

Валерий Павлинович, кто в столичном руководстве занимается регулированием тарифов?

- С 2000 года тарифная политика находится в ведении Московской региональной энергетической комиссии. Мы регулируем те тарифы, которые в соответствии с федеральным законодательством должны находиться под контролем государства. Сначала в поле нашей деятельности были цены на электроэнергию, тепло, горячую воду. В конце прошлого года перед нами была поставлена также задача регулирования цен на услуги наземного пассажирского транспорта и метрополитена. Как правило, все тарифы повышаются раз в год, в январе. Это связано с принятием бюджета города, где четко определены основные показатели расходов и доходов столицы. К сожалению, мы не успели увязать рост тарифов на транспортные услуги с процессом принятия бюджета - не было времени, не было соответствующих методик. Поэтому постановления о новых тарифах на транспорте, которые вводятся с 1 апреля, мы приняли 17 марта 2004 года.

Не было ли на вас давления сверху? И вообще - насколько самостоятельно комиссия принимает подобные решения?

- Могу заверить, она работает самостоятельно. Кстати, Москва является единственным регионом, где один из руководителей правительства субъекта Федерации одновременно возглавляет и региональную энергетическую комиссию. Когда я проходил собеседование в Федеральной энергетической комиссии, мне удалось убедить ее, что московская комиссия не сможет решать очень важные вопросы, если в ее составе не будет представителя исполнительной власти. И нам пошла навстречу. За работу в московской РЭК я не получаю зарплату, состав комиссии не утверждается правительством Москвы, так что ее решения достаточно независимы.

Чем вызвано очередное повышение стоимости проезда на пассажирском транспорте в столице?

- Тарифы на проезд в метро, автобусах, троллейбусах и трамваях не повышались с начала июля 2002 года. То есть год и девять месяцев. За это время в нашей инфляционной экономике произошли существенные изменения. Несколько раз повышались цены на электроэнергию, бензин, выросла стоимость обслуживания и ремонта транспорта, подорожали запчасти. В итоге тарифы отставали от реальных затрат на перевозки примерно на 56 процентов. Поэтому мы стояли перед дилеммой: с одной стороны, тарифы должны быть экономически обоснованы, а с другой - доступны для оплаты. Вместе с Департаментом экономического развития и Департаментом финансов обсудили возможность использования бюджетных средств для покрытия убытков на пассажирском транспорте. Сегодня значительную часть расходов - около 50 процентов на наземном транспорте - покрывает бюджет, дотации метрополитену составляют 30 процентов. В этом году метрополитен получит из бюджета 3 миллиарда 598 миллионов рублей, а Мосгортранс - 7 миллиардов 855 миллионов. Тем не менее даже после повышения цен на проезд население все равно будет платить меньше себестоимости поездки. Разницу между ценой билета и реальной стоимостью проезда доплатит бюджет.

То есть наш общественный транспорт остается убыточным?

- Конечно! Убытки Мосгортранса в 2003 году составили 43,7 миллиона рублей, метрополитена - 15 миллионов рублей. И те деньги, которые получают транспортники в виде субсидий, расходуются на реализацию социальных льгот. Сегодня более половины пассажиров пользуются правом бесплатного проезда или приобретают льготные проездные билеты. У нас 57 категорий льготников! Значительная часть субсидий направляется на ремонт подвижного состава, транспортных сооружений...

Быть может, стоило бы поднять планку тарифов до реальной себестоимости услуг транспортников?

- Такая задача сегодня невыполнима. Доходы у значительной части населения невысокие, их семейный бюджет не сможет выдержать такую нагрузку. Вообще и это решение о повышении цен далось нелегко. Транспортники, конечно, заинтересованы в увеличении своих доходов, были даже необоснованные требования с их стороны. Практически все они пытались убедить нас, что их услуги стоят дороже. Но для оценки этих требований в энергетической комиссии есть специалисты, которые провели встречи с руководителями предприятий общественного транспорта,

приглашали и независимых экспертов, чтобы оценить реальные затраты. Таким образом, мы определили, что в среднем тарифы на транспортные услуги следует увеличить на 43 процента. С 1 апреля цена одной поездки в автобусе, троллейбусе, трамвае и метро составит 10 рублей. Как правило, одноразовые поездки со-

экономить на транспортных расходах, не так ли?

- По статистике, с момента введения «электронного кондуктора» на наземном транспорте в 2003 году москвичи уже сумели сэкономить на скидках по билетам на 5 и 10 поездок 7 миллионов 925 тысяч рублей.

- 20, а все должно быть наоборот. Поэтому перед нами стоит задача совершенствовать систему контроля за оплатой проезда. И мы надеемся, что транспортные тарифы будут пересматриваться не чаще, чем другие - один раз в год.

Уже не первый год идут разговоры о создании альтернативной системы энер-

гетической. И в результате того, что появится несколько компаний, генерирующих электроэнергию, тарифы изменятся. И потребитель будет иметь больший вес, чем производитель. Тарифную политику должен определять покупатель.

Рост тарифов отражается на социальном самочувствии москвичей. Особенно болезненно люди реагируют, когда у них возникает задолженность по квартплате. Будут ли выселять неплательщиков?

- При всех наших трудностях, при том, что у многих доходы невелики, чуть больше прожиточного минимума, москвичи исправно платят квартирную плату. У нас собираемость коммунальных платежей составляет 93 процента. Поэтому для применения практики выселения у нас нет никакой необходимости. И в ЖКХ у нас положение не катастрофическое, как в других городах России, где собирают меньше половины коммунальных платежей.

Наверное, имеет смысл более широкое внедрение двухтарифных счетчиков электроэнергии, учитывающих расход электричества в дневное и ночное время и позволяющих людям экономить деньги...

- Мы уже устанавливаем двухтарифные счетчики. И РЭК Москвы утвердил два тарифа: дневной и ночной - льготный. Но Мосэнерго меняет наши счетчики на свои, однотарифные. Им невыгодно, чтобы, скажем, стиральная машина работала у людей ночью и люди платили бы меньше. Мы вели с Мосэнерго переговоры на эту тему, но воспитывать взрослых людей крайне сложно. Тем не менее система двух тарифов на электроэнергию должна у нас в городе работать!

Сейчас дотацию на оплату тепловой энергии получают только жители домов, относящихся к ведению Москвы. А москвичи - обитатели ведомственного жилищного фонда - лишены этого права. Справедлив ли такой подход?

- Проблема решается просто: надо весь ведомственный фонд передать городу. Была одно время ситуация, когда город отказывался решать эту проблему. Мол, ваше жилье, вы им и занимаетесь. Сегодня у московского правительства другая позиция. Мы понимаем, что заводы, НИИ включают в цену своей продукции и услуг деньги, необходимые для обслуживания жилого фонда, который находится в плачевном состоянии. Надо быстрее передать ведомственный жилфонд Москве - и тогда будет решена проблема дотаций, ремонта зданий. С Министерством обороны вопрос передачи жилья мы уже решаем. Но некоторые организации сопротивляются, они хотят реализовать коммерческие проекты - и получить за счет этого прибыль. Мы не против, но тогда хоть содержите дома в нормальном состоянии, выплачивайте жильцам дотации, субсидии! Говорят - денег нет...

Недавно Герман Греф высказал идею о возможности отмены всех видов льгот. Как вы относитесь к такому предложению?

- Те доплаты и субсидии, которые получают москвичи, - это средства городского бюджета. И предложения, высказываемые членами российского правительства, столичного бюджета пока не касаются. Но дело в том, что из московской казны каждый год уходит те или иные источники доходов, поэтому возможностей для обеспечения льгот становится все меньше. Льготы ведь имеют не только инвалиды или пенсионеры, но и многодетные, и одинокие матери, которые не могут полностью оплачивать коммунальные услуги. И мы им помогаем. Сейчас переходим к системе персонализированных счетов, к адресной поддержке тех, кто в ней действительно нуждается. Государство обязано защищать всех, у кого нет возможности удовлетворить минимальные потребности.

Малообеспеченные жители заинтересованы в экономном расходовании коммунальных ресурсов, в том числе и воды. У многих москвичей уже установлены счетчики воды, но они продолжают платить по нормативам. Так какой же резон экономить?

- Чтобы отойти от нормативной метода оплаты, нужно иметь разветвленную систему водосчетчиков. Минимум один на каждый дом, а в перспективе - и в каждой квартире. Пока же установлен норматив потребления - 380 литров на человека. Я иногда прикидываю, как эти литры можно израсходовать? На какие цели? И до сих пор не могу понять. Парижанин, например, тратит 250 литров воды в день. Москвичам нужны приборы учета. В этом заинтересованы и поставщик воды - Мосводоканал. Устанавливать их нужно за счет городского бюджета. И я знаю, что такая работа ведется.

Александр АСТАФЬЕВ

Валерий ШАНЦЕВ:

ТАРИФЫ ВЫРАСТУТ. ЛЬГОТЫ СОХРАНЯТСЯ

Почему растут тарифы? Этот вопрос волнует, наверное, каждого москвича. Поэтому и встреча вице-мэра Москвы, руководителя Региональной энергетической комиссии Валерия Шанцева с журналистами, состоявшаяся накануне повышения цен на услуги пассажирского транспорта, превратилась в своеобразную дискуссию. Представителей СМИ, в том числе и обозревателя «МС», интересовало, что стоит за этими в общем-то непопулярными, но, как выяснилось, необходимыми мерами.



ФОТО АНДРЕЯ НИКИТИЧЕВА

вершают гости столицы. Для москвичей, постоянных пассажиров одна поездка обойдется дешевле, поскольку москвичи, как правило, покупают проездные и билеты на несколько поездок. Если вы приобрели билет на 5 поездок, то цена одной поездки составит 9 рублей, а при покупке билета на 10 поездок - 7,5 рубля. Для студентов и школьников одна поездка в метро обойдется в полтора рубля, в наземном транспорте - 1 рубль 22 копейки. То же касается и месячных проездных билетов. При их покупке стоимость одной поездки составит от трех с половиной до пяти рублей.

То есть вы за гибкую систему оплаты?

- Безусловно. Для дополнительного удобства пассажиров автобусов, троллейбусов, трамваев мы планируем ввести билет на 20 поездок стоимостью 140 рублей. Аналогичные билеты давно уже продаются в метро. Но при этом следует отметить, что такая гибкая система оплаты действует только на тех маршрутах общественного транспорта, где уже установлен «электронный кондуктор». Речь идет о 25 маршрутах 14-го автобусного парка в районах Западного и Юго-Западного административных округов Москвы, трамваев №№ 19 и 17 в районах Центрального и Северо-Восточного административных округов, на городских маршрутах Зеленоградского административного округа. Но если пассажир не успел приобрести билет в киосках Мосгортранса или у распространителей, он может купить «билет последнего шанса» непосредственно у водителя во время поездки - но цена его составит уже 15 рублей...

Благодаря гибкой системе оплаты у москвичей появляется возможность

многие люди беспокоятся, не лишатся ли они права на льготный проезд...

- Мы сохранили все льготы, которые имелись и ранее. Пенсионеры и инвалиды, как и раньше, будут ездить бесплатно.

И тем не менее повышение тарифов - мера заведомо непопулярная. Быть может, стоило поискать и другие пути, чтобы сделать городской транспорт более рентабельным?

- Конечно, любое повышение тарифов - дело болезненное. Когда человек больше тратит денег на оплату проезда, у него остается меньше средств для удовлетворения других потребностей. Для многих городской пассажирский транспорт - наземный и подземный - единственное средство передвижения по столице. Но мы не можем и дальше мириться с убыточностью транспортных предприятий. Если не повышать тарифы, то наступит момент, когда общественный транспорт вообще встанет. Сегодня остро не хватает водителей автобусов, троллейбусов. За прошедшие два года количество водителей-москвичей в автобусных парках столицы сократилось с 75 до 54 процентов. И мы вынуждены приглашать специалистов из Белоруссии, Украины, Молдавии и других стран СНГ. Условия труда водителей тяжелые, а заработная плата небольшая - около 10 тысяч рублей.

Конечно, можно повысить рентабельность общественного транспорта за счет улучшения сбора денег за проезд. Здесь предпринимается ряд мер, основанных на современных технологиях с использованием «электронного кондуктора». За счет этого собираемость средств за проезд возросла почти вдвое - в том же Зеленограде и на Юго-Западе Москвы. Анализ показывает, что у нас бесплатно ездит 80 процентов населения, оплачивают проезд

госнабжения столицы. Если она будет создана, следует ли ожидать уменьшения тарифов в сфере ЖКХ?

- Существует план реорганизации Мосэнерго. Он подготовлен и одобрен РАО ЕЭС, АО «Мосэнерго» и правительством Москвы и утвержден правительственной комиссией Российской Федерации. Реорганизация начнется в конце этого года и завершится в первом полугодии 2006-го. Предполагается, что «Мосэнерго» будет разделено на несколько структур. Будут созданы несколько городских компаний: тепловая, электрическая, генерирующая, то есть производящая электричество. И структура, занимающаяся сбытом энергоресурсов. Если говорить о сегодняшнем дне, то мы практически не имеем рычагов управления акционерным обществом «Мосэнерго». У города в его акционерном капитале есть только 8 процентов акций. Поэтому мы можем только слушать, что говорят другие акционеры. Самим же потребовать замены менеджеров компании, изменения ее тарифной политики сейчас не представляется возможным. После реорганизации Мосэнерго мы будем иметь контрольный пакет: не менее 51 процента акций в городской тепловой компании, такой же пакет - в городской электрической компании. И сбытовая компания будет полностью контролироваться московским правительством. Но при этом мы не собираемся участвовать в производстве электроэнергии. Дело в том, что электричество - особый товар, который легче доставить в Москву, чем газ или нефть. Мы, например, не спрашиваем, на каком месторождении получен газ, который поступил в Москву. Мы заключили договор с соответствующими организациями, заплатили за газ деньги. И точно такая же схема будет с постав-