

ВЛАСТЬ И ПОЛИТИКА

необходимых платежей; уменьшение расходов пермского лесхоза; сокращение расходов на гражданскую оборону по причине завышения стоимости противогазов; необоснованные расходы на проведение аудитов муниципальных учреждений; сокращение расходов на ликвидацию несанкционированных свалок на территории города.

Дебаты вызвало и предложение выделить городскому департаменту земельных отношений дополнительные средства на транспорт. Это якобы необходимо для проверки выполнения условий аренды, приёма и передачи земельных участков. «Департаменту, наверное, надо контролировать, но территориальный орган что делает? У нас семь районных администраций, и они могут контролировать. В Кировский район ехать и проверять, а там для чего чиновники сидят?» — удивился Арсен Болквадзе.

«Не далее как летом этого года вернули ставки в районы для осуществления земельного контроля. Я еще тогда говорил, что нелогично поступаем. Теперь транспортные расходы. Непонятно», — солидарен Максим Тебелев.

Мария Батуева озвучила позицию КСП, которая настаивает исключить эти расходы из проекта бюджета.

Однако в конце концов члены рабочей группы сжалились и средства выделили. Но тут же снова надели «ежовые рукавицы и отказались одобрить предложение мэрии о централизации средств на демонтаж нестационарных торговых объектов в Ленинском районе.

Виктор Агеев пояснил, что поправка «отражает технический процесс». Демонтаж осуществляется путём размещения муниципального заказа, но средства заканчиваются. «Незаконные объекты устанавливают вновь, понимая, что средств на демонтаж нет, и до следующего года ситуация остаётся в этом состоянии», — говорил Агеев. По его словам, эту функцию планируется закрепить за одним из муниципальных казённых учреждений Ленинского района, чтобы постоянно действовала бригада с погрузчиком и выполняла демонтаж ежедневно.

«Демонтаж на территории конкретного района должен осуществляться в рамках полномочий администрации», — отметила Мария Батуева.

«Сперва всё централизуем, потом делаем децентрализацию. Децентрализацию сделали — а районам отдали потребрынок, сейчас в Ленинском районе централизуем демонтаж. Следующим шагом что будет? Размещение и контроль централизуем в администрации Лядов? Если в районы отдали — давайте в районах и оставим», — недоумевает Арсен Болквадзе.

Отказать водоканалу, помочь электротранспорту

Рабочая группа отклонила поправку депутата Михаила Целищева о выделении средств на разработку проектно-сметной документации на строительство канализации в микрорайоне Южный. На заседании рабочей группы Целищев не присутствовал.

Стоимость проекта оценена в 500 млн руб., сейчас разработка проектно-сметной документации является нецелесообразной, отметил заместитель главы администрации Николай Уханов. В этом усомнились и народные избранники.

Максим Тебелев депутат Пермской городской думы:

— У нас есть концессионное соглашение с нулевой концессионной платой с

крупным коммунальным оператором, который взялся развивать сети канализации города. Почему мы в сотый раз пытаемся решить этот вопрос через бюджет?

Арсен Болквадзе, депутат Пермской городской думы:

— Согласен со своим коллегой. Дело в том, что у нас действительно есть организации коммунального комплекса, которым город делегировал обязанности по ремонту коммунальных сетей. От них есть ответное письмо?

Ремонт сетей «отрабатывали с «Новогором», не стал отрицать Николай Уханов. Со ссылкой на компанию он отметил, что существует заключение, согласно которому денежных средств в рамках концессии на канализацию в Южном недостаточно. Концессия предусматривает ежегодное инвестирование (исключая плату за технологическое присоединение) в размере 350 млн руб. до 2020 года. «Объектов много», — заключил чиновник.

«350 млн руб. — большая сумма. Что сделали в 2013-2014 годах?» — интересуется Болквадзе. «Новогор-Прикамье» предоставил департаменту имущественных отношений отчёт за 2013 год, сообщил Уханов. По его словам, сейчас изучается концессионное соглашение, и этот документ вызывает вопросы, которые намечено решить в первом квартале следующего года.

«В связи с тем, что мы не можем себе позволить выделить деньги на разработку проектно-сметной документации на строительство канализации в микрорайоне Южный, поправки предлагается отклонить», — вынесла вердикт председатель рабочей группы, депутат Наталья Мельник.

Рабочая группа отклонила ещё одну поправку: о выделении средств из городского бюджета на реконструкцию тёплого подземного перехода между корпусами и столовой лица №1 на ул. Ветлужской, 89. Поправка не подкреплена технико-экономическим обоснованием и не содержит источник расходов.

Наталья Рослякова, депутат Пермской городской думы:

— Этот комплекс вышел из капитального ремонта, в него вложено огромное количество денег. Тогда вопрос: почему раньше это не сделано. Новые корпуса только сделаны, красиво покрашены, сейчас мы все их будем ломать? Не понимаю. Есть территории, где вообще нет спортивных залов, а мы будем делать тёплые переходы?

«Мнения разделились, администрация считает необходимым рассматривать», — подытожила Наталья Мельник. Виктор Агеев заметил, что этот вопрос не рассматривался на инвестиционной комиссии, и предложил отклонить поправку, обсуждения продолжать в штатном режиме. «Я с Натальей Михайловной (Росляковой — ред.) согласен, решить: нам нужнее спортивные залы или тёплые переходы», — говорит Агеев.

Рабочая группа одобрила предоставление муниципальных гарантий МУП «Пермгорэлектротранс» о кредите на сумму 262 млн руб. и 62 млн руб. — проценты по кредиту. Считается, что он поможет стабилизировать финансовое положение компании.

В целом рабочей группе поступило 170 поправок. Бюджет Перми на 2015-2017 годы депутаты примут во втором чтении на декабрьском пленарном заседании. ■

МНЕНИЕ

Общественный транспорт рискует деградировать



СЕРГЕЙ ФАДЕЕВ, ПЕРЕВОЗЧИК

На декабрьское заседание городской думы обращено особое внимание. Там депутаты будут голосовать «за» или «против» повышения тарифов на проезд в общественном транспорте. На мой взгляд, тема цены на проезд нуждается в самом внимательном обсуждении. По этому поводу у меня как представителя социально значимой отрасли есть несколько принципиальных тезисов.

Цена проезда — вопрос политический

Как-то так случилось, что при обосновании тарифа власть прежде всего обращает внимание на возможные политические риски, а экономическую целесообразность предпочитает не замечать. Последние годы, кажется, вообще возобладали мнение, что любое повышение цен на проезд напрямую скажется на рейтинге депутатов и чиновников.

Впрочем, для нас логика властей понятна. Сфера пассажирских перевозок задевает почти каждого. Поэтому денежные вопросы в ней неизбежно получают политическую окраску.

Во многом позиции социальной ответственности бизнеса разделяют и сами участники рынка пассажирских перевозок. Какие бы изменения в этой сфере ни планировались, уверяю вас, исходным пунктом являются потребности и возможности жителей Перми в отношении общественного транспорта. Что касается самих горожан, то для них, наверное, было бы замечательно, если бы проезд в общественном транспорте вообще ничего не стоил, а комфорт и безопасность были «по-максимуму». Но надо быть реалистами — так не бывает. Комфорт, безопасность и стоимость проезда всегда связаны.

Излишняя политизация вопроса привела к тому, что цену на проезд искусственно сдерживали. В результате в соседних мегаполисах (например, в Екатеринбурге и Казани) стоимость проезда — 23 и 20 руб. соответственно. Москва, Питер — 26–28 руб. У нас — все-

го 13 руб. И, кстати, качественное состояние автобусного парка в Перми лучше, чем в Екатеринбурге, Челябинске, Уфе, Нижнем Новгороде и Красноярске. По этому параметру Пермь занимает уверенное лидирующее место после Москвы, Питера, Казани. Поэтому мы можем смело гордиться тем, что у нас современный и комфортный парк автобусов. И я думаю, что в интересах всех горожан сохранить его на этом высоком уровне.

Проблемы пассажирских перевозок

В нескольких предложениях опишу, что сегодня происходит в сфере пассажирских перевозок.

Во-первых, как бизнес они стали убыточны. Часть коллег была вынуждена отказаться от некоторых маршрутов (№72, 73, 75, 76) из-за низкой рентабельности. К слову сказать, даже если депутаты повысят стоимость проезда до 18 руб., это всё равно будет ниже порога рентабельности. Когда несколько лет назад принимали тариф в 13 руб., стоимость ГСМ и запчастей была ниже на 35–40%.

Во-вторых, уже уменьшается количество автобусных маршрутов. Даже субсидии, которые идут из городского бюджета, перестали спасать. Если отрасль не поддерживать, то окраины города станут недосыгаемыми.

В-третьих, всё острее кадровый голод. Работа водителя автобуса перестала быть престижной. Профессионалы из этой области уходят.

В-четвертых, при экс-губернаторе Олеге Чиркунове было принято решение приоритетно развивать городские трамваи вместо автобусов. Для меня очевидно, что это абсолютно убыточное направление. Трамваи — это прошлое городских перевозок.

Я бы оставил пару линий в качестве памятника старины, а остальные убрал. Уверен, что лет на 10 проблема пробок в центре города была бы решена.

В качестве наказания депутатам

По информации, которая идёт из Пермской городской думы не исключено, что депутаты могут проголосовать за некий промежуточный вариант повышения. Например, вместо повышения до 18 рублей поднять до 16. Допускаю, что в политическом смысле это правильно. Подъём цены более чем на 40% за один раз действительно может вызвать шок у жителей. И так все цены растут!

Важно, чтобы у депутатов появился план системной и постепенной поддержки отрасли. Иначе их и избиратели разлюбят, и отрасль окончательно деградирует. По моему же мнению, горожане — вполне здравые люди и поймут, что повышение тарифов — пусть и нерадостное, но необходимое решение.