



# Сергей ТАЛьяНОВ: Работа городского хозяйства мне близка

Гостем нашей традиционной рубрики «За чашкой чая» стал директор департамента городского хозяйства мэрии Ярославля Сергей Тальянов

Разговор с Сергеем Юрьевичем мы начали с того, что ДГХ — передовой край работы городской власти. Состояние дел именно в этой области во многом формирует облик города. Нужно быть очень смелым человеком, чтобы взяться за такую работу.

— Не думаю, что мое согласие — результат какого-то личного героизма, — считает Сергей Тальянов. — Я потомственный энергетик, в свое время с отличием окончил факультет экономики Ивановского энергетического университета, поэтому работа городского хозяйства всегда была мне близка.

## О платежах и растяжках

— Сергей Юрьевич, было бы интересно узнать ваше мнение о том, как сегодня обстоят дела с оплатой услуг ЖКУ. Счета выставляет ЯРобл-ЕИРЦ. Но в некоторых районах эти же квитанции приходят от управляющих компаний. И, наконец, есть дома, жильцы которых получают несколько платежей: от поставщиков коммунальных услуг, жилищных услуг и от того же ЯРобл-ЕИРЦ за капитальный ремонт. Есть ли возможность как-то привести эту ситуацию к единому виду?

— Я уверен, что единая квитанция позволила бы сократить себестоимость обслуживания населения и контролировать проходимость платежей, сделать весь процесс более прозрачным. Имеются даже рекомендации Минстроя по этому поводу. Но закон о защите конкуренции (а закон всегда имеет приоритет перед рекомендацией) запрещает навязывание хозяйствующим субъектам в сфере ЖКХ заключение договоров с единым оператором, который бы смог сформировать единый платежный документ.

— На крышах многоквартирных домов имеется богатейшее хозяйство в виде кабельных линий, стоек и растяжек, которые их поддерживают, антенны высокочастотной связи, кабельных и антенных входов в дома. Это все снижает сроки эксплуатации кровель. Но владельцы линий связи платят управляющим компаниям за доступ на крышу. Однако когда дело доходит до ремонта этих самых крыш, у управ-

ляющих компаний ответ один — нет денег...

— Коммерческая деятельность любого органа, управляющего многоквартирным домом, — будь то ТСЖ или УК, приносящая прибыль, по закону должна быть направлена на улучшение инфраструктуры этого дома. Эти деньги не могут быть потрачены на иные цели или иные объекты. Если собственники жилых помещений МКД считают, что управляющая компания эти деньги расходует нецелевым образом, у них есть право решением общего собрания инициировать прокурорскую проверку. Кроме того, проверку правомочности деятельности управляющей компании может провести департамент государственного жилищного надзора правительства Ярославской области (ДГЖН). Если управляющая компания не представляет ежегодный отчет о том, сколько денег собрано с собственников и арендаторов здания и на что она их расходует, ДГЖН имеет право эту информацию затребовать и довести до собственников.

— Каждую весну в редакцию поступает большое количество обращений по поводу сохранности кровель. Зимой коммунальщики активно борются с наледью на крышах и с сосульками. А по весне выясняется, что в этой борьбе пострадали сами кровли. И жильцов верхних этажей начинают заливаться. С одной стороны, наледь на крышах — прямая угроза для людей. С другой — жить каждую весну под талыми водами тоже радость небольшая. Есть ли здесь выход?

— Порядок проведения этих работ определяется правилами и нормами технической эксплуатации жилищного фонда, утвержденными постановлением Госстроя России № 170 от 27.09.2003 года. Там, в частности, есть такой пункт: должны производиться... удаление снежных навесов на всех видах кровель, снежных навесов и наледи с балконов и козырьков с соблюдением требуемых мер предосторожности при выполнении работ. Тут весьма важен последний пункт — о мерах предосторожности. Касается это не только обеспечения безопасности людей, но и того, что не должны страдать конструкции здания.

В частности, на мягких кровлях запрещено не только скалывание наледи, но и уборка снега. Исключение составляют водосточные желоба и свесы — но они располагаются за пределами крыш. Если же управляющая компания допустила нарушение при работе на кровле, то и здесь та же ситуация — ДГЖН имеет полномочия на то, чтобы оценить масштаб проблем, которые возникли по причине некачественных действий сотрудников управляющей компании, и заставить виновных устранить повреждения.

## О банях и улицах

— У жителей частного сектора свои чаяния. К примеру, им жизненно необходимы общественные бани. В свое время их передали частникам в аренду. Насколько позитивным оказался этот опыт?

— Я бы хотел заметить, что АО «Волна», которое управляет всеми 13 городскими муниципальными банями, продолжает оставаться главным оператором оказания соответствующих услуг. Одним из условий передачи бань в аренду было как раз сохранение всех социальных гарантий, в том числе льгот. До 7 лет ярославцы могут пользоваться услугами муниципальных бань бесплатно, с 7 до 12 лет — за 50 процентов стоимости. Этой же льготой располагают инвалиды или пенсионеры с соответствующим удостоверением. Смысл передачи бань в аренду был в том, чтобы арендаторы развивали спектр дополнительных услуг и высвобождающиеся средства пускали на содержание и ремонт этих самых бань. Пока проблема только в том, чтобы выстроить наиболее адекватный график работы этих учреждений. Если в течение дня в баню приходит два-три человека, стоимость помывки каждого становится запредельно высокой. В этом случае разрабатывается график, в котором подразумевается поиск компромисса между желаниями отдельных ярославцев и возможностями наших предприятий.

— Если продолжать тему конкуренции: в начале века в Ярославле появился транспорт с нерегулируемым тарифом — так называемые маршрутки. Несколько лет спустя оказалось, что без них трудно — потому что пассажиропро-

ток растет, но и с ними непросто — потому что они забирают себе львиную долю потенциальных доходов муниципального транспорта. Сегодня для Ярославля разрабатывается новая транспортная схема. Планируется ли устранять этот перекос?

— Общий подход к решению транспортной проблемы — перевод основной части маршрутов на автобусы большой вместимости. Просто потому, что есть такое понятие, как провозная способность того или иного транспортного средства. Чем больше людей оно способно перевезти одновременно, тем меньше себестоимость проезда каждого пассажира, что весьма важно при повышении цен на топливо в 35 процентов за календарный год. При этом создатели схемы получили задание — не допустить превышения нормативов загрузки транспорта, то есть в конечном счете ухудшения комфорта пассажиров.

— Недавно индивидуальных перевозчиков обязали заменить подвижной состав. Сроки окупаемости их новых автобусов — пять-семь лет. Не станут ли они в транспортной схеме лишними?

— Доля рынка, которую занимает ПАТП-1, — всего лишь 20%. Поэтому проблема несколько надумана. Суть изменений в том, что мы выстраиваем такую систему транспортных перевозок, которая должна быть прозрачной, соответствовать действующему законодательству. Те, кто хочет работать на этом рынке, но с соблюдением всех норм и правил, будут работать. Среди ближайших изменений — введение единой электронной транспортной карты, которая позволит сделать тарификацию проезда на транспорте более гибкой. Сейчас, как вы понимаете, на маршрутке стоимость выше, чем на муниципальном транспорте, и система льгот не работает. А еще хотел бы отметить, что мы работаем над развитием и модернизацией муниципального предприятия и не скрываем, что ПАТП-1 должно стать лидером отрасли, на которого все будут равняться, в том числе и по качеству работы.

— Много внимания в последнее время руководством города уделяется МУП «САХ»...

— Сегодня в САХе всего семь единиц собственной техники. Вся остальная арендована у предшественницы САХ — фирмы, находящейся в состоянии банкротства. Качество техники такое, что в год на ее ремонт тратится около 12 миллионов рублей, которые можно направить на лизинговые платежи для закупки новой, жизненно необходимой городу техники. Ведь 350 километров тротуаров вручную убрать просто невозможно, а средств малой механизации для этой работы до сих пор не закупалось. Хотя даже в Ярославле есть предприятие, которое разрабатывает и производит навесное оборудование на мини-тракторы, что позволяет выполнять практически все операции, необходимые для уборки улично-дорожной сети. Поэтому иногда приобретение нового как раз и есть экономия.

## Правильная стратегия — основа всему

— Вы уже почти год руководите департаментом городского хозяйства. С учетом большого опыта работы в других регионах и знаний кандидата экономических наук, который разрабатывал и продолжает разрабатывать теоретические подходы к работе хозяйственных субъектов (этому посвящены кандидатская диссертация Сергея Тальянова и уже написанная докторская, которую еще предстоит защитить. — Прим. редакции), оцените работу нашего городского хозяйства. Как сделать ее более эффективной?

— Честно говоря, мне кажется логичным разделить ДГХ на два департамента. Ведь задачи и методы работы в системе ЖКХ мало пересекаются с дорожным строительством и транспортным обслуживанием. Чем более громоздка система, тем она менее поворотлива и адаптирована к быстро меняющимся реалиям современного города. Разделение департамента на более специализированные позволит муниципальным управленцам оперативнее решать поставленные задачи.

— Не приведет ли это к разрастанию чиновничьего аппарата?

— Думаю, что все останется в тех же пределах, что есть сегодня. Но работа при тех же расходах на содержание аппарата может стать гораздо более эффективной.

Подготовил  
Анатолий КОНОНЕЦ