

**В наступившем году первым гостем «Городских новостей» в традиционной рубрике «За чашкой чая» стал заместитель мэра Ярославля Игорь Блохин. Игорь Владиславович отвечает за социально-экономическое развитие города, то есть бесперебойное функционирование всех его систем.**



## Игорь БЛОХИН: Ярославцы заслуживают честного разговора

**«Снежный билет»**

— Игорь Владиславович, главная тема последних дней — обильные снегопады и уборка улиц. Мнения ярославцев по этому поводу разделились: одни считают, что дороги и тротуары расчищаются достаточно хорошо, другие придерживаются прямо противоположного мнения. А как сама мэрия оценивает работу подрядчиков?

— С одной стороны, если основные магистрали расчищены и общественный транспорт работает исправно, а пешеходы имеют возможность нормально передвигаться по тротуарам, можно говорить, что с уборкой города от снега все в порядке. Но нельзя отрицать и того, что в некоторых районах улицы и тротуары убираются плохо. Здесь все зависит от конкретного подрядчика. Напомню, всего задействовано пять подрядных организаций. Это генеральный подрядчик — государственное предприятие «Ярдормост», с которым мэрия заключила договор на уборку улиц, а также четыре субподрядчика, нанятых уже генподрядчиком. У всех предприятий разные руководители и стили управления, отсюда и разница в качестве уборки. Мэрия в случае плохого исполнения подрядчиком своих обязательств имеет право не оплачивать его работу. В прошлом году по этой причине генеральный подрядчик недополучил 70 миллионов рублей.

— Но ведь есть и объективные причины. К примеру, большой трафик на улицах Ярославля, когда автомобили затрудняют работу снегоуборочной техники.

— Именно поэтому в преддверии обильного снегопада, который прогнозировали синоптики, мы обратились к автоладельцам с просьбой оставить свои машины и воспользоваться общественным транспортом. Чтобы заинтересовать автолюбителей, мэрия пошла на эксперимент и ввела на один день так называемые снежные билеты. При входе в муниципальный транспорт достаточно было показать кондуктору свидетельство о регистрации транспортного средства и водительские права, и это давало право на бесплатный проезд.

— Эксперимент удался, по-вашему?

— Мы считаем, да. Сразу оговорюсь, это не ноу-хау мэрии Ярославля. Идея принадлежит мэру Риги Нилу Ушакову, и нам она показалась рациональной. Всего по свидетельствам о регистрации 13 января было совершено семь тысяч поездок. Это, конечно, не значит, что на улицы города в этот день не выехало семь тысяч автомобилей. Повторюсь, эти цифры говорят лишь о количестве поездок. Что касается машин, то, по нашим расчетам, на приколе у домов 13 января осталось не менее двух тысяч автомобилей, и это значительно облегчило работу снегоуборочной технике. Мы планируем и в дальнейшем использовать такую практику.

— Во сколько обошлись бюджету «снежные билеты»?

— Бюджету города это не стоило ни копейки, никакого экономического ущерба Ярославль не понес. Те люди, которые откликнулись на наш призыв, до этого общественным транспортом не поль-

зовались. То есть автобусы и троллейбусы в этот день в любом случае вышли бы на свои маршруты, вне зависимости от количества пассажиров.

— Помехи при расчистке улиц от снега создают и припаркованные у обочин автомобили. Ведь зачастую именно из-за них спецтехника не может расчистить тротуары.

— Для начала мы через средства массовой информации, Интернет также обратились к автоладельцам с просьбой войти в положение и убрать припаркованную технику. Но, видимо, некоторые горожане газет не читают, телевизор не смотрят и в Интернет не выходят. Поэтому мы начали выставлять на улицах временные знаки, запрещающие стоянки. Далее алгоритм прост: водитель спецтехники, увидев припаркованный автомобиль, сообщает его регистрационные номера в ГИБДД. Сотрудники госавтоинспекции в свою очередь оповещают владельца. Если он не реагирует, то автомобиль должны эвакуировать на штрафстоянку.

**Без частных не обойтись**

— С 23 января проезд в муниципальном общественном транспорте подорожает с 18 до 20 рублей. Чем вызвано увеличение оплаты?

— Еще в 2014 году регулятор определил, что экономически обоснованный тариф на проезд в муниципальном транспорте Ярославля составляет 23 рубля. Несмотря на это, стоимость проезда установили на уровне 18 рублей. За счет чего это было сделано? Транспортные предприятия стали получать из бюджета города ежегод-

ную компенсацию в размере 490 миллионов рублей. Ярославцы должны знать, что на протяжении последних двух лет бюджет доплачивал транспортникам по пять рублей за каждого пассажира. Сейчас ситуация тяжелая, и мы вынуждены были поднять стоимость проезда, но опять-таки не до 23 рублей, а до 20.

— Может, тогда стоит забрать выгодные маршруты у частных перевозчиков и отдать их муниципальным транспортным предприятиям, чтобы они стали безубыточными?

— Сегодня в Ярославле 60 — 65% всех пассажирских перевозок выполняют частники, доля муниципальных предприятий составляет 35 — 40%. Любый человек в этой ситуации сказал бы: чего проще, достаточно поменять расклад, и все будет хорошо. Когда-то так думал и я, пока досконально не изучил вопрос. Забрать маршруты, конечно, можно. Но обслуживать их будет нечем. У нас 80 процентов муниципально-го транспорта изношено на 100 процентов. Отберем мы завтра у частных маршруты, на чем возить людей будем? Чтобы обновить автопарк, нужно ку-

пить 200 новых автобусов. Стоимость одного порядка 10 миллионов рублей. Все-го на обновление муниципального транспорта требуется более 2 миллиардов рублей, в бюджете таких денег нет. Сегодня ситуация, к сожалению, такова, что из-за плохого технического состояния муниципального общественного транспорта мы, наоборот, вынуждены отдавать маршруты частным перевозчикам.

— А с введением платных парковок как идут переговоры с депутатами Ярославской областной думы?

— Переговорный процесс продолжается. Не покривлю душой, сказав, что против самих платных парковок никто не возражает. Смущает схема управления платным парковочным пространством. Мэрия предлагает, чтобы всеми вопросами занималась частная структура на условиях концессии. Прозвучало и другое предложение — создать для управления парковками муниципальное казенное учреждение. Отмечу, что лично для меня не принципиально, какой будет схема управления: МКУ этим займется или частник. Главное, чтобы в центральной части Ярославля был наведен порядок, а без введения платных парковок этого не достичь.

— Но, возможно, и не стоит торопиться с приватизацией зданий, подождав лучших времен?

— Задам встречный вопрос. Есть у нас, к примеру, пустующее сегодня здание, где раньше сидели чиновники. Ежегодные затраты на коммунальные услуги составляют около 700 тысяч рублей. Что сделать, чтобы город не только не нес затраты, но и получал какую-то прибыль, если не выставить его на продажу?

— Наверное, попытаться сдать в аренду?

— Допустим, нам удалось это сделать. Теперь считайте: продать это здание мы намеревались, к примеру, за 40 миллионов рублей. Ежегодная аренда будет приносить нам 2 миллиона рублей. За сколько лет мы вырчим возможные 40 миллионов? За 20 лет. Но не забывайте, что 40 миллионов рублей сегодня и завтра — это совершенно разные величины. Деньги тоже имеют свою стоимость.

— О кризисе сегодня говорят уже и на федеральном уровне. Выступите?

— Времена наступают действительно тяжелые, но, я считаю, периоды кризиса позволяют найти точки нового роста, избавиться от всего наносного. Вернемся к транспорту. Мы никогда не говорили людям, что ежегодно доплачиваем за их поездки почти 500 миллионов рублей. А вот сейчас сказали. И понимаем, что никто нам спасибо не скажет за то, что теперь этой возможности нет. На нас ляжет ответственность за принятие всех непопулярных решений, начиная с повышения стоимости проезда в общественном транспорте или оптимизации управленческого аппарата. Но нужно честно разговаривать с ярославцами, а не заигрывать с ними. Не заниматься политиканством, предлагая, скажем, не продавать муниципальное имущество.

— Но, возможно, и не стоит торопиться с приватизацией зданий, подождав лучших времен?

— Задам встречный вопрос. Есть у нас, к примеру, пустующее сегодня здание, где раньше сидели чиновники. Ежегодные затраты на коммунальные услуги составляют около 700 тысяч рублей. Что сделать, чтобы город не только не нес затраты, но и получал какую-то прибыль, если не выставить его на продажу?

— Наверное, попытаться сдать в аренду?

— Допустим, нам удалось это сделать. Теперь считайте: продать это здание мы намеревались, к примеру, за 40 миллионов рублей. Ежегодная аренда будет приносить нам 2 миллиона рублей. За сколько лет мы вырчим возможные 40 миллионов? За 20 лет. Но не забывайте, что 40 миллионов рублей сегодня и завтра — это совершенно разные величины. Деньги тоже имеют свою стоимость.

**Сергей РОМАНОВСКИЙ**

Фото Сергея ШУБИКИНА