процентов довели её до среднего уровня. За прошедший год в регионе выявлено более 22 миллиардов рублей скрытой от налогообложения зарплаты — это более 40 процентов доходов граждан. 22 тысячи работодателей официально выплачивали зарплату ниже средней, установленной по виду экономической деятельности.

Газификация сельской местности ускоряется в десять раз

В 10,8 раза будет увеличено в 2013 году финансирование программы газификации сельских населённых пунктов Свердловской области — всего это будет 539,742 миллиона рублей.

В нынешнем году на эти нужды из регионального бюджета планируется потратить всего 50 миллионов рублей, сообщает управление пресс-службы и информации правительства Свердловской области. Многие муниципальные образования получают эти средства и соответствующим образом энергоснабжения позволят создать новые сельхозпредприятия, а также модернизировать старые. Увеличение и количество многоквартирных и частных домов, отапливаемых газовыми котельными, что также очень важно для села, доходы которых, по сравнению с городскими жителями, невысоки.

Вопросы газификации включены в Комплексную программу социально-экономического развития территорий сельских населённых пунктов в Свердловской области «Уральская деревня».

Утверждён план приватизации восьми российских компаний

Правительство России утвердило минимальный план и график приватизации первых восьми крупных компаний на 2013 год.

Прогнозируемые доходы бюджета от обязательной приватизации — 260 — 270 миллиардов рублей — не дотягивают до ранее ожидаемых 433 миллиардов рублей. Однако не отрицается возможность дополнительного включения в этот график и других компаний. К примеру, при хорошей конъюнктуре может быть совершена сделка с участием 100 процентов акций «Росагролизинга» и 50 процентов — Объединённой зерновой компании (ОЗК). Всего до 2016 года должно быть приватизировано 12 компаний.

Общая стоимость намеченных к приватизации в 2012–2016 годов акций — 3,33 триллиона рублей. 2,6 триллиона из этой суммы приходится на 75,5 процента акций ВТБ, 75,1 процента — «Роснефти», 51 процент — «Аросры», 50 процентов — ОЗК и 24,9 процента — РЖД.

Валентина СТЕПАНОВА

Дефицит вагонов сменился профицитом

Снижение урожая на 20 миллионов тонн привело к сокращению объёма железнодорожных перевозок зерна на треть.

Уже сейчас профицит зерновозов достигает четырёх тысяч единиц при общем парке в 30 тысяч вагонов, сообщает агентство «Агрофакт». Эта ситуация — нетипичная для рынка перевозок, так как обычно зерновозов не хватает для перевозки урожая, и из года в год эта ситуация только усугубляется. Сейчас же, учитывая недополученную выручку и плату за их простой, ежедневные совокупные потери транспортных компаний достигают четырёх миллионов рублей. Зернотрейдеры тревожатся, что перевозчики на этом фоне останутся в минусе по пополнению своего парка вагонов, что ещё более усугубит их дефицит в будущем.

Алексей СУХАРЕВ