

АКТУАЛЬНО

Хоть временный, а всё же заработок!

Рассуждать о «непрестижности» общественных и временных работ, предлагаемых службой занятости людям, лишенным другой возможности зарабатывать, легко тому, кто не успел вкусить в жизни лиха по молодости лет. Либо тому, кто еще ни разу не терял своей работы со стабильным заработком. Либо тому, кто занял очень удобную для себя позицию: кто не работает, того кормят другие.

БЕЗДЕЛЬНИКИ НЕ НУЖНЫ

— Препятствие в ожидании «достойной работы» можно до бесконечности, — считает Ирина Докукина. — Надо реально оценивать обстановку. Её, бухгалтера с весомым трудовым опытом, кризис лишил хорошо оплачиваемой работы в агрофирме. Когда Ирина пришла в центр занятости Болховского района и ей предложили общественные работы на заводе пищевых продуктов, она согласилась сразу — жить-то надо. А тут какой-никакой, а заработок: минимальная зарплата (4330 рублей) плюс пособие. И работа в одну смену устраивает — ребенка удобно из школы забирать.

Служба занятости заключила уже второй договор с этим Болховским заводом — филиалом ОАО «Нива-Плодосовхоз» по реализации антикризисной программы. Договор рассчитан на временное трудоустройство 30 человек.

— Сейчас уже люди привыкли, что деньги просто так давать никто не будет, — говорит

директор филиала Надежда Дмитриевна Сумникова. — В самом начале нашего участия в антикризисной программе среди временных работников попадались прогульщики. Но, скажу откровенно, такой балласт, пусть даже оплачиваемый федеральным бюджетом, мне как работодателю не нужен. На заводе полно работы, которая требует дополнительных рабочих рук. Знаю, что в службу занятости пришли женщины, сокращенные с мебельной фабрики. Нам бы сюда этих людей. Ведь скоро томаты пойдут...

На заводе консервируют ягоды, овощи. Сейчас идет сезон огурцов и кабачков. Что такое, к слову, законсервировать 2000 банок кабачковой икры? Подготовить банки, поджарить лук и помидоры, помыть, почистить, порезать кабачки... А потом поместить по 500 банок в сетку, перевезти в подвальное помещение, выгрузить, наклеить этикетки. А что такое закрыть 10 тонн огурцов? Сколько бы рабочих рук здесь было, все мало!..



На момент нашего приезда в Болховский филиал Ирина Докукина проработала там всего три недели. Однако прожить себя к тому времени уже успела. — По окончании ее договорного срока я планирую оставить Ирину на основной работе мастером, — признается Надежда Дмитриевна. Ирина довольно перспективная. Как человек здравомыслящий она понимает: искать другую, привычную бухгалтерскую работу сейчас не время.

ПОСИЛЬНЫЙ ВКЛАД

Алексея Кривошеева и Владимира Парфенова именно временные работы сделали друзьями не разлей вода.

Начинали они с ремонта Струковской сельской школы. Алексей тогда принял на себя командование: как провозить цемент, в каких провозчиках, как укладывать кирпич... Никто из его добровольных «подчиненных» не догадывался, что у их «мастера» нет строительного образования.

— Зато опыт большой, — отшучивается Алексей.

Вместе с Владимиром он теперь ремонтирует Болховский детский сад № 4. Совсем недавно это была четвертая школа. Преобразования требуют немалых усилий, умения. Лишние рабочие руки здесь очень нужны. Буквально только что друзья закончили красить пожарную лестницу, помогли перенести мебель, теперь взялись за лопаты и отправились во двор расчищать площадку для песочницы...

— Если бы не служба занятости с ее программой общественных и временных работ, нам бы пришлось туго, — говорит начальник хозяйственного отдела общего и профессионального образования районной администрации Наталья Ивановна Макеева. — В отделе



с каждым годом идут сокращения. Касаются они в основном обслуживающего персонала. Рабочих рук для ремонта школ и садов не хватает. Привлекать к этой деятельности учителей. Но их энтузиазма все равно мало.

Общественные и временные работники Болховского района за короткое время отремонтировали кочегарку в Однолуковской школе, сделали альпийские горки во дворе Гнездиловской школы, прочистили канализацию в Болховском детском саду № 2, выполнили массу другой полезной работы. Для работодателя (в данном случае это району) та-

кие работники выгодны с точки зрения экономики, так как заработок им идет через службу занятости из федерального бюджета. Но зарплата невелика. Выплачивается в расчете из минималки.

— Если бы не эти работы, — говорит Владимир Парфенов, воспитывающий двух детей, — у нас бы вообще не было заработка. А у наших небогатых образовательных учреждений — помощи.

Общественные работники помогают и труженикам полей на уборке урожая. Они трудятся на подсобных работах, на току, помощниками трактористов, комбайнерами... Руко-

водители фермерских хозяйств эту помощь ценят. В КФХ «Андрюхов», например, несмотря на то, что общественные работы в основном организуются по антикризисной программе (а значит, зарплату посылает службы занятости по бюджету), «общественникам» работодатель выплачивает дополнительную сумму.

— Нам сейчас необходимы дополнительные рабочие руки, — говорит Надежда Николаевна Андрианова. — Мы это принимаем, своими временными работниками довольны и как можем поддерживаем их.

Ольга САВОСЬКИНА.

ИНТЕРВЬЮ

Трагедии на дорогах: что делать?

(Окончание. Начало на 1-й стр.)

И тем не менее заслуга Госавтоинспекции в том, что этих происшествий не произошло значительно больше. Мы активизировали работу по предупреждению грубых нарушений правил дорожного движения. Вот представьте, на сегодняшний день мы пресекли 115 тысяч 515 нарушений (а это на 15 процентов больше, чем в прошлом году)! То есть, несмотря на ужесточение законодательства, на ужесточение контроля, люди продолжают нарушать правила. В нашей маленькой области с населением в 800 тысяч человек правила нарушает каждый восьмой! Из этих нарушителей более трех с половиной тысяч человек управляют автомобилем в нетрезвом виде. Фактически это три с половиной тысячи потенциальных смертников. Это бешеная цифра для нашей области! Их оставили инспекторы ГИБДД, не позволили им поехать дальше и тем самым спасли их жизни. Выявлено 43492 факта нарушения скоростного режима. То есть у нас не ездят быстро, а летают быстро. 772 человека пытались управлять автомобилем, не имея прав. В основном этим грешит молодежь в сельской местности. 1334 раза фиксировались нарушения, связанные с выездом на полосу встречного движения. Это — те же потенциальные смертники. Потому что лобовое столкновение, как правило, заканчивается смертью. Последний трагический случай — в Ливенском районе. Семья из Смоленска возвращалась с отдыха. Женщина-водитель пошла на обгон, не рассчитала, не справилась... В итоге погибла она, погиб семилетний ребенок, муж до сих пор лежит в тяжелейшем состоянии в больнице в Ливнах. Такая трагедия... И, согласитесь, это ведь трагедия не одной семьи — это трагедия целого круга людей, их близких. Ведь хоронить своих детей, внуков — такую трагедию не измерить никакими цифрами, никакими убытками, ничем.

Отдельный вопрос — состояние детского дорожно-транспортного травматизма. Поверьте, за годы работы много раз выезжал на происшествия, ко многому привык, но за все 22 года службы не могу привыкнуть к одному: когда участниками ДТП становятся дети, когда видишь эти маленькие существа, которые полностью в этой жизни зависят от взрослых. Они вообще не должны в этом участвовать! Но, к сожалению, этот ужас продолжается. На сегодняшний день у нас 81 факт ДТП с участием детей. Шесть детей погибли, 89 получили ранения. Считаю, что для Орловской области это показатели предельные! Причем возраст погибших детей — от двух месяцев до 10 лет. Разве это нормально? Разве это правильно?

НАРУШИТЕЛЬ, НАЖМИ НА ТОРМОЗА!

— Так почему это происходит? Наказания за нарушение правил ужесточили, а результат фактически нулевой. Может быть, дело в особенностях национального менталитета?

— Никакого особенного менталитета нет. Есть наше отношение к нашей же собственной безопасности. Ведь как только у нас заходит речь о повышении штрафов, у граждан сразу же срабатывает мысль в одну сторону: а сколько будем давать «гаишнику»? Да не надо ничего давать — надо соблюдать правила: надо начать пристегиваться ремнями безопасности, не проезжать на красный сигнал светофора, уступать дорогу пешеходам, не превышать скорость. Но, к сожалению, у нас об этом мало кто думает.

И проблема здесь не в ментальности. Придумали себе хорошую, простите, «отмазку»: у нас менталитет такой, нечего на Европу смотреть. Да не надо ни на кого смотреть — надо просто задуматься о своей безопасности. Ведь до абсурда доходит. Недавно, 5 августа, дежурили. Остановили машину. Едет по встречной полосе, в салоне — пять человек плюс двое маленьких детей на руках. Начинаем объяснять, оформляем протокол на штраф. И что вы думаете? Выходит мама семейства и говорит: «Вам что, делать нечего? Вам бы только деньги сордать, только о себе думаете! Вы нам испортили праздник — и это останется на вашей совести». А жизнь детей на чьей совести была бы, если бы в них машина влетела?

Еще о менталитете. Почему, когда наши граждане выезжают за границу, они ведут себя законопослушно? Никто не превышает скорость, пристегиваются ремнями безопасности, не пьют водку за рулем, и детские кресла у всех имеются? Но как только возвращаются и пересекают российскую границу, делают глубокий выдох и — педаль в пол, про тормоза забыли, про то, что вокруг люди, тоже забыли — все! Почему? Это не ментальность. Это отсутствие понимания и страха. И, наверное, отсутствие нормального, жесткого законодательства в этой сфере.

КТО ЗАЩИТИТ ПРАВА ПассажиРОВ?

— Евгений Алексеевич, происшествие с участием пассажирских автобусов стали настоящей бедой. В нашем регионе, особенно в областном центре, это тоже один из самых болезненных вопросов. Как вы видите решение данной проблемы?

— Почему происходят ДТП с участием пассажирского транспорта? Потому что человек, который сидит за рулем, устает. Почему он, уставший, садится за руль? Потому что нет системы контроля. Это прежде всего относится к водителям маршруток. Ведь кроме ГАИ, по сути, никто за водителями не надзирает. Мы дилберализовали до того, что не можем теперь проверять предпринимателей, занимающихся извозом пассажиров. Теперь они говорят, что их бизнес «кошмарят», а этого делать нельзя. И получается, что мы встали на защиту их коммерческих интересов, а кто же будет думать про безопасность людей, которых они перевозят? Поймите, автомобили «газель» не виноваты в том, что попадают в ДТП. Вина людей, которые ими управляют. У нас складывается абсурдная ситуация: никто не осуществляет контроль за тем, в каком состоянии машина выходит на маршрут, в каком режиме работает водитель, есть ли у него время для отдыха, есть ли у него возможность отремонтировать автомобиль и потом уставшим не сесть за руль. Да, у бумаге у предпринимателей все хорошо. А в реальности? Вопрос безопасности пассажирского транспорта заключается только в одном — в отношении перевозчика к выполнению своих функций. В полном объеме, начиная с обеспечения хранения автомобилей, режима труда и отдыха водителей, наличия ремонтно-технической базы и так далее. И контролировать это должна не Госавтоинспекция.

К сожалению, сегодня в лицензировании этой деятельности ГАИ участия не принимает. Лицензию на право перевозок выдают Управление государственного автодорожного надзора (так называемая транспортная инспекция) и лицензионный

комитет муниципального органа власти. При этом наши претензии не учитываются. Ведь главное — заработать деньги. А потому выпускают на маршрут «убитые», кое-как замазанные, покрашенные машины... Бывали случаи, когда в прошлом году мы задерживали на линии водителей маршрутных автобусов в состоянии алкогольного и даже наркотического опьянения. Извините, кому мы доверяем жизни наших людей? И кто должен это контролировать?

ГИБДД не снимает с себя ответственности. Да, однозначно, первой должна на этом рубеже стоять Госавтоинспекция. Мы обязаны найти, выявить, пресечь и проинформировать. А дальше? Мы направляем информацию по таким фактам



и в транспортную инспекцию, и в органы исполнительной власти, ставим вопросы о лицензировании... Но ни у кого лицензию не отняли, ничья деятельность не прекратилась. Посмотрите, что творится в Орле, — все продолжается в том же ключе. Чиновники говорят, что это не в их компетенции. Значит, надо выходить с законодательной инициативой, принимать законы, которые бы ограничивали деятельность таких горе-предпринимателей. А то мы защищаем их права, а о правах тысяч пассажиров, которых они перевозят каждый день, забываем.

БЕЗОПАСНОСТЬ

БЕСПЛАТНОЙ НЕ БЫВАЕТ

— Сегодня проблема аварий на российских дорогах обсуждается на самом высоком уровне — о необходимости переломить ситуацию говорят и президент, и министр внутренних дел. Причем подчеркивается, что необходимо комплексный подход. В чем он должен заключаться применительно к Орловской области?

— Во-первых, в обучении правилам поведения на дороге — с самого детства. Ребенок с самых первых дней жизни, уже по дороге из роддома, становится участником дорожного движения и участвует в нем всю оставшуюся жизнь. А мы почему-то не объясняем детям, что это очень сложный и опасный процесс. А у нас, к великому сожалению, в школах на обучение Правилам дорожного движения отводится не более 16–18 часов в год. Да и материал, на котором мы обучаем детей, изви-

те, никуда не годится. В школьных уголках висят плакаты 1968 года, но в наши дни условия дорожного движения кардинально изменились! Да, чтобы оборудовать те же уголки, чтобы издать брошюры, чтобы построить детский автогородок, требуются значительные средства. Но, поверьте, все затраты окупятся с лихвой, если мы вырастим не нарушителя, а адекватного участника дорожного движения. И здесь ведущую роль должны играть органы образования, чего, к сожалению, пока нет.

Второе — это инфраструктура дорог и улиц. Это основа безопасного движения. Без обиняков скажу, что улично-дорожная сеть умерла в Орловской области еще в конце 80-х. Сегодня мы имеем низкую пропускную способность дорог — прежде всего в Орле, никуда не годится состояние светофорного хозяйства. Про состояние покрытия городских дорог даже говорить не стоит. Но, знаете, может быть, и хорошо, что на наших дорогах есть ямы. Потому что, если на них положить ровный асфальт, — это будут дороги в смерть. Не удивляйтесь. На хорошей дороге должна быть хорошая инфраструктура: бордюрные камни, разметка, светофоры, пешеходные переходы и так далее. У нас этого практически нет. И делать это должна не Госавтоинспекция. Нам сегодня необходимы надземные переходы, но нам жалко денег на их строительство. Мы задымаемся от пробок, но при грамотной организации дорожного движения их можно было бы избежать. Однако проекта организации дорожного движения в Орле нет до сих пор, горадминистрация кормит нас завтраками с 2006 года опять же по причине отсутствия средств.

В-третьих, необходимо ужесточить контроль за качеством подготовки водителей. Сейчас расплодилось множество частных автошкол. В большинстве из них нет необходимой материально-технической базы, нет классов для обучения Правилам дорожного движения, но они каким-то образом получили лицензии. Да и где обучают вождению? На всю область у нас два автодрома, построенных в 70-х годах прошлого века. Чему на них можно научить? Кстати, еще в ноябре прошлого года мы выходили с предложением к прежнему руководству региона о постройке нового автодрома. Причем даже нашли инвестора, который готов был вложить в него деньги. Нас выслушали — и на этом все закончилось.

Радует то, что сейчас по поручению губернатора создана комиссия, которая займется проверкой качества обучения в автошколах. Комиссию возглавляет госпожа Сальникова — руководитель департамента образования, культуры и спорта. Это значит, что новая власть Орловской области понимает, что в таком важном вопросе, как обеспечение безопасности на дорогах, должны быть задействованы все ведомства и структуры, включая образовательные, медицинские, дорожно-строительные. Только миллиейским кулаком, только силами Госавтоинспекции справиться с этой проблемой невозможно.

И, наконец, главное, о чем бы я хотел сказать. Нам всем пора понять: безопасность бесплатной не бывает. Экономить на безопасности нельзя. Ведь спасенные человеческие жизни нельзя измерить никакими деньгами — они бесценны.

Беседовала Татьяна ФИЛЁВА.

НАЛОГИ

Как пополнить бюджет

На коллегии Управления ФНС России по Орловской области по итогам работы за первое полугодие 2009 года обсуждалось, что необходимо сделать в первоочередном порядке для пополнения государственной казны в условиях кризисных явлений.

За этот период в Орловской области собрано с учетом единого социального налога и платежей в государственные внебюджетные фонды 9,2 млрд. рублей налогов и сборов, что на 12,4% меньше, чем за первое полугодие 2008 года (по России спад поступлений составил 17,9%). Тем не менее удалось обеспечить выполнение запланированных показателей поступления налогов и сборов в бюджеты всех уровней.

В консолидированный бюджет Орловской области показатели выполнены на 102%; в федеральный бюджет — на 110%. Платежи территориального бюджета также соответствуют запланированным объемам (100%). Доходы государственных внебюджетных фондов превысили плановые показатели на 4–9%.

В текущем году существенно изменилась и структура налоговых доходов консолидированного бюджета Орловской области. В прошлом году около трети (31,8%) поступлений было сформировано за счет налога на прибыль. В первом полугодии 2009 г. его доля сократилась и составила 14,6%. Также серьезно — с 8,4% до 4,9% — снизился удельный вес акцизов. При этом значительно возросла доля НДС, составив 19,5%.

В первом полугодии 2009 г. в федеральный бюджет перечислено более 1,1 млрд. рублей налога на добавленную стоимость, что в два раза больше, чем в аналогичном периоде прошлого года. Рост поступлений обеспечен большим объемом инспекций области.

Выросли на 14,8% объемы поступлений имущественных налогов и составили за полугодие порядка 786 млн. рублей. Итоги января — июня т.г. подтверждают стабильность налоговой базы по региональным и местным налогам.

Важным фактором повышения эффективности налогового контроля является работа по взаимодействию с органами внутренних дел. Как показывает практика, такие мероприятия всегда высокоэффективны. За первое полугодие т.г. проведено в пять раз больше совместных проверок с органами УВД, чем в прошлом году. По их результатам доначислено почти полмиллиарда рублей. Эффективностью одной совместной проверки составила 8,2 млн. руб.

По результатам рассмотрения материалов налоговых проверок в первом полугодии с.г. возбуждено семь уголовных дел.

И все же главное для налоговых органов — побудить налогоплательщика добровольно отказаться от минимизации налогов. Чем достовернее будет отражен доход (прибыль), тем меньше у предприятия шансов попасть под пристальное внимание налоговых органов.

Во втором полугодии 2009 г. будет продолжен контроль за уплатой налоговых платежей предприятиями, попавшими в «зону риска», в том числе за предприятиями строительной и обрабатывающей отраслей, а также производящими и реализующими алкогольную продукцию.

Многие предприятия работают в тяжелых условиях, всеми силами стремятся сохранить коллективы, некоторые перестраивают свое производство и действительно минимизируют свои расходы. И задача налоговиков — уберечь их от ошибок и нарушений закона, которые могут довести их на грань ликвидации. Кризис влияет на платежеспособность, отгрузку продукции, но вместе с тем, как показывает практика, у ряда предприятий есть еще значительные возможности сокращения издержек производства, эффективного использования имущества, сокращения энергоемкости и трудовых затрат.

На фоне снижения налоговых поступлений значительно повышается ответственность налоговых органов

получают из федерального бюджета), «общественникам» работодатель выплачивает дополнительную сумму. — Нам сейчас необходимы дополнительные рабочие руки, — говорит Надежда Николаевна Андрианова. — Мы это принимаем, своими временными работниками довольны и как можем поддерживаем их.

Важным фактором повышения эффективности налогового контроля является работа по взаимодействию с органами внутренних дел. Как показывает практика, такие мероприятия всегда высокоэффективны. За первое полугодие т.г. проведено в пять раз больше совместных проверок с органами УВД, чем в прошлом году. По их результатам доначислено почти полмиллиарда рублей. Эффективностью одной совместной проверки составила 8,2 млн. руб.

По результатам рассмотрения материалов налоговых проверок в первом полугодии с.г. возбуждено семь уголовных дел.

И все же главное для налоговых органов — побудить налогоплательщика добровольно отказаться от минимизации налогов. Чем достовернее будет отражен доход (прибыль), тем меньше у предприятия шансов попасть под пристальное внимание налоговых органов.

Во втором полугодии 2009 г. будет продолжен контроль за уплатой налоговых платежей предприятиями, попавшими в «зону риска», в том числе за предприятиями строительной и обрабатывающей отраслей, а также производящими и реализующими алкогольную продукцию.

Многие предприятия работают в тяжелых условиях, всеми силами стремятся сохранить коллективы, некоторые перестраивают свое производство и действительно минимизируют свои расходы. И задача налоговиков — уберечь их от ошибок и нарушений закона, которые могут довести их на грань ликвидации. Кризис влияет на платежеспособность, отгрузку продукции, но вместе с тем, как показывает практика, у ряда предприятий есть еще значительные возможности сокращения издержек производства, эффективного использования имущества, сокращения энергоемкости и трудовых затрат.

На фоне снижения налоговых поступлений значительно повышается ответственность налоговых органов

Н. ГРИШАЕВ.
Заместитель руководителя УФСН
России по Орловской области.