

Контроль со стороны надзорных органов, в частности Государственной жилищной инспекции, — это хорошо, но порядок в доме все равно невозможно навести без общественного контроля, который осуществляется при помощи совета многоквартирного дома.

Такое заявление сделал эксперт ОНФ, председатель Томского союза собственников жилья, глава регионального Центра общественного контроля в сфере ЖКХ Чингис Цыренжапов, комментируя общественные предложения регионального отделения ОНФ в адрес органов власти региона на 2017 год в части создания условий для реализации общественного контроля в сфере ЖКХ, формирования системы общественных жилищных инспекторов и общественного рейтинга управляющих компаний.

«Сегодня по разным причинам большинство жителей многоквартирных домов (МКД) не принимают участия в управлении своим домом, не ходят на общие собрания. Но эта

Труд председателя совета многоквартирного дома должен оплачиваться

пассивность часто объясняется высоким уровнем недоверия к управляющим компаниям. Люди сознательно отказываются участвовать в управлении своим многоквартирным домом, они считают, что их обманывают. Жители зачастую жалуются: мы платим-платим, а ничего не меняется к лучшему. И у собственника возникает законный вопрос: «Где наши деньги?», — отметил эксперт ОНФ.

По словам Чингиса Цыренжапова, сами управляющие компании особо ничего и не делают, чтобы преодолеть это недоверие. Недаром президент как-то назвал управляющие компании «микр квази монополистами», которые способны забить в тариф все что угодно и требовать оплаты.

«Наши управляющие компании довольны такой ситуацией. Ведь недоверие жителей не приводит к уменьшению денежного потока: люди возмущаются, но платят деньги по привычке, в том числе и потому, что сегодня на рынке

жилищных услуг нет реальной конкуренции. У людей нет альтернативы. Особенно остро эта проблема стоит в небольших сельских поселениях. Там УК зачастую могут ничего не делать и просто собирать деньги. Но даже в 600-тысячном Томске нет конкуренции, об этом свидетельствует отсутствие рекламы УК. И правда, зачем управляющим компаниям рекламировать свои услуги, если клиент намертво и пожизненно привязан к своей управляющей компании? Вот и получается, что «управам» порой легче заплатить административный штраф, чем начать делать свою работу качественно и идти навстречу потребителю услуг — собственникам жилья», — подчеркивает Чингис Цыренжапов.

В этих условиях, по мнению эксперта, значимую роль играют советы многоквартирных домов, которые берут на себя ответственность за свои дома, пытаются взаимодействовать с УК. По его словам, на сегодняшний день в Томске сформирова-

вался актив из порядка 100 инициативных председателей советов домов, которые прошли обучение в рамках проекта «Школа управдома». Эти люди добились серьезных успехов в своих домах, заставили «управы» считаться с интересами жителей.

«Институт советов многоквартирных домов закреплён в жилищном законодательстве, но теперь важно, чтобы он был признан в городском сообществе, поддержан на муниципальном уровне власти. Не менее важный вопрос — оплаты работы председателей советов МКД. За свою работу, взаимодействие с управляющими компаниями, отстаивание интересов жителей перед УК председатель совета дома должен получать определенное вознаграждение, так же как и председатель ТСЖ. До недавнего времени эта норма в жилищном законодательстве не была предусмотрена. Однако в 2016 г. вступил в силу законопроект, согласно которому оплату труда председателей

советов домов можно включать в строку «Содержание жилья». Но решать это могут только сами жители на общих собраниях», — сообщил Чингис Цыренжапов.

По словам эксперта, сейчас председатели советов домов порой зависят от управляющих компаний, нередко УК просто покупают управдомов, включают их в свой штат. В таком случае управдомы перестают отстаивать интересы собственников и начинают работать исключительно на управляющие компании. А так не должно быть.

«Активность председателей советов домов является залогом того, что управляющие компании будут направлять средства, которые они собирают с жителей, на нужды дома. Но труд председателя и членов совета многоквартирного дома должен оплачиваться: слишком большую нагрузку они несут. И очень правильно, что этот вопрос решен законодательно», — подытожил Чингис Цыренжапов.

Мэрия Томска обязана сделать все, чтобы изменение маршрутной схемы движения общественного транспорта в городе прошло без ЧП.

Обеспечить бесперебойность пассажирских перевозок можно, например, за счет покупки муниципальных автобусов, считает руководитель проекта «За честные закупки» регионального отделения Общероссийского народного фронта (ОНФ) Константин Юденко.

Дело в том, что с 2017 года в Томске заработает новая схема движения общественного транспорта. Чтобы определить перевозчиков, которые будут работать по муниципальным контрактам, власти провели аукционы. При этом ряд перевозчиков высказали

Обеспечить бесперебойные пассажироперевозки

недовольство новой системой, а по четырем маршрутам победители первых и повторных торгов отказались заключать договоры, сейчас аукционы на них объявлены в третий раз.

В региональном отделении ОНФ состоялся «круглый стол», посвященный введению новой транспортной маршрутной сети. Общественники высказали опасения по поводу сложностей, которые могут возникнуть в январе, выслушали представителей всех сторон конфликта, а также рекомендовали администрации и перевозчикам в оставшееся до нового года



время решить все проблемные вопросы.

«Чтобы не допустить возможного транспортного кол-

лапса, городским властям необходимо развивать муниципальный транспорт, иметь в запасе необходимое количество автобусов, способных закрыть проблемные маршруты. К примеру, можно потратить часть средств, поступивших от аукционов на новые маршруты, на приобретение муниципальных автобусов», — сказал Юденко.

Он отметил, что в 2006–2008 годах администрация уже приобретала 22 «ЛиАЗа», но в настоящее время только пять автобусов принадлежат мэрии и используются для муниципальных нужд, остальные проданы за бесценок в связи с изношенностью из-за ненадлежащего хранения. По словам Юденко, это не хозяйский подход.

Он добавил, что в сфере пассажирских перевозок также необходимо развивать различные формы муниципально-частного партнерства.