

В соответствии с правилами обращения с ТКО отходы могут размещаться в контейнерах, бункерах и иной таре, затраты на приобретение которых тарифом не предусмотрены

# С ДУШКОМ

В регионе обсудили провалы и победы неоднозначной мусорной реформы

**Окончание**  
← Начало на стр. 1

## Идти далеко и неудобно

У жителей частного сектора Бийска другая претензия: перестали забирать отходы непосредственно от домов. До реформы ТБО от частных вывозили так: либо собирали содержимое индивидуальных или «большегрузных» контейнеров, либо бестарным способом: мусоровоз приезжал в конкретное место по графику. Было удобно.

«С началом работы регоператора однодомно перестали вывозить индивидуальные контейнеры, а предложили всем раз в неделю пользоваться услугами приезжающего мусоровоза. Одно место стоянки рассчитано на две-три улицы. Некоторым жителям нести свое "богатство" надо 600 метров», — рассказала депутат Бийской гордумы Елена Речкова.

Регоператор Бийской зоны «Спецобслуживание-Центральное» рассчитывает, что в частном секторе города со временем появятся баки и оборудуют контейнерные площадки. Но вот сейчас бийчане не понимают, зачем было менять хорошее на плохое. «Пожилые люди могут лишиться услуги, если не будут иметь возможности ею воспользоваться. Но при этом они не лишаются обязанности ее оплачивать», — сетует Елена Речкова.

## Мусор вывозим — убиваем дороги

По замыслу разработчиков реформа должна прийти до каждого, чтобы вывозить мусор там, где этого организовано отродясь не делали. Например, в селах. Особенно — в удаленных. К работе в селах регоператоры только приступают, и где-то их появление ждут с тревогой. К примеру, депутат из Тогульского района говорит «СК», что раньше

ее семья тратила на вывоз мусора 200 рублей в год. Когда в районе работает регоператор, платить придется в пять раз больше.

«Тариф — один из главных вопросов, вызывающий недовольство людей. Как он сформирован, из чего сложился? Какие услуги вошли в структуру тарифа? И здесь есть возможность у антимонопольной службы вникнуть и провести проверку его обоснованности», — считает Людмила Сулова.

Но и в селах, в которых реформа уже действует, вопросов море. Где-то мусор будут забирать раз в неделю, где-то два раза в месяц, а где-то раз в месяц, рассказывает Боронин. А что летом будет, когда все это добро начнет разлагаться?

«И еще один момент. Чтобы сэкономить, они начали по деревням гонять КамАЗы. Решаем проблемы мусора — бьем дороги», — возмущается Олег Боронин.

## Не понимают, почему ограничили конкуренцию

Между тем многие откровенно не понимают суть реформы. Не понимают, за что платить, если вывозить стали реже, зачем нужен регоператор. И почему раньше было несколько перевозчиков и можно было выбирать, исходя из критерия цена-качество. А теперь один монополист и никакого выбора. Это просто не может быть хорошо.

«Было несколько операторов на этом рынке, между ними существовала хоть какая-то конкуренция, тариф был разный. Сейчас есть один региональный оператор, это не подразумевает никакой конкуренции, и улучшения не произошло», — считает Людмила Сулова.

Улучшение, впрочем, заметил справедливорос Константин Шефер из Заринска.

«В Заринске реформа стартовала успешно, если не считать проблем с местными властями, которые все-

чески мешают ее реализации. На полигон регоператор ("Спецобслуживание-Центральное") смог зайти только 9 января. И то лишь через судебное решение. В районах высотной застройки ТКО вывозят два раза в сутки, в частном секторе два раза в неделю, чего прежде не было», — пояснил Шефер.

Хуже не стало в Барнауле, добавляет Людмила Сулова, — по крайней мере, системных сбоях не было.

«Большие опасения у меня вызывают взаимоотношения регионального оператора и субподрядчиков», — говорит Сулова.

## Рано или поздно вылетит в трубу

В самом деле, реформе только пара месяцев, а в системе уже накопились крупные неплатежи. Не платят население главным образом сельское: только «ЭКО-Комплексу» потребители задолжали 70 млн рублей.

Соответственно, регоператоры копят задолженность перед подрядчиками, которых они наняли для вывоза мусора на места. Долг «ЭКО-Комплекса» подрядчикам — 21 млн рублей, «Вторгеоресурса» — 5 млн.

Олег Боронин в свое время рассчитывал себестоимость услуги по вывозу и захоронению ТБО у себя в сельсовете. Нынешний тариф, установленный регоператором для его территории, он считает безнадежно заниженным.

«Стаким тарифом и регоператор, и субподрядчики вылетят в трубу рано или поздно», — считает Боронин.

В общем, алтайские члены партии «Справедливая Россия» решили поддержать инициативу руководителя фракции эсэров в Госдуме и требовать приостановить реформу. В конце концов, что мешало властям выбрать опытную площадку и отработать на ней все трудности, а уже после этого реализовать задуманное на всей территории, но без накладок и недоразумений, считают они.

## ФАКТ

С 1 апреля «ЭКО-Комплекс» начнет работать в селах Кубанка, Логовском, Зимари, Панфилове, Усть-Алейка, Шадрине, Буранове, Калистратиха, пос. Прудском, Новом (Калманский район) и в селе Шахи Павловского района.

## «Бестарная система сбора отходов — самая неэффективная»

О проблемах реализации реформы обращения с отходами «СК» рассказали в пресс-службе «ЭКО-Комплекса», регоператора барнаульской зоны.

## Места накопления отходов

Одной из самых острых проблем для регоператора остается организация мест накопления в районах. Это относится к обязанности органов местного самоуправления, как и ведение реестра таких площадок. Данной работой муниципалитеты должны были заниматься с 2017 года.

В соответствии с правилами обращения с ТКО отходы могут размещаться в контейнерах, бункерах и иной таре, затраты на приобретение которых тарифом не предусмотрены.

Из-за неисполнения органами местного самоуправления обязанностей по определению мест накопления, оборудованию их контейнерными площадками и емкостями было принято временное решение о сборе отходов бестарным способом.

В настоящее время он преобладает в большинстве сел. Между тем бестарный способ — это самый затратный и экономически нецелесообраз-

ный метод уборки территории.

Нужно отметить, что в ряде сел Павловского района (Прутской, Новые Зори, Стуково, Сибирские Огни) установлены контейнеры и бункеры. Здесь местные администрации еще в декабре прошлого года определили места накопления ТКО и вышли на регоператора с инициативой установки контейнеров. Они были приобретены за счет средств регоператора, его подрядчиков.

В настоящее время необходимо принимать меры по созданию контейнерных площадок, иначе действующие тарифы не окупают затраты на сбор бестарным способом. Об этом говорит и накопившаяся задолженность регоператора перед подрядчиками.

## Неплатежи и отказ от договоров

Неблагоприятно на работе регионального оператора отражается и задолженность населения по оплате услуги «обращение с ТКО». Уровень неплатежей достиг 50%. В общей сложности жители барнаульской зоны задолжали за вывоз мусора около 70 млн рублей.

Кроме того, до сих пор многие юридические лица избегают за-

ключения договора с регоператором. Наиболее сложная ситуация в работе с ними складывается в Тальменском и Троицком районах.

## Работа в селах

Что касается прихода регоператора в села, где еще пока не оказывается услуга «обращение с ТКО», то это произойдет после налаживания стабильной бесперебойной работы уже в охваченных населенных пунктах.

Порядок сбора отходов в сельских населенных пунктах определен «Территориальной схемой обращения с отходами». Предусмотрена организация мест накопления отходов, оснащенных бункерами-накопителями объемом 7,6 кубометра.

Отходы доставляются к местам накопления гражданами самостоятельно или транспортом, привлекаемым к данной работе органами местного самоуправления.

Заход в населенные пункты обусловлен определением мест складирования отходов, так как бестарная система показывает свою неэффективность. В отношении каждого населенного пункта решение будет приниматься индивидуально.



# «АГАС» не обеспечил газ

В столице края десятки водителей автобусов устроили пикет против решения мэрии



**Иван Кузьмин**  
zenden07@ya.ru

26 марта в поселке Южном собрались на пикет водители автобусов компании «АГАС-Транс». В этот день они потеряли работу на маршрутах № 33, 77 и 121. Представители фирмы утверждают, что лишились права возить пассажиров после нечестного конкурса и последовавших за ним нарушений со стороны администрации Барнаула. Мэрия эти обвинения опровергает.

## Что произошло

26 марта на маршрутах № 33, 77 и 121 сменился

перевозчик. На них начала работать компания «Транс-Лайн» предпринимателя из Бийска Юрия Матусовича. Ради этого он 21 марта снял все автобусы с бийского 55-го маршрута. Пассажиры возмущались, а мэрия наукограда заявила, что перевозчик ушел без предупреждения.

Иногородный предприниматель и работавший более десяти лет на маршрутах № 33, 77 и 121 «АГАС-Транс» боролся за право возить по ним пассажиров следующие пять лет. Мэрия провела конкурс в ноябре 2018 года, в нем победил «Транс-Лайн».

«АГАС-Транс» оспаривал это решение в суде и УФАС. Компания указала, что организаторы конкурса допустили несколько нарушений — не прове-

рили у конкурента наличие автобусов и долги по налогам, незаконно сняли с «АГАС» баллы и т. д.

В феврале УФАС встала на сторону «АГАС-Транс» и аннулировала результаты конкурса, но мэрия подала на это решение апелляцию. В середине марта арбитражный суд приостановил действие результатов конкурса и свидетелем на маршруты, которые успели выдать «Транс-Лайну». Суд сделал это в качестве обеспечительной меры.

## Почему решили устроить пикет

Решения УФАС и арбитража не помогли «АГАС-Транс» удержать маршруты. Утром 22 марта в 8:16 на сайте мэрии появилось

объявление о том, что в этот день с 11 до 11:30 будут принимать документы от желающих получить временное право работать на маршрутах № 33, 77 и 121. Его дают на полгода, пока продолжатся споры.

Как утверждают в «АГАС-Транс», их о такой возможности предупредили позже, чем конкурентов. Но представители компании успели заявить. Комиссия в тот же день осматривала автобусы претендентов.

По словам представителей «АГАС-Транс», чиновники проигнорировали, что у их компании все автобусы в собственности, в том числе было 12 новых, 2019 года выпуска, а «Транс-Лайн» заявил «сборную» из своих

бийских и пригородных автобусов (с маршрутов Барнаул — Повалиха и Барнаул — Боровиха), а также машин других перевозчиков — Усольцева, Падерова и проч.

В итоге «Транс-Лайн» победил с преимуществом 0,39 балла. По мнению представителей «АГАС», чиновники администрации последовательно действуют в пользу Юрия Матусовича.

В «АГАС» ущерб от действий мэрии Барнаула оценили в 53 млн рублей (включая 22 млн за новые автобусы и 23 млн — недополученная прибыль до конца 2019 года). Как следует из материалов арбитража, эту сумму перевозчик намерен отсудить у городской администрации.

## Что говорят в мэрии

Начальник транспортного отдела мэрии Сергей Щукин рассказал, что об обеспечительных мерах стало известно в середине прошлой недели. Получилось, что с 26 марта никто из перевозчиков ехать не мог — у «АГАС-Транса» свидетелем закончилось, а решение по «Транс-Лайну» приостановлено.

Чтобы не оставлять город без автобусов, власти назначили «мини-конкурс». Сделали это сразу, как узнали о решении суда, — этим Щукин объяснил, почему от объявления до конца приема заявок прошло чуть больше трех часов.

По его словам, на «мини-конкурсе» АГАС уступил потому, что у него было меньше автобусов на газе (за это дают дополнительные баллы). «Транс-Лайн» получил свидетельство на срок, пока действуют обеспечительные меры. Если решение суда будет не в пользу мэрии, администрация повторит конкурс, а если суд встанет на сторону чиновников, то «Транс-Лайн» останется на маршрутах на пять лет.

Зампредседателя комитета по дорожному хозяйству, благоустройству, транспорту и связи Иван Гармат подчеркнул, что механизм «мини-конкурса» на временную работу прошел правовую оценку, в том числе антикоррупционную, а осмотр автобусов проводили открыто, с участием депутатов.

«За мной пять человек от «АГАС» ходили с камерами и фиксировали каждый мой шаг», — подтвердил Сергей Щукин.

## Когда «Транс-Лайн» соберет нужное число водителей

Руководитель диспетчерской «Центртранс» Юлия Дорохова заявила, что новый перевозчик выпустил все необходимые автобусы «в полном объеме». Но представитель «Транс-Лайна» сам опроверг ее слова: в городе 41 машина из необходимых 49. Причина в том, что у «Транс-Лайна» пока не укомплектован штат водителей.

Уход из Бийска в компании объяснили тем, что администрация наукограда изменила трассу маршрута № 55, отчего тот стал нерентабельным. Снятые с пригородных направлений автобусы предприниматель заместил другими. В течение недели «Транс-Лайн» намерен набрать недостающее число водителей для Барнаула.

**Продается**  
**ГАРАЖ-СТОЯНКА**  
**на 58 машино-мест,**  
**общая площадь**  
**2334 м<sup>2</sup>**  
**по адресу**  
**ул. Пролетарская, 150**  
**Стоимость:**  
**43 млн рублей**

**59-00-96**