

СУБСИДИИ ПОСПЕВАЮТ ЗА ТАРИФАМИ

Брифинг первого заместителя мэра Москвы Петра Аксенова был посвящен некоторым изменениям в столичной системе предоставления населению жилищных субсидий. Эти изменения делают ее более гибкой и в то же время более доступной, надежной для всех москвичей, которые с привычной тревогой ждут первых в наступившем году платежных документов за жилье и коммунальные услуги. Как следует из ответов Петра Аксенова на вопросы, заданные журналистами, подросшие тарифы не должны понизить уровень материальной обеспеченности москвичей - сохранить его помогут жилищные субсидии.

Исходя из чего прогнозируется количество семей, имеющих право на жилищные субсидии?

- В 2006 году в бюджете Москвы на выплату субсидий выделено 5,1 млрд. рублей. Откуда взялась эта сумма? Мы знаем динамику увеличения количества получателей субсидий, известно, на сколько увеличились тарифы в наступившем году. Кроме того, определены компенсационные стандарты для разных групп населения в зависимости от среднедушевого дохода семьи. Сейчас Правительство РФ определяет только верхнюю границу этих стандартов: сумма платежей за жилье и коммунальные услуги не должна превышать 22 процента (в Москве - 10 процентов) от среднедушевого дохода семьи.

Компенсационный стандарт - это объем жилищной субсидии. В Москве принята плавающая, гибкая граница этих стандартов. Чем ниже среднедушевой доход семьи, тем выше стандарт. Если среднедушевой доход семьи не выше 1,5 тысячи рублей в месяц, то она потратит на оплату жилья и коммунальных услуг не более 3 процентов семейного бюджета, остальное будет компенсировано за счет субсидии. Если среднедушевой доход в семье до 2000 рублей, то сумма коммунальных платежей не должна превышать 6 процентов. А если выше 2000 рублей, то семья может обратиться за субсидией в том случае, если сумма коммунальных платежей превышает 10 процентов от ее совокупного дохода.

Надо сказать, что основную массу получателей жилищных субсидий составляют именно семьи со среднедушевым доходом более 2 тысяч рублей, таких семей 88,9 процента.

Почему в 2005 году не использованы по назначению все деньги, предусмотренные в городском бюджете на выплату населению жилищных субсидий? Может быть, население получает недостаточно информации?

- Не думаю, что невостребованные в качестве субсидий почти 500 миллионов рублей свидетельствуют о малой информированности населения - информации по всем каналам, в том числе и через СМИ, поступает достаточно и вовремя. Меня тоже не-

сколько удивляет такое положение: должники по оплате жилья и коммунальных услуг жалуются на нехватку денег, а субсидии не оформляют. Возможно, некоторым людям морально тяжело как бы зафиксировать свое положение малообеспеченных тем, что они станут получателями жилищных субсидий.

Количество горожан, получающих субсидии, за 2005 год выросло на 21 процент и составляет 499 203 семьи (это 959 001 человек). Но при планировании мы рассчитывали, что их должно быть больше. Надо сказать, что «экономия» мы имеем не только по жилищным субсидиям - меньше выплачено и дотаций поставщикам ресурсов. Почему? Просто температура воздуха была выше, чем расчетная среднегодовая. Сэкономлены не только деньги, но и газ в объеме 900 млн. кубических метров. Меньше израсходовано топлива и за первые 10 дней нового года, так как было гораздо теплее, чем по прогнозу. Но лучше иметь небольшой резерв по жилищным субсидиям, чем не суметь предоставить их всем нуждающимся.

Может быть, имеет смысл упростить процедуру оформления жилищных субсидий?

- Она и так проста. Человек, однажды прошедший ее, ежегодно пишет только заявление о подтверждении своего права на субсидию. Из 500 тысяч семей лишь 60 тысяч оформляли жилищные субсидии заново.

В Москве растет средняя заработная плата, но и количество получающих субсидии тоже растет. С чем это связано?

- С тем, что немало людей ежегодно пополняют социальную группу пенсионеров, а это, к сожалению, малообеспеченная категория. На 1 января 2006 года семьи пенсионеров составили почти 69 процентов получателей субсидий - около 350 тысяч человек.

Система жилищных субсидий стала надежным механизмом социальной защиты москвичей. А как она сказалась на их дисциплинированности?

- В прошлом году собрано практически 100 процентов коммунальных платежей. Думаю, что и в этом году показатель будет не хуже.

Наталья КРАСОВА

Государственное унитарное предприятие «Мосавтотранс» совместно с Департаментом транспорта и связи правительства Москвы и Московским транспортным союзом провело тематическую конференцию «Грузовой автотранспортный комплекс столицы».

В последнее время трудяги-грузовики стали объектом повышенного внимания со стороны властей. Сначала ограничили въезд в город самосвалов грузоподъемностью свыше семи тонн. Затем ввели пропускную систему на въезд в центр столицы грузовых автомобилей грузоподъемностью свыше тонны. Но этого мало. На данной конференции руководители транспортной сферы Москвы открыто говорили о многочисленных проблемах, преследующих грузовые перевозки, и способах разрешения этих проблем.

Казалось бы, рынок раз и навсегда закрыл проблему дефицитности грузового автотранспорта. Нужно что-то перевести - никаких вопросов: конкуренция огромная. Однако до создания цивилизованного рынка в области грузовых перевозок нам пока далеко, отметил руководитель Департамента транспорта и связи города Павел Златин.

как он работает и как, эксплуатируя его, можно обеспечить современный уровень дорожной и экологической безопасности, никого не волнует. Более того, в 2005 году на федеральном уровне отменено лицензирование в транспортной сфере.

- У нас на рынке частник, - сказал участвовавший в конференции представитель Министерства транспорта России Александр Левашов. - А частный бизнес неохотно поддается регулированию. Поездка без путевого листа для частного перевозчика теперь стала нормой.

Понятное дело, своя машина, какой уж тут путевой лист. Вот и получается, что частный перевозчик, не контролируемый государством, может себе позволить ценовой демпинг. Неуправляемый летучий голландец транспортного бизнеса в состоянии оказывать свои услуги зачастую по более низким ценам, нежели госперевозчики. Поскольку последние



ФОТО ЮРИЯ СТРОКОВА

САМОСВАЛ С ГРУЗОМ ПРОБЛЕМ

- Пятнадцать лет назад в Москве насчитывалось порядка 80 тысяч грузовых автомобилей, - заявил Павел Андреевич. - Ныне их в три раза больше. Но это вовсе не означает, что транспортная армия стала перевозить в три раза больше грузов. Напротив, производительность грузовых перевозок снизилась более чем в 2,5 раза! В целом по России нынче насчитывается 4,7 млн. грузовиков, что в два раза больше, нежели в 1990 году. А грузов они перевозят в два раза меньше, чем в том же девяностом.

И это при том, что 55 процентов всех грузов перевозится в нашей стране именно автомобилями. Как же так? И какое, собственно, дело простому обывателю до «самосвальных» проблем? Самое прямое. Ведь стоимость транспортировки товара закладывается в его цену. А по общему мнению выступавшего на конференции гендиректора ГУП «Мосавтотранс» Мераби Чочуа, за последние годы транспортная составляющая в себестоимости продукции возросла до 30-40 процентов, что в три раза превышает аналогичные показатели в развитых странах Запада.

- И происходит это в том числе потому, что до 70 процентов грузовиков физически и морально устарели, - отметил Мераби Порфирьевич. - Они требуют постоянного ремонта. Их тяжелее эксплуатировать. К тому же у нас катастрофически не хватает квалифицированных водителей и ремонтников.

Вот что такое хаос рынка. В стране отсутствует современная нормативно-правовая база в сфере транспорта. До сих пор действует Устав автомобильного транспорта, принятый в 1969 году! Москва просто забита большегрузными автомобилями. И это в условиях громадного дорожного дефицита, колоссальных пробок, которые держат город в тисках. А экология? Ежегодно грузовики выбрасывают в атмосферу до 30 килограммов вредных веществ в расчете на одного столичного жителя, признал М. Чочуа. Но ведь для того, чтобы стать оператором рынка, проще говоря, начать коммерческую перевозку грузов по заказам, надо приобрести грузовой автомобиль. И все - поехали. А какого забытого года выпуска этот самосвал,

исправно платят налоги. А фирмы-однодневки всеми силами от этого уходят. Конечно, цивилизованное развитие частного бизнеса и здоровой конкуренции - это благо. Но даже на Западе действуют жесткие правила в сфере грузовых перевозок, поскольку эта отрасль напрямую влияет на уровень цен, а стало быть, на всю систему экономической безопасности страны.

- У нас же отсутствие нормальных законов и нормативных актов приводит к выдавливанию с рынка законопослушных перевозчиков, - добавил М. Чочуа. - Вдумайтесь, за последние 15 лет в городе не построено ни одного автотранспортного предприятия. Московские власти активно занялись разрешением ситуации, сложившейся на столичном рынке грузовых перевозок. В 2003 году в Москве принята концепция развития грузового транспорта на семь лет. В настоящее время по поручению правительства города мы вместе с Департаментом транспорта и связи столицы и Московским автодорожным институтом разрабатываем соответствующую целевую программу. Но в данном случае многое зависит от федеральных законодателей. Мы предлагаем ужесточить контроль в сфере грузовых перевозок, воссоздать институт допуска к профессии. Нельзя пускать на рынок кого попало. Это не только не способствует, но, напротив, тормозит развитие рыночных механизмов.

Надо строить современные транспортно-логистические центры, которые позволят сделать грузовые перевозки и эффективными, и выгодными. Так, подобный центр появится в Восточном округе столицы на базе 28-го автокомбината. Но создание этих столь необходимых городу центров затягивается на 3-5 лет, поскольку требует множества согласований.

Итак, столичные власти вплотную приступили к решению проблемы грузовых перевозок в Москве - крупнейшем транспортном узле России. Кардинально решить эти проблемы, однако, возможно при активном вмешательстве федеральных законодателей.

Владимир РАТМАНСКИЙ

ИТОГИ И ПЛАНЫ

ПО УЧЕТУ И СЧЕТ!

Валерий ЕГОРОВ, заместитель префекта ВАО



Значительным достижением в работе коммунальных служб Восточного административного округа в 2005 году считаю выполнение постановления правительства Москвы по улучшению системы учета водопотребления и совершенствованию расчетов за холодную, горячую воду и тепловую энергию.

В ВАО 5342 жилых дома, 590 объектов социальной сферы, 167 объектов торговли и 181 объект прочих потребителей ресурсов. К концу 2005 года в нашем округе полностью оборудованы узлами учета 4032 жилых дома. Все смонтированные узлы учета приняты в эксплуатацию и на коммерческий учет.

Кроме того, в округе на сегодня установлено более 7 тысяч квартирных приборов учета потребления холодной и горячей воды, в 9 районах из 16 начисления осуществляются по их показаниям.

Опыт эксплуатации первых установленных узлов учета показал неэффективность ручного съема показаний и выявил необходимость одновременно с установкой узлов учета проводить работы по организации линий связи для передачи показаний в ОДС (для контроля параметров поставляемых ресурсов) и в ЕИРЦ (для автоматизации начислений). В округе было организовано 3798 линий связи от приборов до ОДС и ЕИРЦ. При этом с целью снижения финансовых затрат максимально использованы диспетчерские линии связи, обслуживаемые Мослифтом и МосОтисом.

В связи с отсутствием общегородского программного продукта в ЕИРЦ округа внедрена и функционирует единая программа, разработанная ООО «ТБН-СОФТ». Для обеспечения контроля над параметрами поставляемых ресурсов в ОДС также внедрена единая программа, разработанная ООО «ТБН-Энергосервис».

Анализ фактического потребления ресурсов по показаниям приборов учета показывает, что расход холодной воды меньше нормативного в среднем на 8,2 процента, горячей воды - на 5,6 процента, тепловой энергии - на 22 процента, что, по самым скромным оценкам, составляет около 200 млн. руб. в год. Таким образом, срок окупаемости бюджетных затрат на выполнение программы составляет около 4 лет. Кроме того, сокращается бюджетное финансирование на выплату субсидий и льгот и компенсаций разницы в тарифах за потребленную тепловую энергию.

В 2006 году мы намерены завершить программу установки общедомовых узлов учета.

КОМФОРТ - ЭТО НЕ РОСКОШЬ



Виктор КРИВОКЛЯКИН, начальник Управления развития городской инфраструктуры префектуры ВАО

В прошлом году основной задачей комплекса ЖКХ Северо-Западного округа Москвы был переход от системы учета реального потребления холодной и горячей воды. К концу 2005-го эти работы выполнены на 80-90 процентов, а завершение их предполагается в первом квартале нынешнего года. В принципе эти работы можно было бы завершить и в декабре - в случае, если бы они были целиком переданы в префектуру. Помешало ошибочное решение подключить подрядчиков, из-за низкой квалификации которых вышли задержки.

Одной из основных задач по реформированию ЖКХ, запланированных на первую половину 2006 года, следует отметить модернизацию помещений сети ЕИРЦ. И сегодня больших очередей в ЕИРЦ не наблюдается, однако для них были оборудованы не лучшие с точки зрения комфорта помещения: узкие коридоры, небольшие залы и т.п. А сегодня в каждом районе, например, во вновь возводимых зданиях создаются центры, отвечающие современным требованиям. Важно, что здесь создаются условия для реальной работы в режиме одного окна, причем рядом располагаются и ЕИРЦ, и районные центры жилищных субсидий.

Впрочем, в ряде районов округа, например, в Щукине, Хорошево-Мневниках такие комфортные, с точки зрения клиентов, помещения уже существуют. Имеется задел и в Северном Тушино, где вскоре на Планерную улицу будет переведен новый районный ЕИРЦ. Рядом станция метро, остановки наземного транспорта...

Из важных задач, которым в префектуре намерены уделить серьезное внимание, - массовое привлечение граждан к управлению домами. Задача эта будет не из легких - ведь даже в ТСЖ, где, казалось бы, селятся, как правило, люди одного уровня, решить такую проблему непросто. Что уж говорить о муниципальных зданиях...

ВО «ТЕХНОПРОМИМПОРТ»

объявляет открытый конкурс на заключение договора на право проведения обязательного аудита бухгалтерской отчетности Обьединения по итогам 2005 года.

Прием оригиналов заявок на участие в конкурсе - в течение 15 дней с даты настоящего объявления по адресу: Б. Трехсвятительский пер., д. 2.

Более подробные правила о проведении конкурса и требования к его участникам предоставляются по адресу организатора конкурса, а также по телефону 926-23-55.