

ХОЗЯЙСТВО

ГОЛОВОКРУЖЕНИЯ НЕТ ОТ УСПЕХА НЕТ

...Осенью прошлого года тресту «Теплофикация» исполнилось 65 лет. Восемь лет минуло с тех пор, как предприятие выделилось в самостоятельное муниципальное предприятие.

Цели, ради которых оно было создано, остаются прежними — своевременное обеспечение горожан теплом, эксплуатация и ремонт технологического оборудования и тепловых сетей...

Наш собеседник — директор МП треста «Теплофикация» Владимир Львович ЛЕВИЦКИЙ.

— Многие магнитогорцы жалуются на то, что, дескать, монополисты — «Водоканал», «Теплофикация», энергетики, давно не считаются с населением и берут за свои услуги 100-процентную плату...

— Население платит нам сегодня 70 процентов от экономически обоснованного тарифа. А те, кто сомневается, жалуются, почему-то не вспоминают о том, что мы пять лет не поднимали тарифы на тепло: 45 рублей за одну Гкал — это меньше, чем во всей округе. В областном центре было 60 рублей за одну Гкал, потом — 90, затем — 108 рублей, а у нас — 45. Когда назрела необходимость реформы ЖКХ, когда тарифы начали расти, население стало возмущаться.

— Владимир Львович, какие проблемы приходится сегодня решать руководству треста?

— Первая и основная — неплатежи, а уж потом все остальное.

— Что, народ не хочет платить? Или не может?

— В большинстве своем люди платят. Другое дело, что их деньги до нас не доходят. К примеру, я как ответственный квартиросъемщик, исправно вношу плату за коммунальные услуги в жилищную организацию, а вот организация не торопится отдавать их тресту. По крайней мере, не торопилась до сих пор.

— И какова же общая задолженность перед трестом?

— На 1 апреля нынешнего года долг жилищ-

ных организаций составлял более 144 миллионов рублей. Общий же долг нашему предприятию — 255 миллионов рублей.

— Предположим, получили бы вы эти деньги в полном объеме...

— В первую очередь мы бы отдали долг металлургическому комбинату — 168 миллионов рублей, а на остальные деньги жили бы по плану нашего развития.

Структура теплоснабжения Магнитогорска такова, что большую часть тепловой энергии мы приобретаем у ОАО «ММК». Несвоевременная оплата за полученные услуги со стороны потребителей тепла и, как следствие, отсутствие денежных средств, приводит к росту задолженности перед поставщиками энергоресурсов. Чтобы зимой не было срывов теплоснабжения, каждое лето мы проводим ремонт технологического, энергетического оборудования, тепловых сетей и сетей горячего водоснабжения, которые тоже требуют затрат. Будут полноценные платежи — предприятие будет легче жить и работать.

— В марте подведены итоги Всероссийского конкурса, проведенного в прошлом году Государственным комитетом по строительству и ЖКХ России на лучшую организацию, предприятие сферы жилищно-коммунального хозяйства по эффективности работы. В нем участвовал и наш трест. Занял почетное третье место...

— Мы и в 1999 году принимали участие в этом конкурсе. В прошлом году заняли 17 место, а по итогам работы в 2001 году — третье.

— Считаете, закономерно?

— Не знаю, стоит ли пока говорить о закономерности, но наши показатели были лучше, чем у других. Больше двадцати предприятий представляли Челябинскую область во всех номинациях. Всего же в конкурсе участвовало 130 электро- и теплоснабжающих предприятий страны.

— Нет «годовокружения от успеха»?

— Нет. Работы еще много. Это же коллективный труд тысячи с лишним человек, которые день и ночь работают на благо города. Так что диплом — заслуга коллектива.

МПС

ПРОНЕСЛО...

К росту цен мы уже привыкли, и напугать нас можно разве что дефолтом вроде того, что случился в августе 1998 года. Но, несмотря на эту «дурную привычку», мы до сих пор очень болезненно реагируем на ежемесячные траты: они растут с завидным постоянством.

...С 15 января на 30 процентов подорожали железнодорожные билеты в поезда дальнего следования, причем вне зависимости от класса вагона и поезда. Как заявлял тогда министр путей сообщения Геннадий Фадеев, в марте цены на билеты должны были возрасти еще на 26 процентов. Решением правительственной комиссии в феврале планировалось поднять цены и на пригородные поезда.

«Лучшие времена» еще не наступили. Пронесло! По сообщению пресс-службы МПС, Геннадий Фадеев подтвердил, что до конца года стоимость билетов на пассажирские поезда дальнего следования повышаться не будет. При этом он отметил, что в ближайшее время будет ужесточена контрольно-ревизионная работа в поездах.

Что касается тарифов на пригородные перевозки, то они тревожат как пассажиров, так и железнодорожников из-за того, что убыточны. Чтобы окупить на них затраты, железнодорожникам нужно повысить стоимость билета в несколько раз. Представьте, что произойдет, если билет до Западного или Джабыка будет стоить, скажем, не 20, а 60 рублей. Такой тариф, естественно, неподъемен для большинства населения. Поэтому политика министерства путей сообщения, поддерживаемая правительством, сводится к заключению контрактов с субъектами федерации, по которым железной дороге предусматривается компенсация убытков от пригородных перевозок. Кроме того, немалые убытки, которые также должны возмещать субъекты федерации, несет железная дорога от бесплатного льготного проезда. Компенсировать их в полном объеме никто не торопится.

А ведь известно, из ничего — ничего и получись.

Выпуск подготовил
Олег КУДРЯВЦЕВ.
Фото Андрея СЕРЕБРЯКОВА.

ТРАНСПОРТ



Частники обгоняют

В прошедшую среду на комиссии по городскому хозяйству под председательством Геннадия Никифорова одним из обсуждаемых был вопрос о непростой ситуации, сложившейся с пассажирскими перевозками.

— Мы постоянно исследуем пассажиропоток, — говорил начальник ПАТП-1 Валерий Кудрин, — принимаем меры.

В последние полтора года, по словам Валерия Ивановича, объем перевозок постоянно снижается, тогда как убытки, наоборот, растут. А междугородные и пригородные маршруты из бюджета не дотируются. В результате отменено несколько рейсов, в частности, в Учалье, Гай, Сатку, Баймак, Кизил, сокращено количество маршрутов в аэропорт...Хуже того: отменены все четыре рейса на озеро Банное. За полтора года количество пассажиров на этом направлении снизилось на 35 процентов, число льготников увеличилось на четыре процента. Выручка за рейс составляет 600 рублей — на 200 рублей меньше суммы, необходимой на покрытие убытков.

...Всё чаще на дорогах тяжеловесный пассажирский транспорт обгоняют частные маршрутные такси. Вроде совсем недавно «маршрутки» ходили полупустые — немногие желали раскошелиться за проезд, а теперь в середине пути и особенно в часы пик такси набивают под завязку.

Конкурировать муниципальному транспорту с частниками очень сложно. Вернее практически невозможно. Дело не только в разни-

це стоимости проезда и огромном количестве льготников, которых вынуждены перевозить муниципальные автобусы и трамваи, но и в той налоговой нагрузке, которую несут предприниматели и «муниципалы». Налоговые отчисления, которых практически нет от частного коммерческого транспорта, оттягивающего на себя с каждым месяцем все больше и больше платежеспособных пассажиров, могли бы укрепить материальную базу муниципального автобусного и трамвайного парков. Не получая из бюджета нужных сумм, муниципальный общественный транспорт убого ковыляет на своих четырех колесах.

15 апреля глава города Виктор Аникушин подписал постановление о наведении порядка в коммерческих перевозках, осуществляемых частными извозчиками. Постановление рождалось целый год, хотя его актуальность была очевидна давно. Теперь частники должны заключать договора с администрацией, получать лицензию на право перевозки пассажиров. За их деятельностью будут следить.

Рынок пассажирских перевозок иначе как стихийным не назовешь. Наверное, давно пора отвлечься от черно-белого толкования ситуации: «плохие частники — хорошие власти», или наоборот. На глобальные размышления многих магнитогорцев, наверняка, наталкивает долгое стояние на остановках, когда невозможно ни дождаться автобуса, ни сесть в переполненную «маршрутку».

Муниципальный транспорт сдает позиции. Надежд на его развитие мало. Это — упрек. Это вывод из опыта других городов. Кроме, разумеется, Москвы, где в транспорт без отдачи вкладывают миллионы долларов.

КОММУНАЛКА



— Поставили на другой участок. Как я там буду мести, ума не приложу.
— Ой, не скажи, нет ничего хуже, чем подметать чужой участок!
— Я и говорю, на своем участке и заканчиваешь быстрее.

Из разговора уборщиц.

Утром по пути на работу прохожу знакомый район и складывается ощущение, что Магнитогорск чистят и убирают всего два раза в году: весной, когда городская администрация объявляет субботники, и ко Дню металлургии. Остальное время город похож на большую мусорную свалку. Дворники, по всей видимости, не хватает, а горожане соблюдать чистоту разучились.

Не понимаю тех, кто выгуливает четвероногих друзей на пешеходных дорожках, тротуарах, детских площадках, превращая их в своеобразные «минные поля» собачьего дерьма. В период «уборочной страды» те же самые граждане, вооруженные граблями и вениками, старательно убирают то, что не успели за зиму убрать дворники. В частности, спрессованные снежными слоями продукты жизнедеятельно-

сти собак, кошек и самих граждан.

...Городская администрация объявила о проведении в Магнитогорске субботников. Первый прошел 12-13 апреля, следующий — в эти выходные. На носу — Первомай, Пасха, День Победы. Только силами дворников и уборочной техники не обойтись. Потому «под метлу и лопату» призывают всех магнитогорцев: работников предприятий, организаций, неработающих, пенсионе-

Круговорот мусора в природе

ров, домохозяйек, владельцев торговых точек, рынков. Лопат и метелок, говорят, хватит на всех.

Кстати, как только человек берет в руки швабру или лопату, или поднос, попадая в категорию обслуживающего персонала, его почему-то тут же перестают замечать. Он становится невидимкой. Мало кто может запомнить лицо официанта или уборщицы. А дворники накануне апрельских субботников заявили о забастовке и — добились внимания городских чиновников. Теперь им должны повысить зарплату. Может, и повысят, да денег на это доброе дело в бюджете нет, а потому доплачивать работникам метлы, скорее всего, придется рядовым горожанам: самообслуживание придомовых территорий обойдется нам дороже.

Довелось в прошедшие выходные принимать участие в уборке. Тогда я подумал: «Какая разница, где махать веником, грязь — она везде грязь». Но, как оказалось, участок участку рознь. Удивляет отношение жильцов к собственным домам: вроде бы в основной массе живут не временщики, а люди, которые устроились основательно. Я уж не говорю о том, что мешки с мусором граждане просто не доносят до контейнеров, оставляя их в самых

неожиданных местах, не говоря о пивных банках, сигаретных пачках, полиэтиленовых пакетах, ровным слоем покрывающих землю. С приходом весны жильцы чистят балконы, и всю грязь — сгнившую картошку, пустые бутылки, ящики, не долго думая, выбрасывают под окна. Потом кто-то будет кричать об экологии, о том, что детям негде гулять, что ЖЭУ плохо работает... К тому же много рукотворной грязи, мусора,хлама оставляют после себя дорожники, строители, связисты. Никто же с них не требует убирать мусор после окончания ремонтных работ.

У нас, как водится, любят стыдить других.

Кто-то рассуждает о наплевательском отношении к этой проблеме населения, кто-то — о бездеятельности властей. Но кто сможет разорвать порочный круг — ЖКХ, дворники, граждане? Лучше, если в этом уравнении с тремя неизвестными вообще не будет неизвестных величин. За чистоту в городе отвечаем мы с вами.

Позавчера, выходя из дома, прочитал плакат, написанный от руки и приклеенный на стену нашего подъезда: «Чисто не там, где метут, а там, где не мусорят!»

— Клеят, где попало и что попало, — проворчала проходящая мимо соседка с первого этажа... Хочется надеяться, что завтра мы не вернемся в «исходное положение», при котором половина дворников продолжит выполнять возложенные на них обязанности, вторая — ковырять в носу, а горожане, еще вчера державшие в руках грабли, снова начнут мусорить где попало и снова поведут в заросли немыкошенной прошлогодней травы своих четвероногих друзей. Чтобы через год снова вооружиться граблями.

Вот такой круговорот мусора в природе получается...