

Вопрос поставлен: быть или не быть?

4 февраля ООО «Тверская генерация» опубликовало на своем сайте большую «объяснительную», где попыталось разделить ответственность за происходящие аварии в Твери с городскими чиновниками. Чиновники в долгу не остались

Начала компания с первого серьезного прорыва трубопровода, случившегося 2 января на пересечении Комсомольского проспекта и бульвара Шмидта. По факту данного прорыва, напомним, Следственный комитет по Тверской области возбудил уголовное дело.

— Повреждение было обнаружено 22 декабря, но запланированные на 29 декабря работы на этом участке не состоялись из-за запрета заместителя главы города В.Д. Якубёнка на проведение ремонтных работ на поврежденном участке. Низкие температуры, повреждение трубопровода, который пролежал в земле на семь лет дольше положенного, запрет на проведение упреждающих работ — все это послужило катализатором масштабной аварии, — заявили в «Тверской генерации».

В свою очередь, и.о. первого заместителя главы администрации Твери Вадим Якубёнок дал такую оценку ситуации: «22 декабря нам прислали уведомление о том, что обнаружена утечка на сетях в районе Комсомольского проспекта и улицы Фарафоной, но приступить к ее ликвидации в «Тверской генерации» захотели почему-то только 29 декабря. Впрочем, не приступили и в этот день, а начали работу только 2 января, когда подпитка уже стала критичной. Мы не имеем прав по выдаче разрешений на производство аварийно-восстановительных работ и, соответственно, никаких согласований проводить не должны. Это прямая обязанность ресурсоснабжающей организации — при выявлении аварийной ситуации на тех сетях, которые у нее есть, приступить к ее немедленной ликвидации».

Мы связались с другими профильными чиновниками и попро-

сили их прокомментировать «объяснительную» основного поставщика тепла в областной столице.

Начальник отдела объединенной диспетчерской службы городского департамента ЖКХ Виталий Юн, проработавший в этой сфере 19 лет, считает, что чрезвычайной ситуации вполне можно было избежать, если бы организационные вопросы по устранению аварии решались своевременно. По словам Виталия Юна,

— В результате проходит часов пять, а при такой температуре достаточно трех часов, чтобы слив воды стал бесполезен. Организационные вопросы и создали ЧС, — выражает свое мнение начальник отдела объединенной диспетчерской службы.

— Законодательством не предусмотрено, чтобы органы местного самоуправления оповещали управляющие компании, оповещать должна теплоснабжающая организация, — добавляет на-

размерах ограничения потребления тепловой энергии. УК по согласованию с ресурсоснабжающей организацией должна принять решение, сливать дом или нет. На совещании в администрации города 15 января все управляющие компании подтвердили, что узнали об аварии в 8-9 часов, и большинство не от «Тверской генерации», а через диспетчерскую службу города.

Очевидно, что городские чиновники считают работу «Твер-

Вот как он ответил на заявление ООО «Тверская генерация» о том, что депутаты используют сложившуюся ситуацию для получения политических дивидендов:

— Негоже серьезной структуре тыкать пальцем: «А он, а они!» Своим разъяснением «Тверская генерация» пытается не только оправдать свое бездействие в период подготовки к отопительному сезону, но еще и найти виновного. Кто же он? Да всмотритесь в гладь горячей воды, разливающейся по улицам города! Покупая имущество и ввязываясь в сферу теплоэнергетики города, вы приобретали не только права и насос для получения прибыли, вы в первую очередь приобретали обязательства, неисполнение которых, между прочим, влечет уголовную ответственность. Вставать сегодня в «позу обиженного», говоря о заслугах, вам должно быть стыдно. Тысячи горожан в новогодние каникулы сидели в холодных квартирах, грели воду в кастрюлях, чтобы собрать малышей на праздник, обрывали телефоны коммунальных служб вместо приятных праздничных хлопот. Не можете работать — говорите честно и открыто, а мы уже со своей стороны будем принимать меры — ставить ли вопрос о замене собственника перед правительством области или Правительством РФ, снижать ли предельный индекс повышения тарифа. Но жители, интересы которых мы представляем, не должны мерзнуть в своих квартирах, не должны оплачивать счета за неполученную услугу. Можно сколь угодно долго кататься по городу с 12-метровой трубой, отрезая от нее по 68 сантиметров, при этом не решая в целом проблему качественной поставки товара для жителей Твери. У нас много колбасы толще режух, чем вы — трубы для латания дыр...

Итак, впервые в Твери публично поставлен вопрос о возможной замене основного игрока рынка, в случае если он не справляется с ситуацией. Что из этого выйдет, узнаем в ближайшее время.

Александра ПАНКРАТОВА



известно о повреждении стало в 4 утра 2 января, а для того чтобы знать, какие управляющие компании оповещать, список попавших в зону отключения домов был готов лишь к 8 утра. Только после этого стали приходить слесари и спускать воду.

Начальник отдела коммунальной инфраструктуры департамента ЖКХ Александр Беляков. — Ее же обязанность — обеспечить оперативный контроль за выполнением потребителями распоряжений о введении графиков (ограничения и отключения) и

ской генерации», мягко говоря, непрофессиональной, однако мнение свое вынуждены выражать корректно. Ярче всех выразился в адрес «Тверской генерации» депутат ТГД Сергей Делаков. Мы считаем это поворотом во взаимоотношениях города и компании.



Сергей ДЕЛАКОВ, депутат Тверской городской Думы:

«Не можете работать — говорите честно и открыто, а мы уже со своей стороны будем принимать меры — ставить ли вопрос о замене собственника перед правительством области или Правительством РФ, снижать ли предельный индекс повышения тарифа».

Рынок ждет замены

АКТУАЛЬНАЯ ТЕМА

Окончание. Начало на стр. 1
Пока же дилеры стараются во что бы то ни стало удержать бизнес, в который вложено много средств и сил, на плаву, надеясь на восстановление рынка.

У опрошенных нами тверских автодилеров ни смены профиля, ни сокращения точек продаж или кадров пока не произошло. Все действующие салоны говорят о мобилизации работы в условиях кризиса, более тщательной работе с клиентами.

Но количество потенциальных клиентов заметно уменьшается. Сокращается число автомобилей, купленных в кредит. Так, по итогам 2015 года на заемные деньги было приобретено 485,3 тыс.

машин против 823,4 тыс. годом ранее (на 41% меньше). Снижение автокредитования могло бы быть более существенным, если бы не программа льготного кредитования, которая во II-III кварталах 2015-го немного оживила рынок. Это признают и тверские игроки рынка. Согласно данным агентства «Автостат», в рамках программы по итогам 2015 года реализовано более 240 тыс. автомобилей.

В этом году российские власти намерены продлить действие программы и даже планируют увеличить максимальную стоимость машины до 1,15 млн рублей. Напомним, что программа льготного автокредитования

была запущена в апреле 2015 года. В ее рамках государство субсидирует банкам две трети ключевой ставки ЦБ. Условия программы следующие: максимальная ставка по кредитам не более 10 процентных пунктов к ключевой ставке (сейчас не более 21%); кредиты выдаются в рублях физлицам на приобретение новых автомобилей, собранных на территории России, массой до 3,5 тонны; первоначальный взнос не менее 30%, максимальный срок займа — три года.

— Сегодня у нас порядка 50% автомобилей продаются в кредит, — отметил руководитель отдела маркетинга и рекламы «Фольксваген Центр Макон Авто» Виталий

Юхацкий. — Отлично зарекомендовала себя программа льготного кредитования, по которой можно приобрести модели Volkswagen — Polo, Jetta, Tiguan и SKODA — Rapid, Octavia и Yeti. А приобрести Volkswagen Polo до 29 февраля можно под рекордно низкий процент — всего 7,9% годовых. Вновь заработала пользующаяся спросом программа утилизации trade-in, по которой можно получить до 120 тыс. рублей выгоды на приобретение нового автомобиля SKODA.

Всего на поддержку ответственного автопрома правительство направит в этом году 50 млрд рублей (в 2015 году — 43 млрд рублей). Федеральные суб-

сидии пойдут на старые и новые программы: утилизация авто (22,5 млрд рублей), льготный лизинг (5 млрд рублей), поддержка экспорта автомобилей (3,3 млрд рублей), обновление парка машин «скорой помощи» (3 млрд рублей) и др.

Впрочем, по мнению экспертов, все предложенные меры не удержат рынок от неминуемого падения, а решат лишь точечные проблемы. Падение прогнозируют до -25%. Восстановление авторынка ожидают не раньше, чем через два года, когда автолюбители будут менять свои машины, купленные на пике рынка в 2009 году.

Ирина ТЮРИНА