

ЛОКДАУН ОТМЕНЯЕТСЯ

—Я приведу два примера,— говорит она.— Моя коллега кондитер благодаря гранту приобрела миксер и сейчас два процесса совмещает в одном аппарате. Это позволяет производить больший объем продукции с меньшей затратой времени. То же самое и у мастера по изготовлению изделий из кожи, который купил швейный станок и теперь меньше работает вручную. Это позволило снизить и цены на продукцию.

«Интересно, он ночью жену не эксплуатирует в третью смену?» — пошутил Рустам Минниханов. Однако инициативу поддержал, пообещав на следующий год принять республиканскую программу грантовой поддержки самозанятых. Правда, пока неизвестен объем финансирования. В прошлом году на эти цели Казань потратила свыше семи миллионов рублей...

Еда на колесах

Ресторатор Константин Иванов начал свою трудовую деятельность еще в конце 90-х и за это время накормил более четырех миллионов человек. Сейчас он очень заинтересован в развитии фудтраков—кафе на колесах. Прельстив их тем, что вернуть точку питания можно там, где открывать стационарную попросту нерентабельно. Например, при проведении фестивалей или городских праздников. В нынешних условиях, когда заведения общепита могут быть закрыты, такую кухню на колесах легко установить около того же торгового центра на свежем воздухе. И никакой опасности для здоровья клиентов не будет. Единственный минус—фудтрак подпадает под действие российского закона о нестационарной торговле. Предприниматель обязан заплатить за определенную точку и работать исключительно там. При этом соглашение с городом или муниципалитетом продлевается каждый год. В Казани, к примеру, для та-

В 2018 году в Госдуму внесли проект закона, который вводил понятие «торговые объекты на колесах», но его рассмотрение отложили на неопределенный срок

кой торговли определены семь локаций, куда можно поставить фудтрак.

—В 2018 году в Госдуме вроде внесли проект закона, который вводил понятие «торговые объекты на колесах», но его рассмотрение отложили на неопределенный срок,— посетовал Константин Иванов.

—Я напишу письмо председателю Госдумы Вячеславу Володину, обращусь к Михаилу Мишустину. А наша депутатская группа в Госдуме должна пролоббировать рассмотрение этого вопроса,— отметил Рустам Минниханов.

Но учитывая, как долго разворачивается бюрократическая машина, предложил свой вариант на переходное время: увеличить в республике количество площадок для нестационарной торговли, сделав акцент на туристические места.

—Вы лучше знаете, где будет более эффективно их размещать, а мы поможем согласовать с муниципалитетами,— сказал президент. —Дадим задание министру и минобразу РТ, чтобы появились подобные точки включили в республиканскую программу на 2021 год. Чтобы их заасфальтировали, привели в порядок. Это не такие большие деньги, но это очень важная история.

Правительство РТ пошло все же на уступки барам и кафе, разрешив работать до 24 часов. До недавнего времени из-за коронавируса общепиту наложили ограничения, из-за которых заведения должны были закрываться в 12 вечера до 6 утра. Кроме того, правительство продолжило субсидировать кафе и рестораны затраты, связанные с торговлей навынос. Этой весной по Татарстану бизнесмены могли возместить часть своих расходов на компании-агрегаторы по доставке еды. Но на сей раз поддержку окажут только тем, кто из-за ограничений не может работать в ночное время.

Рустам Минниханов пообещал, что будет встречаться с представителями малого и среднего бизнеса раз в три месяца, чтобы можно было оперативно решать возникающие проблемы. ●

ТРАНСПОРТ В Пензе нерегулируемые тарифы привели к резкому подорожанию проезда

Контролера сняли с маршрута



Наталья Саванкова, Пенза

АКЦЕНТ

В Пензе самый протяженный маршрут составляет около десяти километров, большинство — значительно короче

С ноября частные перевозчики Пензы, а муниципального транспорта в городе не осталось, объявили об очередном повышении тарифов на проезд — в третий раз за последние два года. За это время билет в автобусах большой вместимости подорожал с 20 до 27 рублей, в маршрутках — с 23 до 32.

Тарифы с прошлого года стали нерегулируемыми, а значит, перевозчики вправе самостоятельно устанавливать их размер, уведомив организатора перевозок не позже чем за 15 дней до введения их в действие. Соответствующие уведомления от транспортных компаний поступили 29 октября.

Новые тарифы сопоставимы с городскими тарифами Казани, Самары и Нижнего Новгорода. Кто бывал в них, знает: чтобы добраться из одного конца города в другой, можно потратить весь световой день. В Пензе самый протяженный маршрут составляет около десяти километров, большинство — значительно короче. При этом транспортная схема выстроена так, что многие маршруты закальцованы у центрального

рынка, а значит, есть необходимость делать пересадку. При этом льготы в маршрутках не действуют, а в автобусах они предоставляются только строго ограниченными категориями, например ветеранам и помощникам депутатов гордумы.

Последнее повышение более чем на 15 процентов достаточно ощутимо для регулярных пассажиров. Проезд в поликлинику и обратно пенсионеру обходится дороже, чем бесплатные лекарства. А родители школьников задумались, стоит ли продолжать посещать кружки и секции вдали от дома.

Кстати, в троллейбусах, в которых тарифы остались регулируемыми и рассчитываются исходя из нормативов, стоимость билетов в 20 рублей за два года не изменилась. Но троллейбусных маршрутов в городе осталось всего шесть, а автобусных — 53. Фактически на рынке пассажирских перевозок сложилась монополия: 90 процентов

всех маршрутов обслуживают две группы компаний — «Дилжанс» и «Меркурий».

Повышение тарифа они объясняют выросшими затратами на ГСМ, запчастями и техническое обслуживание. Появились и новые статьи расходов — санобработка салонов и средства защиты для персонала. За период пандемии произошло и существенное изменение пассажиропотока — это еще один аргумент перевозчиков. В марте—апреле пассажиропоток на автобусах большого класса упал на 80 процентов. Летом пензенцы пользовались общественным транспортом на десять процентов меньше, чем за тот же период прошлого года. В октябре снижение количества пассажиров на разных маршрутах составило от 18 до 22 процентов. При этом количество автобусов не сокращалось.

—Мы вели переговоры с перевозчиками, чтобы они сделали повышение более плавным.

Но навстречу нам они не пошли, в том числе в вопросе субсидирования части их расходов,— говорит мэр Пензы Андрей Лузгин.

—В связи с дефицитом городского бюджета, а также неопытной стоимостью работ по регулированию тарифов по всем муниципальным маршрутам регулярных перевозок принять такие обязательства муниципалитет не может.

Проще говоря, средств в бюджете города для перевода всех маршрутов на регулируемые тарифы в настоящее время недостаточно.

Чиновники изучают возможность перехода на брутто-контракты с транспортными компаниями. Такая система расчета

Муниципальным троллейбусам трудно конкурировать с частными автобусами хотя бы потому, что перыв на порядок меньше.

предполагает, что плата за проезд будет поступать заказчику организации транспортного обслуживания, а перевозчику оплатят километры пробега, а не число перевезенных пассажиров. Благодаря переходу на брутто-контракты возможно снять финансовую нагрузку на бюджет и уйти от непривычных маршрутов. Дополнительные расходы при переходе на брутто-контракты составят порядка 600 миллионов рублей ежегодно. Окончательного решения о переходе пока не принято. ●

Компетентно

Елена Прокаева, заместитель руководителя УФАС по Пензенской области:

—В 2019 году автобусные маршруты Пензы были переведены на нерегулируемые тарифы. Вместе с этим должен был измениться порядок определения перевозчика. От торгов администрация по невыясненным причинам отказалась и выдала свидетельства на право осуществления перевозок без конкурсных процедур. В адрес администрации Пензы УФАС направил предупреждение, в которых указано на необходимость привести документы регулярных перевозок в соответствие с требованиями действующего законодательства, пока оно не исполнено. По поводу повышения тарифов проводится проверка. В случае нарушения антимонопольного законодательства пензенским перевозчикам грозят штрафные санкции.

МОДЕРНИЗАЦИЯ Скоростной трамвай начинается с подстанций Добавят скорости

Андрей Куликов, Саратов

Муниципальное предприятие «Саратовгорэлектротранс» объявило аукцион на 375 миллионов рублей по строительству первой в городе линии скоростного трамвая. Итоги аукциона планируются подвести уже к 25 ноября.

В прошлом году был разработан проект маршрута от Мирного переулка в центре Саратова до 6-й Дачной улицы в Ленинском районе. Выделенные средства должны быть израсходованы на строительство одной новой и реконструкцию еще двух подстанций,

Ранее председатель Госдумы РФ Вячеслав Володин, который курирует саратовский проект, сообщал, что уже в 2021 году может начаться основная работа по замене трамвайных путей. Общая стоимость строительства линий скоростного трамвая в городе оценивается в 6,5 миллиарда рублей. Предполагается, что в результате реализации этого проекта скорость движения трамвая увеличится по меньшей мере до 24 километров в час, а перевозчики пассажиров электротранспортом вырастут вдвое: с 8 до 25 миллионов человек в год.

АКЦЕНТ

Скорость движения трамвая увеличится по меньшей мере до 24 километров в час, а перевозчики пассажиров электротранспортом вырастут вдвое

а также оборудование кабельных линий постоянного тока к ним. Кроме того, для временного электроснабжения маршрута трамвая № 3 нужно построить еще одну контейнерную подстанцию.

В соответствии с условиями конкурса завершить работы необходимо в декабре 2024 года. Средства поступят в муниципальный бюджет Саратова из бюджетов других уровней. Как сообщил депутат Госдумы Николай Панков, комиссия по межбюджетным отношениям нижней палаты российского парламента согласовала выделение 256,7 миллиона рублей на этот проект. Всего в городской бюджет Саратова двумя траншами до конца года на эти цели будет перечислено 330 миллионов рублей.

Финансы Региональная казна недополучит весомую долю доходов

Вирус поразил бюджет

Валентина Зотикова, Оренбург

Пандемия коронавируса и связанные с ней экономические ограничения больно ударили по бюджету Оренбургской области. По итогам трех кварталов в региональную казну поступило 45,8 миллиарда рублей собственных доходов, или 60,74 процента от запланированного показателя на текущий год.

Такие данные фигурируют в последнем опубликованном отчете областного минфина. Самый ощутимый провал — по налогу на прибыль: удалось собрать всего 15,6 миллиарда рублей. Это менее половины годового плана — 46,89 процента. По мнению экспертов, такая ситуация была вполне предсказуема: после весенне-летнего локаута целые отрасли бизнеса сегодня вынуждены существовать в режиме выживания, платить налоги многим компаниям просто не с чего.

Для сравнения: в 2019-м за январь—октябрь в Оренбуржье сумма сборов по этой статье областного бюджета составила 26,6 миллиарда рублей, или 80,6 процента от годового показателя.

В 2020-м, как и год назад, за счет налога на прибыль региональная казна рассчитывала получить 33 миллиарда рублей. Однако сегодня эта цифра представляется нереальной. Следует отметить, что доля этого налога составляет около трети доходов бюджета Оренбуржья.

Как уточнили в министерстве финансов области, всего за девять месяцев регионального бюджета исполнен по доходам в сумме 73,157 миллиарда рублей (из них 27,2 миллиарда — безвозмездные поступления), по расходам — в сумме 79,812 миллиарда рублей. В ведомстве пояснили, что образовавшийся дефицит был покрыт без привлечения займов — за счет операций по управлению счетами.

—К сожалению, доходы в бюджет сокращаются,— констатировала депутат Заксобрания региона Оксана Набатчикова на заседании коллегии Счетной палаты области. —За девять месяцев этого года мы получили 6,6 миллиарда рублей дефицита. За такой же период прошлого года было более трех миллиардов прибыли. Это связано с падением экономики, и в основном из-за недополучения налога на прибыль. Выпадает около 18 миллиардов рублей, что в первую очередь связано с уменьшением поступлений от предприятий нефтегазового комплекса.

Напомним, что в целях смягчения удара по бизнесу малые и средние предприятия получили ряд льгот и послаблений — так, часть налогов весны и лета будет уплачена лишь в конце года, а некоторые платежи перенесены на 2021-й. Однако это не возместит потерь от закрытия компаний и снижения оборотов.

Эксперты отмечают, что последствия коронакризиса будут ощущаться и в следующем году. Так, региональный бюджет-2021 спланирован с десятиллиардным дефицитом. Размер доходов областной казны составит 90,7 миллиарда рублей, расходов — чуть более 100 миллиардов.

Тем не менее власти заверяют, что все социальные обязательства будут выполнены. Особое внимание придется уделить борьбе с безработицей: на программу «Содействие занятости населения Оренбургской области» в будущем году выделят на 900 миллионов рублей больше, чем в 2020-м. ●

ноу-хау Ученые создают беспилотники-агрономы с «космическим» зрением

Дрон присмотрит за полем

Ольга Дмитренко, Самара

Ученые Самарского национального исследовательского университета имени академика С. П. Королёва разрабатывают систему умного земледелия на базе компактных беспилотников. Проект реализуется на средства гранта Фонда содействия инновациям. Об этом сообщила пресс-служба вуза.

Дроны оснащают сверхкомпактным гиперспектрометром и делают особый сервис для сбора, хранения и обработки изображений. Гиперспектрометр — это прибор, который ведет съемку исследуемой поверхности, причем для каждой точки изображения можно получить спектр яркости излучения в заданном диапазоне электромагнитных волн. Анализировать картинку с дрона будет искусственный интеллект.

Кроме самого гиперспектрометра, вес которого, по расчетам ученых, составит примерно сто граммов, на борту летательного аппарата также установят камеру видимого диапазона и мини-компьютер.

Беспилотник сможет работать на заданном маршруте или под управлением с наземных станций, или в автоматическом режиме, используя машинное зрение. По словам доцента кафедры суперкомпьютеров и общей информатики Самарского университета Павла Якимова, пользователи системы будут оперативно получать данные о влажности почвы, уровне минеральных веществ, наличии сорняков и очагов распространения насекомых-вредителей и болезней растений. Это позволит определять потенциал урожайности посевов и принимать соответствующие меры по исправлению ситуации по рекомендациям искусственного интеллекта. В зависимости от скорости и высоты съемки один такой аппарат сможет за сутки сделать съемку до полутора тысяч гектаров площади.

—Научная новизна разработки заключается в применении уникальных дифракционных оптических элементов, позволяющих значительно уменьшить и удешевить конструкцию гиперспектрометра,— добавил ученый. Предполагается, что стоимость самарского прибора будет ниже западных аналогов в десятки раз.

Работы по проекту должны завершиться к июню 2021 года. Весной следующего года намечены летные испытания с пробной обработкой данных съемки. ●

ПЕРЕВОЗКИ В ульяновских автобусах не хотят устанавливать аппараты для оплаты проезда

Свобода от кассы

Никита Гуляев, Ульяновск

Ульяновские перевозчики просят премьер-министра РФ не штрафовать их за автобусы без касс «ввиду трудной финансовой ситуации». Обращение к Михаилу Мишустину направил отраслевой союз работодателей «Транспортный альянс», куда входят 11 компаний. Кроме того, перевозчики намерены ополчить количество транспортных единиц.

Ульяновск — город маршруток. Полногабаритные автобусы местного производства СимАЗ, приписанные к муниципальному предприятию ПАТП-1, пока лишь отвоевывают место на городских трассах после многолетнего небытия. А царят здесь частные маршрутки от «ГАЗелей» до «фордов» и прочих «ситронов». Впрочем, юридически они тоже определяются как «автобусы» со всеми вытекающими последствиями.

Водители ульяновских автобусов-маршруток — настоящие виртуозы. Одной рукой принимать деньги и отсчитывать сдачу, держась другой за баранку, для них обычное дело. «Облицования» как такового не существует: водитель взял деньги, и все. Кроме того, у него феноменальная память: он точно знает, кто изшедших оплатил проезд, а кто — нет. Строгий взгляд через зеркало направлен в салон. Кое-где, правда, есть билетные рулоны. Отрывай, кому нужно для отчета, не стесняйся.

Ульяновский малагабаритный автобус — это транспорт, где до сих пор рассчитываются исключительно наличкой. О кассах в салонах речи не шло, пока не появился действующий, но не всеядный и не всеприниматель закон.

—Речь идет о давно вступившем в силу федеральном законе о необходимости применения контрольно-кассовой техники при проведении денежных расчетов. Уйти от наличного оборота, сделать более прозрачной и легитимной систему оборота средств в сфере общественного транспорта. Через кассовые аппараты должны проходить всевозможные безналичные расчеты, включая банковские карты, электронные кошельки, гаджеты. В том числе и с помощью пресловутой «троянки», — рассказывает председатель президиума общественной организации «Транспортный альянс» Виктор Сидоренко.

Во многих регионах внедрение кассовых аппаратов в больших и малых автобусах — вопрос вчерашнего дня. Там уже речь идет уже о внедрении передовых методов оплаты. В Ульяновске же пока не решен даже фундаментальный вопрос наличия самих аппаратов.

По предварительным прикидкам владельцев всех городских автобусных маршрутов, установка контрольно-кассовых аппаратов обойдется им почти в 70 миллионов рублей. Например, обратившийся к Мишустину «Транспортный альянс» определяет собственные затраты примерно в 12 миллионов рублей.

Кроме денежных проблем есть и организационные. Например, если говорить о «сквозных» картах оплаты на все виды тран-

спорта, нужна единая с электротранспортом электронная бухгалтерия. Таковой пока нет. Из-за пандемии применение административных наказаний отложили до 1 июля 2020 года. Но теперь нет «бескассовыми» перевозчиками домохозяйкам мечом нависли жесткие штрафные санкции — от 15 до 300 тысяч рублей.

Вот ульяновские перевозчики и попросят отсрочки. Впрочем, перевозчики обращаются не только на самый верх, но и к городским властям, у которых просят помощи в приобретении масок и антисептиков, а также разрешения вдвое сократить количество автобусов на маршрутах: пассажирского стало меньше. И это вдобавок к мерам поддержки, поскольку пассажирские автоперевозки включены в перечень наиболее пострадавших.

—Сейчас доходы от перевозок сократились не менее чем на 50 процентов из-за резкого снижения пассажиропотока. Например, если раньше водитель мог перевезти 1000 человек в день, то сейчас многие обслуживают только сотню пассажиров. Большинство предприятий испытывают дефицит кадров, потому что водители увольняются из-за низких зарплат,— говорит исполнительный директор «Транспортного альянса» Святослав Малаев.

Отрасль озабочена собственным выживанием. Вводить прогрессивные новшества ей очень нескатно. ●

КСТАТИ

По данным Ульяновского областного минтранса, за 9 месяцев 2020 года пассажирооборот в Ульяновской области составил 788,8 миллиона пассажиро-километров. Это на 26,2 процента меньше, чем за аналогичный период прошлого года. Количество пассажиров, пользующихся регулярными автобусными маршрутами, снизилось на 22,2 процента.