

> ИПОТЕКА

Гондурас обогнал Россию

В ТОМ, что ипотека в России — дело сомнительное, практически никто не сомневается. Но исследование, проведенное крупной риелторской компанией, может лишить идею ипотеки последние сторонники.

Эксперты составили рейтинг стоимости ипотечного кредита в 60 странах. И выяснилось, что, например, житель Дании за 20 лет переплачивает всего 14 процентов от суммы выданного кредита. А россиянин за тот же срок выкладывает сумму почти в 2,5 раза большую, чем первоначальный кредит! Мы даже хуже Гондураса, где размер ипотечной ставки на несколько процентов ниже.

За основу расчетов эксперты Penny Lane Realty взяли стандартный для граждан России кредит в размере 122 250 евро — 5 миллионов рублей — на 20 лет с первоначальным взносом от 30 процентов до 40 процентов от общей стоимости квартиры. Они учитывали стоимость жилья, среднюю процентную ставку, платежи за открытие и ведение ссудного счета. Согласно заданным критериям, в Дании, Швеции и Испании самые лучшие условия для ипотеки. В десятку лидеров рейтинга вошли страны Евросоюза и Великобритания. США, Канада и Япония попали в первую двадцатку стран.

Из 60 стран Россия занимает по доступности ипотеки лишь 47-е место. Нас обогнали даже Ливан (25 место), Албания (44 место) и Гондурас (46-е). Тяжелее, чем россиянам, обзавестись квартирой гражданам Македонии, Египта, Колумбии, Бангладеш, Кении, Аргентины и жителям семи бывших советских республик, а ныне стран СНГ.

Но и это еще не все печальные новости. Учитывая, что среднемесячный доход на душу населения в России в 2010 году составил 464,2 евро (18 552,6 руб.), а в Дании — 4334,9, получается, что среднестатистический житель Дании тратит на ипотеку всего 13 процентов ежемесячного дохода, в то время как среднестатистическому россиянину каждый месяц надо выкладывать три своих зарплаты.

В России 70 процентов от суммы ежемесячной выплаты по кредиту составляет стоимость процентов, в то время как в европейских странах дело обстоит с точностью до наоборот, — говорит директор департамента частного и корпоративного кредитования компании Роман Строилов. — Даже в Москве, где уровень дохода как минимум в три раза выше, чем в среднем по стране, люди вынуждены отдавать более 50 процентов ежемесячного дохода при выплате ипотеки. На мой взгляд, Центробанк РФ должен выдавать коммерческим банкам дешевые целевые займы для выдачи населению ипотечных кредитов. При процентной ставке 6–7 процентов годовых до 70 процентов населения страны могло бы решить квартирный вопрос с помощью ипотеки.

> ВЗГЛЯД

Меняем доллары на тугрики

ДАЖЕ ВИДНЫЕ ДЕЯТЕЛИ в США поговаривают о частичном или полном дефолте, то есть об официальном объявлении страны банкротом.

Хотя мировой экономический кризис где-то спадил, а где-то перешел в новую стадию, в Соединенных Штатах он, похоже, крепчает. Федеральное правительство не бездействует, а противодействует, выпуская доллары нового образца, не имеющие пока хождения за океаном.

Что это означает для владельцев долларовых купюр? А то, что наличные доллары на руках или хранящиеся в чулках могут быть объявлены устаревшими. Владелец (например, 100-долларовый купюр) кинется в пункты обмена валюты, а там их встретит объявление: «Долларов образца 2011 года нет». Это еще не страшно, куда хуже, если наличные устаревшие доллары превратятся в обычные фантики, оставшиеся на память.

Экономика США, богатеющая за счет выпуска ничем не обеспеченных — ни золотым запасом, ни материальными ресурсами — долларов, терпит фиаско. Поскольку таких зеленых фантиков гуляет по миру триллионы, то удар по мировой экономике окажется в триллионном эквиваленте. Работая на опережение ситуации, финансовая система США тихо выпускает доллары нового типа для внутреннего употребления, чтобы зарубежные доллары не были предъявлены как векселя на взывание.

Россия является одной из стран, где доллары заняли прочное место в ее повседневной жизни. Если у кого-то нет ни доллара, это все равно больно ударит по карману и желудку, так как обвал долларовой пирамиды опять подтолкнет рост цен на все, без чего жить нельзя.

Российские экономисты давно советуют хранить сбережения в рублях и недвижимости, которые находятся на российской территории. Если рубль и недвижимость сохнет, хотя бы останутся очевидцы пожара. То, что происходит в США, нам неподконтрольно. В послевоенные годы здесь жили в кредит и не по средствам, а теперь это заканчивается.

ВЯЧЕСЛАВ ГУТНИКОВ, юрист

Парадоксы авиаперевозок

> Почему в Магнитогорске билет до Сочи стоит дороже, чем в Москве — до Нью-Йорка

ПОМНИТЕ «бородатый» анекдот про переключку на подводной лодке? «Да куда ты... денешься!»

Он сразу приходит на ум, как только речь заходит о ценовой политике отечественных авиакомпаний. Но у перевозчиков — своя правда. Они сетуют на старые самолеты, эксплуатация которых обходится гораздо дороже современных, на убыточность многих аэропортов, на пресловутый НДС, на дороговизну керосина. Результат очевиден. Более ста российских авиакомпаний в год обслуживают 60 миллионов человек — это меньше, чем перевозит всего одна немецкая Lufthansa.

В гражданской авиации существует такое понятие, как коэффициент авиационной мобильности. Например, каждый житель США поднимается в небо дважды в год, европеец гарантированно совершает один перелет ежегодно. В России летает лишь каждый третий. У нас немало людей, которые последний раз пользовались услугами воздушных перевозчиков еще во времена Советского Союза...

В Магнитогорске парадоксы отечественных авиаперевозок весьма очевидны. Путешествие на самолете, например, в Москву и обратно обойдется нашему пассажиру в десять с лишним тысяч рублей — по нынешнему курсу, это более 250 евро. Да за такие деньги в конце прошлого — начале нынешнего года сразу две авиакомпании — французская Air France и голландская KLM (в 2004 году произошло их слияние, но они продолжают летать под своими отличительными фирменными знаками) предлагали недорогие билеты в США и Канаду с вылетом из Москвы (правда, в один конец). Знающие люди могут возразить: наверняка это была какая-то рекламная акция зарубежных авиакомпаний — уж больно дешево. Хорошо, посмотрим другие направления. США — страна не маленькая, и дальность перелетов там вполне сопоставима с аналогичными показателями европейской части России. Но если, как сейчас модно говорить, «тупо» посмотреть в Интернете цены на билеты внутренних американских пассажирских авиаперевозок, то можно «нарвать» предложения за 150, а то и 120 долларов на довольно приличные расстояния — это, соответственно, 4,2 тысячи и около трех тысяч рублей. Куда у нас в России можно слетать за такие деньги?

Буквально на днях екатеринбургский аэропорт «Кольцово», реализующий программу развития региональной авиации, намерен возродить исчезнувший рейс Екатеринбург — Магнитогорск. На конец июля запланирован первый полет семиместного самолета, так называемого авиа-такси (по крайней мере, такую справку дали в кассе аэропорта). Однако, сколько это направление «проживет» на сей раз, сказать сложно. Дело в том, что в декабре прошлого года компания Dexter уже попыталась наладить регулярное воздушное сообщение между Магниткой и столицей Большого Урала. Рейсы планировалось выполнять на восьмиместных турбовинтовых самолетах Pilatus PC-12, произведенных в 2007 году в Швейцарии. Однако «прожило» новое направление всего полтора месяца: с 8 февраля Dexter прекратила регулярные рейсы из Екатеринбурга в наш город и обратно по весьма банальной причине — из-за низкого спроса. Причем, назвав регулярными эти рейсы можно было лишь с огромной натяжкой — больше половины из них компания отменила в связи с отсутствием пассажиров.

Не исключено, что аналогичный исход ждет и нынешняя попытка. По информации, полученной в кассе аэропорта «Кольцово», билет на возобновляемый рейс Екатеринбург — Магнитогорск будет стоить более четырех тысяч рублей (по сути, те самые 150 американских долларов) — в несколько раз дороже, чем путешествие по этому маршруту на автобусе. Многие найдутся желающие воспользоваться услугами авиа-такси?

А как вам такой факт? Перелет из Магнитогорска в Сочи и обратно обойдется от 23 до 26 тысяч рублей. За те же деньги некоторые горожане умудряются не только слетать в Турцию,



и отдохнуть девять-десять дней в курортной Анталии. А москвичи за 500 евро (это примерно 20 тысяч рублей) с помощью авиакомпании «Трансаэро» могут побывать в Нью-Йорке и вернуться обратно. Выходит, не очень-то и демпингуют французская Air France и голландская KLM, когда устанавливают цену на рейсы из Москвы в Канаду и США в 250 евро...

Прочем, Магнитогорску еще повезло с географией, да и с аэропортом тоже. Наша взлетно-посадочная полоса может принимать современные экономичные самолеты, поэтому из Магнитки почти на всех направлениях летают исключительно «Боинги». Цены, конечно, «кусаются», но все-таки не так сильно, как в восточных регионах страны.

Недавно в программе «Вести» на телеканале «Россия» промелькнул сюжет о странностях отечественных авиаперевозок. Там обнародован такой факт: одинаковый километраж стоит поразно даже у одного и того же «Аэрофлота». Например, из Москвы в Нью-Йорк он довезет за 26 тысяч рублей, а в Петропавловск-Камчатский — уже за 36 тысяч (!). Генеральный директор ОАО «Аэрофлот» — Российские авиалинии» Виталий Савельев парадокс объяснил так: «Откиньте НДС, потому что российский пассажир, покупая билет

в Нью-Йорк, не платит НДС. Покупая в Петропавловск-Камчатский, он платит НДС. Второе — керосин. Мы летим в Америку на самолете Airbus A330. Он потребляет керосина ровно в два раза меньше, чем Ил-96, который летит в Петропавловск-Камчатский. Почему мы не можем в Петропавловск-Камчатский полететь на Airbus A330? Потому что взлетно-посадочная полоса не принимает этот самолет. Стоимость керосина там 500 долларов, а в Петропавловске — 1000 долларов. Вот вам и билет».

И все-таки как-то не верится в искренность авиаперевозчиков. Википедия, например, противоречит заявлению Виталия Савельева, утверждая, что аэропорт «Елизово», расположенный в 29 километрах от Петропавловска-Камчатского, «способен принимать самолеты и вертолеты любых типов без ограничений по грузоподъемности вплоть до полностью загруженного «Боинга-747».

Складывается впечатление, что авиакомпании просто маскируют свои истинные аппетиты «объективными экономическими предположениями». Иначе чем объяснить, например, такой факт. Билет на самолет из Екатеринбурга в Москву стоит примерно столько же, сколько на рейс из Магнитогорска. Однако в Интернете можно найти очень выгодные предложения — на двадцать процентов дешевле...

ВЛАДИСЛАВ РЫБАЧЕНКО

Трамвай из будущего

> Его возможности оценил губернатор Южного Урала



НА УСТЬ-КАТАВСКОМ вагоностроительном заводе праздник. Встал на рельсы новый трамвай, сбросивший с себя черты привычного нам «трудяги», что десятилетиями бегают по улицам Магнитогорска, Челябинска и Златоуста.

На этот раз новый вагон — бескомпромиссный прорыв в XXI век. Губернатор Челябинской области

Михаил Юревич лично осмотрел новинку и даже прокатился в вагоне, чтобы оценить возможности городского транспорта будущего.

Никаких реминисценций, повторов, аллюзий с вагонами прошлого века. В общем «выражении» трамвая угадываются стремительность, мощь и даже гибкость. Аэродинамический «нос» переключается с таким же «хвостом». Внутри — простор и функциональность

Как рассказал главный конструктор Усть-Катавского вагоностроительного завода Сергей Иванов, это третий вагон из семейства низкопольных. Такая конструкция — требование времени. Посадка и высадка пассажиров происходит быстрее, удобнее и даже безопаснее, если платформа и пол вагона находятся на одном уровне. К тому же это облегчает возможность пользоваться городским транспортом людям с ограниченными возможностями. Кстати, в салоне имеются места, приспособленные для инвалидов-колясочников. Есть специальная ступенька, которая при необходимости откидывается, чтобы инвалиды могли ею воспользоваться.

— В настоящее время, — добавил Сергей Васильевич, — мы переходим на производство полностью низкопольных вагонов серий 71623 и 71624. Новый вагон серии 71631 имеет множество преимуществ по сравнению с предшествующими. Одно из них — легкий пластиковый корпус, позволяющий увеличить количество пассажиров и повысить энергоэффективность подвижного состава. Новинка рекомендована для Сколково как инновационный проект.

Новый вагон стоит недешево, до 34 миллионов рублей. Но за счет экономии электроэнергии, как подсчитали специалисты, он окупится за три года. При том, что стоимость электроэнергии растет год от года.

После поездки на 71631 губернатор не скрывал эмоций:

— Трамвай мне очень понравился, просто шикарный. Я за границей ездил на аналогичных трамваях. Наш отличается, может быть, ходом, который чуть-чуть жестче. Но внешний вид, отделка трамвая, электронная начинка соответствуют мировым стандартам. Хочу отметить, что в ближайшем будущем роль общественного транспорта будет возрастать. Потому что многие города уже не справляются с таким количеством индивидуального транспорта. Это мировая тенденция. И здесь трамвай, как экологически чистый транспорт, имеющий очень большую провозную способность, будет пользоваться спросом.

В этом году Усть-Катавский завод планирует выпустить более ста трамваев. Это приличная производственная программа, хотя по сравнению с прошлыми достижениями не столь впечатляющая. По словам губернатора, большие заказы ждут на заводе из Москвы. Но и в Челябинске и в Магнитогорске трамвай нужен.

— И в будущем движение трамваев, — заявил Михаил Юревич, — надо будет делать приоритетным, обособленным, чтобы он не соприкасался с другим общественным транспортом. При увеличении скорости трамвай будет более привлекательным для пассажиров

СЕРГЕЙ ТАРАН

> МЕДСТРАХОВАНИЕ

Можно не спешить

ЧЕЛЯБИНСКИЙ областной фонд обязательного медицинского страхования призывает южноуральцев не торопиться менять страховые медицинские полисы.

Жители области проявляют излишнюю активность. Начиная с 1 мая 2011 года, когда в стране началась выдача полисов единого образца, в страховые компании обратилось более 175 тысяч человек (при том, что у большинства граждан на руках были действующие полисы ОМС). Это один из самых высоких показателей в России.

Как сообщили в Челябинском областном фонде обязательного медицинского страхования, поспешить с получением нового документа следует только в двух случаях: при оформлении полиса на новорожденного малыша и при смене гражданином пола, фамилии, имени или отчества. В остальных случаях можно не спешить. Все полисы старого образца действуют до 1 января 2014 года.

> БОМОНД

Завещание певицы

СОРОКАШЕСТИЛЕТНЯЯ Наталья Ветлицкая цветет и пахнет, однако она решила заранее позаботиться о составлении завещания.

В частности, певица решила отдать свои органы больным людям. В документе указано, что после смерти Ветлицкой все органы, пригодные для пересадки, нужно отдать людям, которые нуждаются в трансплантации. К столь благородному поступку ее подтолкнула чужая трагедия. Когда певица лежала в больнице, она видела, как 21-летний парень умер в мучениях, так и не дождавшись почки.