

МАЛЫЙ БИЗНЕС

Когда предпринимателям в Орле, арендующим площади, находящиеся в муниципальной, областной собственности, в начале года пришлось платить повывисшуюся арендную плату, многие из них были вынуждены отказаться от каких-то проектов, чтобы не просто сэкономить, а выжить. Кто-то перестал предоставлять льготы пенсионерам, кто-то сократил численность работающих. А кто-то, как видят многие жители г. Орла по замку на двери ранее популярного овощного магазина на Ленинской, просто отказался от помещения, которое было в муниципальной собственности, из-за непосильной арендной платы. Но даже далекий от экономики человек понимает, что государство должно помогать малому бизнесу. И возникает вопрос: как именно помочь в самом остром, пожалуй, вопросе — с арендой помещений?

ПОДАРОК НА 4 МИЛЛИОНА

В целом такую сумму сэкономят только в 2008 году предприниматели, освободившись от платы за аренду имущества, находящегося в областной собственности. Разве это не подарок от областной власти? Предприниматель Марина Фомина, например, открывшая свой стоматологический кабинет, благодаря этой льготе получила возможность купить новое оборудование и снова стала предоставлять скидки пенсионерам. А другая Марина — Пуханчева — получила хороший шанс развить свое швейное производство.

Напомним, что 18 апреля с.г. в «Орловской правде» было опубликовано постановление коллегии Орловской области, подписанное губернатором Е.С. Строевым, об освобождении от арендной платы субъектов малого предпринимательства, арендующих помещения, находящиеся в областной собственности, сроком на два года — с 1 июня 2008 по 31 мая 2010 года. Это реальная поддержка малого бизнеса на Орловщине.

Сколько предпринимателей смогли этим воспользоваться? Как сообщил нам начальник отдела учета государственного имущества управления госимущества Орловской области О.В. Афанасьев, за

Аренда: помощь, а не тормоз

ключено порядка 125 договоров об аренде областного имущества, причем 75% из них — с субъектами малого предпринимательства.

В основном речь идет об аренде офисных помещений, часть которых, относящихся к областной собственности, используется предпринимателями для производства — кондитерских изделий, металлоконструкций и так далее.

В ОЖИДАНИИ «МАЛОЙ ПРИВАТИЗАЦИИ»

22 июня 2008 года был принят Федеральный закон № 159 «Об особенностях отчуждения недвижимого имущества, находящегося в государственной собственности субъектов Российской Федерации или в муниципальной собственности и арендуемого субъектами малого и среднего пред-

принимательства, и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Многие называют его законом о малой приватизации. Он призван облегчить доступ предпринимателей к помещениям. В этом законе говорится, что предприятия малого и среднего бизнеса, арендующие помещения в течение трех и более лет, могут выкупить их по рыночной цене в первоочередном порядке на условиях рассрочки. Но предельный размер выкупаемой площади и срок, в течение которого можно расплачиваться, должны определить региональные власти.

До 1 января 2009 года власти регионов должны утвердить правила приватизации помещений малым и средним бизнесом на льготных условиях. В каком состоянии эта работа?

Областным департаментом имущества, промышлен-

ной и информационной политики уже подготовлен проект закона Орловской области «О реализации прав субъектов малого предпринимательства на отчуждение арендуемого имущества, находящегося в государственной собственности Орловской области». Сейчас этот проект проходит стадию согласования. И скоро будет обсуждаться депутатами областного Совета народных депутатов.

В «Орловской правде» уже рассказывалось, что Орловское региональное отделение общероссийской общественной организации малого и среднего бизнеса «Опора России» внесло свои предложения при разработке этого областного закона: установить предельный размер выкупаемых помещений до 500 кв. метров, а срок выкупа — до пяти лет.

Разработчики областного закона, как рассказал нам

О.В. Афанасьев, пошли дальше. Ведь есть предприятия, которые уже развернули свое производство на площади более 500 кв. метров. Значит, если предприниматели арендуют площадь 501 или 600 квадратных метров, то 500 они смогут выкупить на льготных условиях, а остальные квадратные метры — нет? Но это может разрушить бизнес вместо помощи. Поэтому в проекте закона Орловской области о «малой приватизации» записано, что предприниматели могут выкупить на льготных условиях фактически занимаемую ими площадь на момент вступления в силу Федерального закона № 159. Занимают 501 квадратный метр — значит, столько и смогут выкупить. А срок выкупа помещений предлагается ограничить тремя годами.

Теперь нужно ждать решения областного Совета.

КАК СНЯТЬ ПРОТИВОРЕЧИЕ?

Однако есть серьезная проблема, которая может разочаровать предпринимателей. Дело в том, что недавно Федеральная антимонопольная служба внесла изменение в Федеральный закон «О конкуренции». Введена дополнительная статья, что все государственное, муниципальное имущество (перезаключается ли договор аренды, или заключается вновь, пролонгируется) выставляется на торги. И это положение входит в открытое противоречие с федеральным законом о «малой приватизации» для малого и среднего бизнеса. И не только с ним.

Если следовать букве Закона «О конкуренции», то, когда орловские предприниматели, получившие освобождение от платы за аренду областных площадей, придут в управление госимущества области продлевать договор аренды на следующий год, им должны будут сказать: «Извините, но мы вынуждены выставить эти площади на торги». Это, по сути, перечеркивает государственную концепцию поддержки малого предпринимательства. У кого больше шансов выиграть торги — у орловской предпринимательницы, которая шьет спецодежду, или у крутой московской фирмы?

Возьмем такое положение федерального закона о «малой приватизации», что муниципалитеты могут создавать специальные имущественные фонды, помещения которых будут сдаваться в долгосрочную аренду. Как это сочетается с принятой поправкой к Федеральному закону «О конкуренции»?

Сейчас работники областного управления госимущества обратились за разъяснениями в управление ФАС по Орловской области. Ряд региональных законодательных собраний намерены выходить в Госдуму с законодательной инициативой, касающейся поддержки субъектов малого и среднего бизнеса, чтобы снять противоречия между двумя законами.

Мы будем следить за развитием ситуации.

Л. ОРЛОВА.

РОССИЯ СЕГОДНЯ

В.В. Путин вернет пенсионерам советский долг

В 2010 году трудовые пенсии в России увеличатся примерно вдвое по сравнению с нынешним уровнем. Такое заявление в среду сделал премьер-министр РФ Владимир Владимирович Путин на заседании правительства. Он также пообещал дополнительно индексировать выплаты россиянам преклонного возраста, чтобы более справедливо оценивался их труд в советский период.

«Базовая часть трудовой пенсии в 2009 году будет увеличена дважды — 1 марта и 1 декабря, в общей сложности на 37,1%. Страховая часть пенсии — проиндексирована с 1 апреля 2009 года на 15,6%», — сказал В.В. Путин. — В результате к концу 2009 года средний размер социальной пенсии не должен быть ниже прожиточного минимума пенсионера».

В 2010 году ожидаются новые повышения выплат жителям России преклонного возраста. «С 1 января 2010 года пенсионные права, приобретенные до 2002 года, будут дополнительно проиндексированы на 10%. Плюс 1% дополнительной индексации за каждый год стажа, заработанный до 1991 года, то есть мы начнем решать задачу, о которой много говорилось, имея в виду более справедливую оценку трудового вклада людей, работавших в советский период», — пояснил глава российского правительства.

По его мнению, рост пенсионных накоплений должен опережать инфляцию. В результате в 2010 году средний размер трудовой пенсии повысится почти в два раза по сравнению с уровнем 2008 года. «А размер трудовой пенсии по старости будет еще выше. К 2010 году средний размер трудовой пенсии достигнет трех прожиточных минимумов пенсионера», — пообещал премьер-министр России.

В.В. Путин также отметил, что мировой финансовый кризис не заставит Россию отказаться от своих долгосрочных планов социально-экономического развития. По словам главы российского правительства, «проявления кризиса заметны и на наших фондовых площадках, мы должны это учитывать и будем учитывать в наших планах развития. Но ни отменять эти планы, ни даже переносить их на неопределенное время мы не будем».

Стратегия развития страны должна привести к тому, что в 2020 году реальные доходы граждан России увеличатся в 2—2,5 раза. «Производительность труда в ключевых отраслях должна вырасти в разы — в три, а в некоторых отраслях в пять раз, — поставил задачу Владимир Владимирович Путин. — Снижение энергоёмкости экономики составит не менее 40%. Одновременно продолжительность жизни россиян возрастет до 72—75 лет, а рождаемость окажется выше смертности».

В.В. Путин также отметил, что в настоящее время трудовая пенсия составляет 4 278 рублей, а трудовая пенсия по старости — 4 544 рубля.

Правительство РФ решило также изменить систему накопления пенсий. Вместо единого социального налога, составляющего примерно 26% от заработной платы сотрудника, компании будут перечислять в государственную страховую систему взносы, включая отчисления на обязательное пенсионное страхование. «С учетом взносов на медицинское и социальное страхование общий размер тарифа (страхового) не превысит 34% от фонда оплаты труда», — заявил В.В. Путин.

При этом взносы на обязательное пенсионное страхование будут делаться только с зарплат, годовой размер которых не превышает 415 тысяч рублей. «То есть люди, которые получают большие заработные платы, в данном случае речь идет о заработной плате в 415 тысяч рублей (в год), сверх этой суммы уп-

лачивать эти страховые взносы не будут. Но и пенсионные права на эти суммы тоже формироваться не будут», — пояснил глава правительства. — Мы специально пошли на это для того, чтобы люди с небольшими и средними доходами не оплачивали будущие пенсии тех, кто получает большой заработок».

Владимир Владимирович Путин сообщил, что новый порядок накопления пенсий будет распространяться на все организации независимо от того, в каких отраслях они работают. «Конечно, для бизнеса эти новации связаны с дополнительными издержками, однако, подчеркну, одновременно будут предложены механизмы, которые позволят избежать роста общенациональной нагрузки на бизнес, в том числе для этого, возможно, будут задействованы ресурсы Фонда национального благосостояния», — отметил премьер-министр.

Государство также может прийти на помощь сельхозпроизводителям и малым предприятиям, действующим в сфере высоких технологий. Эти компании в настоящее время используют специальные налоговые режимы. Увеличение страховых взносов для них будет компенсироваться за счет федерального бюджета. Однако эта норма должна действовать в течение пятилетнего переходного периода.

В.В. Путин также отметил, что мировой финансовый кризис не заставит Россию отказаться от своих долгосрочных планов социально-экономического развития. По словам главы российского правительства, «проявления кризиса заметны и на наших фондовых площадках, мы должны это учитывать и будем учитывать в наших планах развития. Но ни отменять эти планы, ни даже переносить их на неопределенное время мы не будем».

Стратегия развития страны должна привести к тому, что в 2020 году реальные доходы граждан России увеличатся в 2—2,5 раза. «Производительность труда в ключевых отраслях должна вырасти в разы — в три, а в некоторых отраслях в пять раз, — поставил задачу Владимир Владимирович Путин. — Снижение энергоёмкости экономики составит не менее 40%. Одновременно продолжительность жизни россиян возрастет до 72—75 лет, а рождаемость окажется выше смертности».

Армия России получила супероружие

Бригада ракетных комплексов «Искандер» скоро появится в российских Вооруженных силах. Об этом в четверг сообщил директор по особым поручениям ФГУП «Рособоронэкспорт» Николай Димидюк.



Заряд одной ракеты составляет 400 килограммов тротила, а сама ракета весит три тонны и создана по технологии «Стелс».

Кроме того, рассказал директор «Рособоронэкспорта», большой интерес к экспортному варианту «Искандер-Э» проявляет ряд зарубежных стран, в частности Объединенные Арабские Эмираты, Сирия, Малайзия и Индия.

Комплекс относится к высокоточному оружию и способен поражать цели на расстоянии до 300 километров. Он вооружен двумя ракетами, которые находятся в горизонтальном положении и не демаскируют себя. В случае необходимости комплекс приводится в боевое положение за одну минуту.

Главная задача «Искандера» — скрытная подготовка и нанесение эффективных ракетных ударов как по малоразмерным, так и площадным целям. Он может вести борьбу с огневыми средствами противника, объектами систем ПРО и ПВО, авиацией на аэродромах.

США внимательно следили за испытаниями нового российского комплекса ПВО, способного преодолеть разрабатываемую в США систему противоракетной обороны.

Подготовил Виктор ЧАРПО.

АКТУАЛЬНО

Летом прошлого года мэр Орла А.А. Касьянов (ещё не объявленный во всеороссийский розыск по шумному уголовному делу) на сессии горсовета, отчитываясь о проделанной в 2006 году титанической (если, конечно, не анализируя, формально воспринимать пафос отчёта) работе, коснулся и проблем муниципального транспорта.

Слушаем: «Решение транспортной проблемы потребовало масштабного видения города как единого социально-пространственного комплекса. Глубокий анализ показал, что и здесь (команда нового мэра обнаружила развал практически во всех сферах жизни города. — Н.С.) кризис основан не только на полномасштабном износе муниципального транспорта и системном недофинансировании отрасли, но и на плохом менеджменте, отсутствии нормативно-правовой базы, регулирующей перевозку пассажиров на территории Орла.

На рынке предоставления транспортных услуг появилось огромное, плохо контролируемое количество частных перевозчиков... Резко ухудшилось состояние безопасности дорожного движения, выросло количество ДТП с участием «Газелей». Крайне низкий уровень диспетчеризации в отрасли, отсутствие достаточного контроля за состоянием транспортных средств и здоровьем водителей создали угрозу для жизни орловцев.

Недобросовестная конкуренция ухудшила возможности функционирования и без того дотационной муниципальной транспортной сети, так как частные перевозчики ездили только по «выгодным» маршрутам, дублируя график движения муниципального транспорта...».

И новая мэрская команда с невероятным энтузиазмом взялась за исправление указанных главой города проблем. Итогом бурных дискуссий о транспортной реформе стало создание в мэрии специального комитета по транспорту.

Вот, подумалось, сейчас развернутся молодые спецы, наведут порядок в системе муниципальных пассажирских перевозок.

С тех пор немало воды утекло. Изменилась ли, как обещалось, в лучшую сторону ситуация на рынке предоставления транспортных услуг? Недобросовестной конкуренции дали наконец по рукам? Диспетчеризацию в важнейшей для городской жизни отрасли подняли на должную высоту? Сыскали хороших менеджеров, способных пустить муниципальный автобус по верному — максимально удобному и полезному для тысяч горожан — пути?

К сожалению, мы вынуждены кон-

статировать, что практически все эти и многие другие актуальнейшие для жизни города вопросы остаются риторическими. Скажем больше: обозначенные в речи мэра болезненные моменты в сфере муниципального транспорта стали ещё безотраднее.

Ну, согласитесь, не признавать же в качестве пика проведенной мэрией Орла транспортной реформы, мягко говоря, странной пассаж с перенумерованной привычных маршрутов. Ни порядка, ни чёткого контроля за дви-

жением маршруток и выпуском их на линию в результате этого не прибавилось. Реальная маршрутная сеть городского пассажирского транспорта (с указанием точного количества «крутящегося» в ней подвижного состава) — по-прежнему недоступная мечта.

А чем может похвалиться — по соображениям администрации города, видимо, хороший менеджер, коли ему доверили столь ответственную должность — новый директор муниципальной предприятия ПАТП-1 А.В. Сасин? Разве что давно навязанные в зуха жалобами на крайнюю изношенность подвижного состава, на низкую зарплату водителей, на постоянное дорожное беззастыдливание.

Андрей Викторович, всё это так, всё верно. Сюда можно добавить ещё кучу общих для всех современных автопредприятий проблем. Но роль хорошего менеджера как раз в том и со-

стоит, чтобы как-то справиться со всеми этими головлоломками и пытаться вырывать из кювета на дороге динамичное развитие.

На одной из последних сессий горсовета заместитель начальника отдела транспорта Д.Е. Паничкин сообщил, что сегодня в городском автобусном парке насчитывается 131 автобус, из них 30 маршрутных такси. В среднем ежедневно на линию выпускается порядка 75 автобусов, которые обслуживают 24 городских и 11 дачных маршрутов.

Казалось бы, довольно хватать.

Теоретически, возможно, это и так. Практически же... Любый житель Орла легко приведёт вам массу примеров, когда в ожидании рейсового муниципального автобуса приходилось торчать на остановке неприлично долго. Городские пассажирские автобусы — те, в которых льготники могут

водители городского отдела транспорта объясняют наличие убытков неполным возмещением расходов, связанных с перевозкой льготных категорий пассажиров из бюджетов всех уровней. Говорят о том, что муниципальный пассажирский транспорт обслуживает социальные маршруты, зачастую с низким пассажиропотоком, в утренние и вечерние часы, когда крайне низок коэффициент наполняемости. Стуют на перегруженность улиц города частным пассажирским транспортом, который хаотично носится по Орлу, сбивая дребезгу на самых «хлебных» маршрутах.

Но, простите, тогда совсем неясен смысл создания в мэрии комитета по транспорту. Или по каждой упомянутой нами проблеме нужно создавать отдельный комитет?

В прошлом году в соответствии с постановлением администрации Ор-

маршруток, которые сегодня ездят по улицам города, технические неисправности зачастую выводят на линию, не пройдя медицинское освидетельствование. Более двухсот подвижных единиц ездят по городским маршрутам, не имея лицензий или каких-либо разрешений.

Мы неоднократно обращались в мэрию с инициативой введения контроля за городскими транспортными потоками. К участию в нём предлагали привлечь и ТТП, и ПАТП-1, и добросовестных частных перевозчиков, но внятного ответа на наше предложение из городской администрации мы так и не получили.

Как мы уже говорили в начале этой заметки, ссылаясь на данные заместителя начальника отдела транспорта Д.Е. Паничкина, в Орле сегодня в среднем ежедневно на линию выпускается порядка 75 автобусов. Совсем другие цифры регулярно представляется единая городская оперативно-диспетчерская служба: как правило, на линию выходит порядка 45 автобусов.

Где же тогда застревают другие три десятка? Почему они не доезжают до ждущих их на остановках пассажиров?

Потому что, разводит руками администрация МУ «ПАТП-1», износ имеющегося на предприятии подвижного состава превышает 90 процентов. Средний возраст выходящих на городские маршруты автобусов (12 лет) давно перевалил за нормативные восемь лет. А на закупку запчастей не хватает средств.

Но вряд ли подобная констатация утешит Г.П. Золотарёву и тысячи других жителей Орла. «Создается впечатление, — написала в редакцию нашей газеты Галина Петровна, — что муниципальный транспорт — автобусы — специально ликвидируется».

К таким экстраординарным выводам пенсионерку подтолкнула попытка выяснить, почему автобус № 7 ездит из рук вон плохо. Автор письма обратила внимание, что на конечной остановке этого маршрута «Улица Цветаева» скотчем прилеплено расписание движения «семёрки». Если верить ему, то рейсовый автобус в течение дня должен наведываться сюда около 70 раз! Впрочем, расписание никто уже давно не верит, ибо больше года, по словам Галины Петровны, «семёрка» приезжает сюда в час по чайной ложке.

Пенсионеров особенно жалко: имея в кармане проездной и желая сэкономить, они часами томятся на остановках в ожидании муниципального рейсового автобуса.

Примерно такая же ситуация и с другими маршрутами. Автобусы № 6, 8, 9, 12, 23 и некоторые другие — как солнышко дождливого осеню.

Неужели вся эта транспортная неурядица и беспомощность и есть результат реформы городского рынка транспортных услуг, о которой так вдохновенно вещал мэр Орла А.А. Касьянов?

Если это действительно так, то мы, что называется, приехали... Николай СОЛОПЕНКО.

Приехали...



ла был проведён открытый конкурс среди частных перевозчиков на право транспортного обслуживания населения по регулярным маршрутам муниципальной маршрутной сети. И цель этой акции была прекрасная — привлечь на городскую извоз добросовестных перевозчиков. Таких, чтобы и себя, и машины держали в порядке, чтобы строго соблюдали график и маршруты движения. Тогда на верняка и ДТП с участием маршруток стало бы меньше.

И что же? Да... как обычно. Реформирование муниципальной маршрутной сети, не подрывленное действующим механизмом пресечения незаконной деятельности левых извозчиков, привело только... к резкому увеличению их количества. Несколько сотен «Газелей» без разрешительных договоров кормятся на городских маршрутах.

В настоящее время, по словам Д.Е. Паничкина, «администрацией города ведётся работа по подготовке к очередному открытому конкурсу среди перевозчиков, который будет проводиться с учётом всех выявленных при проведении предыдущего открытого конкурса недостатков».

Может, вторая попытка мэрии цивилизовать городской рынок пассажирского перевозок окажется более удачной? Знаете, очень хочется в это поверить, но... даже наш дилетантский уровень анализа проблемы не водит на грустные мысли.

Впрочем, давайте послушаем, что думает по этому поводу профессионал — директор МУП «Трамвайно-троллейбусное предприятие» А.Я. Коровин.

— Транспортная реформа в Орле не ведётся, — считает Александр Яковлевич, — она существует только на бумаге. Нынешняя транспортная схема не работает. Автобусы и маршрутные такси ездят там, где хотят и когда хотят. Очень многие из частных

воспользоваться своим правом на льготный проезд — на некоторых маршрутах появляются, как летучие голландцы. Какой тут может быть график движения?!

Надо ли тогда удивляться, что муниципальное автопредприятие постоянно пребывает в кризисе, испытывает финансовые затруднения, если народ голосует рублём в пользу без устали шныряющих по городским дорогам маршруток? Да, дорожке на пару рублей, и льготы не действуют, и водитель подозрительно весел, и салон не блещет чистотой, и стоя приходится ехать — зато вот они, «газельки», каждые пять минут подвезают к остановке.

Вот и привозит муниципальный пассажирский транспорт вместо прибыли убытки. Например, за первое полугодие этого года они превысили почти миллионы рублей.

И администрация ПАТП-1, и руко-