

ФЕДЕРАЛЬНАЯ

# ИНФРАСТРУКТУРА И ЭКОНОМИКА

www.infra.ru

№ 27 июль - август 2011  
строительство • транспорт • энергетика • промышленность • связь



# СОДЕРЖАНИЕ

<b>ДОРОЖНЫЙ СЕРВИС: ЧТОБЫ ДВЕ БЕДЫ НЕ ОБЪЕДИНИЛИСЬ... ИГОРЬ УРМАНОВ, «АВТОДОР»</b>	<b>3</b>
<b>БЮДЖЕТ-2012: СТРОГИМИ ГЛАЗАМИ ЭКОНОМИСТА ЕВСЕЙ ГУРВИЧ</b>	<b>6</b>
<b>(НЕ)ЭФФЕКТИВНОСТЬ БЮДЖЕТНЫХ РАСХОДОВ: КТО ВИНОВАТ И КАК С НИМ БОРОТЬСЯ ЦЕНТР ФИСКАЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ</b>	<b>10</b>
<b>РЕАЛИЗАЦИЯ ИНВЕСТПРОГРАММЫ МОСКВЫ: НОВЫЕ ПОДХОДЫ, НОВЫЕ ОБЪЕМЫ АНДРЕЙ БОЧКАРЕВ, ДЕПАРТАМЕНТ СТРОИТЕЛЬСТВА Г. МОСКВЫ</b>	<b>13</b>
<b>ПОЛИГРАФ ПРОТИВ КОРРУПЦИОНЕРА ИННОВАЦИИ В ЭЛЕКТРОННЫХ ТОРГАХ</b>	<b>18</b>
<b>РАЗВИТИЕ — ЗА СЧЕТ ЭКОНОМИИ ПРОГРАММА ЭНЕРГОСБЕРЕЖЕНИЯ В МОСКВЕ ЕВГЕНИЙ СКЛЯРОВ, ДЕПАРТАМЕНТ ТЭК</b>	<b>20</b>
<b>ПРЕМЬЕРА ИННОВАЦИОННОГО АГЕНТСТВА: НОВЫЙ ПЛАН ПРЕМЬЕРА АГЕНТСТВО СТРАТЕГИЧЕСКИХ ИНИЦИАТИВ</b>	<b>24</b>
<b>БОЛЬШЕ ЧЕМ ТЕАТР ВЛАДИМИР РЕСИН О РЕКОНСТРУКЦИИ ГАБТ</b>	<b>30</b>
<b>МЫ ЕЩЕ НЕ СТОЯЛИ В НАСТОЯЩИХ ПРОБКАХ МИХАИЛ БЛИНКИН О РАЗВИТИИ МОСКВЫ</b>	<b>34</b>
<b>НОВЫЙ ГОРОД — ЭТО ВСЕГДА ПРОДУКТ ВОЛИ АНДРЕЙ БОКОВ, МАКСИМ ПЕРОВ</b>	<b>40</b>
<b>РАЗВЯЗАТЬ ГОРДИЕВ УЗЕЛ ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОБЛЕМЫ МОСКВЫ ГЛАЗАМИ РУКОВОДСТВА ГОРОДА НИКОЛАЙ ЛЯМОВ О БОРЬБЕ С ПРОБКАМИ</b>	<b>48</b>

**Учредитель: ООО «Комолион»**

Адрес редакции: 190020 Санкт-Петербург,  
ул. Розенштейна, д. 21, оф. 610.

Тел./факс (812) 495-9060, 333-1876

Свидетельство о регистрации СМИ от 24.10.2006 г. ПИ  
№ ФС77-25896, выдано Федеральной службой по над-  
зору за соблюдением законодательства в сфере мас-  
совых коммуникаций и охране культурного наследия

Издатель, главный редактор: предприниматель  
Алексей КОМОЛЬЦЕВ (812) 910-6978, (495) 776-8190  
komolcev\_av@rambler.ru

Бухгалтер: Олег НОГА

Корреспонденты: Ольга ЛОСКУТОВА, Сергей ВАСИЛЬЕВ

Дизайн: Лариса МИТРОФАНОВА

Расшифровка: Алина НЕИЗВЕСТНАЯ,  
Александра ХОМУТКОВА

Редактор по рекламе: Ольга ФЕДОРОВА

komolion@rambler.ru

Корректор: Мария ДОБРОВА

<http://www.kmln.ru>

Подписано в печать 25 августа 2011 г.  
Публикации, сопровождаемые блоком адресной  
информации, модули на обложках журнала, и  
статьи, помеченные значком ●, публикуются  
на правах рекламы.

Отпечатано в типографии  
ООО «Цветпринт», г. Санкт-Петербург  
Роменская ул., д. 10к  
Тираж 3000 экз.



## Дорожный сервис: чтобы две беды не объединились...

Достигнет ли дорожный сервис в России европейского уровня? На этот почти риторический вопрос попытался ответить первый зампред правления госкомпании «Автодор» Игорь Урманов.

— Автомобилисты и не только они знают, что к обслуживанию на большинстве наших дорог слово «сервис» подходит не всегда. Когда я сам собираюсь в поездку проехать по незнакомому маршруту, то опрашиваю друзей — где безопасно заправиться, пообедать, заночевать. Получив в доверительное управление дороги М-1 Москва-Минск и М-4 «Дон» и ознакомившись с ситуацией, мы не нашли точек, к которым бы не было претензий; слышали много нареканий, пожеланий и просьб от профессиональных перевозчиков, любителей. Статистика не порадовала: на каждом четвёртом км есть заправочный комплекс, но санитарно-бытовые вопросы решить негде; имелись нарекания к обеспечению сохранности грузов, сервису для пассажиров. Почему за пределами страны мы чувствуем себя комфортно, а у себя — как на чужбине? И родилась идея многофункциональных зон, в основе которой германский и французский опыт: участие государства может быть различным, но в основном используется механизм государственно-частного партнёрства. С привлечением германских и французских специалистов, проектировщики разработали комплексный подход к оказанию сервисных услуг. Поставить во главу угла магазин или пункт питания, и «нагрузить» его пунктом технического обслуживания и заправкой было бы неверно; во главе угла все-таки остается заправочный комплекс: заправка не только прибыльный, но и наиболее объёмный вид услуги на трассе. Мы решили: если оператор хочет оказывать какие-либо моноуслуги — будь то столовая, кафе, ресторан, гостиница — то заезд к его «точке» будет возможен только через существующие примыкания, съезды, развязки. А прямой выход на магистральную дорогу, с удобным и безопасным заездом и выездом по ходу движения, будет только у тех, кто обеспечит развитие многофункциональных зон сервиса, позволяющих не только заправиться и поесть, но и поставить на охраняемую стоянку груз, транспортные средства, переночевать, принять душ, пройти техобслуживание или техпомощь.

Немало нареканий к придорожной торговле — продавцы раскладывают товар и торгуют у края обочины: это и опасно, и негигиенично. Для них будут созданы зоны, где они смогут торговать укрывшись от непогоды. Поскольку набирает обороты автомобильный туризм, нужна инфраструктура для кемперов. По рекомендации западных консультантов, многофункциональные зоны должны находиться на расстоянии 75 — 100 км друг от друга. Сформирован инвестпроект пунктов придорожного сервиса, победители определены на аукционе. Ведутся консультации и с заинтересованными в развитии сети АЗС нефтяными компаниями. Не все наши идеи восприняты «на ура», но во главе угла — сделать не хуже, чем в развитых странах. Впрочем, к новшествам мы подходим осторожно, с тем, чтобы не потерять потенциальных участников: все-таки сложились традиции оказания услуг придорожного сервиса, и сразу изменить их не получится.

Первые аукционы на размещение восьми зон мы провели в ноябре 2010-го: четыре по дороге М-1, четыре по магистрали М-4.



Результат порадовал: интерес проявили не только крупные, но и небольшие компании, вплоть до индивидуальных предпринимателей. Движение началось: срок реализации проектов определен в 18 месяцев. В этом году мы должны разместить ещё 15 многофункциональных зон придорожного сервиса, 4 конкурса уже прошли. Подход через ГЧП позволяет уйти от бюджетных затрат, и переложить риски на инвесторов, хорошо рассчитывающих вложения; мы же, со своей стороны, также стараемся минимизировать вероятность убытков. Ближайший год покажет, насколько мы были правы.

**— Можно ли назвать сроки, когда появятся первые мультифункциональные зоны; на каких трассах и когда можно будет увидеть новые объекты сервиса?**

— Как уже было сказано, в ноябре-декабре прошлого года мы провели размещение восьми многофункциональных зон. Ближе всего к запуску в эксплуатацию компания «Липецкнефтепродукт», выигравшая 4 комплексных зоны на строящихся обходах Ельца и Яркина — это 360 и 396 км; планируем ввести в эксплуатацию 71-км участок в ноябре-декабре, и желательно одновременно с дорогой ввести и многофункциональные зоны. Хотя новое дело идёт непросто, графики выдерживаются, и обязательства по инвестконтракту вероятно будут выполнены к следующим майским праздникам — моменту, когда люди массово двинутся на отдых. На трассах М1 и М4 работа ведётся очень активно, заканчивается проектирование, и летом начнём строительство. Если всё пойдёт хорошо, то к концу этого года либо в первом квартале следующего МФЗ начнут работать.

— На трассе М1 планируется 14 многофункциональных зон, а на М4 — 43. К какому сроку вы бы хотели завершить всю работу; кроме «ТНК-ВР» и «Роснефти», могут ли ещё какие-либо компании участвовать в проектах; ведутся ли, скажем, предварительные переговоры?

— Из названных зон в прошлом году определились инвесторы для 8-ми; в этом планируем определить ещё для 15-ти, и остальные 36 — разместить до конца 2012-го года. Не всё идёт гладко, потому что оператор привык просто заправлять автомобили, и понимает эту сравнительно простую модель бизнеса. Пока не видим ажиотажа, чтобы нас атаковали даже через друзей — как это бывает, если бизнес заинтересован в развитии. Мы находимся в диалоге с компаниями, необязательно крупными. Например, на территории Ростовской и границе Липецкой и Воронежской областей частные инвесторы имеют небольшие заправки и охраняемые площадки. Сегодня один из них завершает гостиницу, ресторан — и даже без размещения через аукцион мы получим МФЗ там где нужно. Гостиницы и рестораны будут введены уже следующей весной; развитие сдерживается отсутствием котельной, но и её пуск тоже близится. Естественно, на этом месте мы аукцион по МФЗ не проводим, поскольку она возникла естественным путём. Мы не ведём агрессивную политику против тех, кто уже оказывает услуги на дорогах, хотя и понимаем, что по мере формирования многофункциональных зон, стабилизации цены и качества их услуг они постепенно вытеснят существующий сервис. Но рассчитываем, что за МФЗ — будущее, которое и останется на дорогах.

— Известна ли ценовая политика на таких мультифункциональных комплексах, не будет ли создаваться локальная монополия, когда инвестор выкупает участки на протяжении 500 км и фактически может устанавливать цену? Проводились ли консультации с ФАС по этому вопросу?

— Со всеми субъектами РФ, по которым проходят наши дороги, мы подписали рамочное соглашение о взаимодействии по развитию придорожного сервиса. И там прописано, чтобы подобные монополии не возникали: поэтому на дорогах не должны стоять одни и те же компании. Подчеркну ещё раз, что агрессивной позиции по отношению к существующим «одновидовым» сервисам мы не проявляем — они остаются, и тем самым подтверждается, что если на многофункциональных зонах ценовая политика будет перекашиваться, то люди пользоваться ими не будут. Всё-таки просто построить заправку — это 20 млн. руб., а много-

функциональную — это уже 200 млн. руб. Риски потерять клиентов возрастают, и поэтому эти вопросы — «саморегулируемые».

Что касается ФАС, её основная задача — контроль за расходованием бюджетных средств. По вопросам монополий, нам не были нужны консультации. Пока услуги оказывают много компаний: на каждом 4-м км Москва-Минск и на каждом 5 км «Дона» заправки существуют. Мы создаём многофункциональные зоны не на голом месте, а в тесном конкурентном пространстве, хотя при этом видим, что качественных услуг эта «разнородность» не даёт. Так, нельзя забывать о важной стороне вопроса — безопасности движения. Чем дорога опаснее, тем меньше её пропускная способность, средняя скорость перемещения. Наша компания создана не просто для обслуживания сети автодорог — а чтобы мы занимались созданием именно магистральных дорог высшей категории, то есть скоростными. Мы должны сделать её максимально безопасной, соответственно, сократить количество выездов и заездов, пересечений в одном уровне.

— Вы отметили, что конкурсы и аукционы по оставшимся площадкам пройдут в 2011-2012 году, то есть к 2014-2015 году проекты будут реализованы? Есть ли предварительная оценка цены комплекса — ведь это типовый проект? Будут ли использованы средства бюджета при строительстве?

— Средства «Автодора» тратиться на создание МФЗ не будут, и типового проекта не существует. Есть требования к видам оказываемого сервиса, его уровню. Кроме того, мы требуем создавать проекты с учётом местного колорита, согласуя проект с местными архитекторами, с тем, чтобы были учтены особенности территорий. Естественно, компании захотят использовать свою цветовую гамму, логотип. Мы рассматривали проекты с приглашением не только представителей МЧС и Минздравсоцразвития, но и торговли, ресторанного, мотельного бизнеса: наши инвесторы имеют опыт в создании заправок, но не других задач, поэтому и нужна помощь в поиске партнёров с соответствующим опытом. Причем приятно отметить, что наши инвесторы используют различные подходы к компоновке МФЗ, но вопросы безопасности, удобств размещения решают каждый по-своему. Мы не навязываем решения, а следим за определёнными вопросами, тем более что будем согласовывать проект и участвовать в подписании акта приёмки в эксплуатацию. Вообще же душу греет не то, что к 2014 году будут реализованы все 57 намеченных комплексных зон, а что уже скоро появится

первая — туда можно будет привезти СМИ, чтобы вы рассказали о новом явлении на дорогах страны. Это приведет на дороги новых инвесторов — нефтяные компании, представители гостиничного бизнеса. Взаимосвязанность этих услуг даёт лишь положительный результат, снижая затратную часть для каждого из них. Хотя не это главное; важнее — привести в наши проекты всех «дорожников» России. Чтобы опираясь на полученный опыт, формирование МФЗ распространилось по всей стране. На сегодняшний день у нашей госкомпании в доверительном управлении всего 2 тыс. км дорог — а одних только «федеральных» дорог в стране 50 тыс. км.

— Не проще ли переделывать старые заправки в новые комплексы, дополняя их недостающими компонентами?

— После того как Роснефть (они имеют множество заправок на территории Краснодарского края) стали партнёрами по Олимпиаде 2014-го г., они начали перепланирование своих заправок, уже готовя комплексы к 2014-му году; затем и мы подросли со своей программой. Представители «Роснефти» приходят к нам за техническими условиями — соответственно, мы со своей идеологией вмешались в данные процессы. То есть ряд комплексных зон появится действительно не через размещение аукционов, а через реконструкцию существующих. Администрация Краснодарского края также заняла принципиальную позицию — земля для единичных видов сервиса больше не предоставляется, равно как и для расширения при реконструкции.

— На кого рассчитаны многофункциональные комплексы: на путешественника, или на водителей фур? Не секрет, что это разная публика. Как отразится появление МФЗ на местных жителях?

— МФЗ рассчитаны на пользователя автомобильной дороги. Не знаю, откуда родилась мысль, что водитель фуры — это «опасно». Москва — Минск — это западные ворота страны, на дороге работают перевозчики немцы; где им останавливаться? Именно ассоциация Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) подняла вопрос, что в обязательном порядке нужны не просто площадки для грузового транспорта, но и возможность охраны: их грузы стоят больших денег. Нужно выполнять трудовое законодательство, и оказать услугу в том числе профессионалам дорог. Говорить же, что они «привыкли на обочине» — не приходится; вы видели когда-нибудь русских «дальнобойщиков», стоящих на обочине за границей? Они пользуются всеми услугами, которых здесь пока просто нет. Поэтому они и группируются



в нарушение правил у поста ДПС, если груз дорогостоящий: это хоть какая-то безопасность. Другой вопрос, что набирает обороты автотуризм: комплексная зона может быть одна, но в ее рамках может быть размещение по разным позициям: где-то автобусы с туристами, они должны быть припаркованы так, чтобы люди безопасно подошли к магазинам и ресторанам, не пересекая транспортные потоки. Если это туристическая группа – она должна получить место ночевки. Сегодня мы стремимся включить наши многофункциональные зоны в туристические маршруты — как рекомендованные точки остановки; равно как точки остановки для перевозчиков.

— *Какие условия будут предложены для людей, уже торгующих «местным колоритом»? Какая арендная плата будет с них браться, какое оборудование предоставляется? Будут ли в пределах этих новых зон созданы условия для людей, перемещающихся с автодомами-трейлерами?*

— Под местным промыслом не имею в виду рыбу с Дальнего Востока, в антисанитарных условиях закопченную и выставленную на обочину – такое поддерживать точно не будем. Есть местный промысел: кто-то вяжет, кто-то ложки делает... Для них мы создадим условия размещения: заехав туда, путешественники смогут что-нибудь купить на память о поездке, или необходимое в дорогу. Как я уже отметил, нами подписаны соглашения с субъектами РФ, согласно которым муниципальные власти имеют право запросить необходимое количество торговых мест. Но не думаю, что при наличии комплексной зоны, где есть ресторан и магазин, люди пойдут покупать непонятно что. Думаю, что для местных продавцов придется создавать какие-то льготные условия, чтобы торговля, например морковкой с огорода, хоть как-то шла. Мы будем взаимодействовать с муниципалитетами, роль которых и будет определяющей.

Добавлю о кемпингах: не зря коллеги, работающие на наших проектах, привлекают западных партнёров в качестве консуль-

тантов. Зарубежные специалисты не просто проконсультировали по телефону, а изучили ситуацию на месте, и дали рекомендации, какой бизнес выгоден, а какой бесперспективен. Так, на трассе Чита — Хабаровск западные коллеги, просчитав ситуацию, рекомендовали строить гостиницы вместе с заправками. В некоторых случаях это мнение будет иметь рекомендательный, а где-то — например, на туристически привлекательных маршрутах — и обязательный характер. Вообще же там, где в данных услугах возникнет потребность, бизнес подхватит этот вид услуг достаточно быстро. Будем надеяться, что бизнес откликнется — и цивилизованные сервисные зоны появятся в том числе на трассе Чита-Хабаровск, где на сегодняшний момент можно не встретить сервиса на протяжении 300 км.

К сожалению, приказ сверху как правило не даёт хороших результатов: больше эффекта для людей даёт инициатива снизу. Сколько не агитировать, отчёты придут прекрасные, но на деле останется как есть. Поэтому я рассчитываю больше не на административный ресурс, а именно на активизацию общественного интереса к качественному сервису. Дорожники часто сетуют, что связисты или газовики и нужно платить деньги за перенос. Всегда спрашиваю, как же кабель и газ появились, если именно ты выдал технические условия? Как правило, отвечают — «я тогда не работал»? Но какая разница, если мы сами творим эти чудеса, а потом обвиняем всех?. Так же и в организации сервиса: если дорожник займет принципиальную позицию, и не подпишет ТУ размещения в придорожной полосе чего-то отличающегося от стандартов — то их и не будет. При этом не надо ущемлять прав тех, кто не хочет вписываться в стандарты: есть существующие запроектированные съезды; хочешь оказывать услуги – расположи свою «точку» за съездом. Но лишь комплекс, соответствующий цивилизованным стандартам, получит возможность обеспечить заезд и выезд по ходу движения. То есть и дорога

будет минимально перегружена потерями по времени и безопасности.

— *В заключение порадуемся, что у нас появится дорожный сервис — это великолепно. Но когда же появятся приличные дороги?*

— Традиционно сложилось, что в нашей стране, в силу географических особенностей, предпочтение оказывалось не автомобилям и дорогам, а иным видам транспорта. Длительное время доминировал речной флот — он и сегодня один из самых дешевых; потом наступила железнодорожная эста. Автомобиле отводилась роль развоза продуктов от станции до мест потребления. Как самый «отзывчивый» вид перемещения, автомобиль стал востребован лишь в эпоху рынка. Во времена плановой экономики, когда управляли сразу потоками миллионов тонн груза, ставить во главе угла автомобиль никто не предполагал; это сегодня нужно перевезти к определённому сроку 500 кг — и оперативнее авто эту задачу никто не решит. Поэтому мы только недавно обнаружили, что автомобильные перевозки тоже конкурентоспособны, привлекательны — и для них нужны дороги. Россия, к сожалению, даже весь период советской власти уделяла внимание развитию окраин: не секрет, что даже снабжение в столицах союзных республик было лучше, чем в наших райцентрах. Плотность автодорог той же Белоруссии, Прибалтики намного превышает плотность сети дорог Московской области. Если мы построим одну прекрасную дорогу от Балтии до Чёрного моря, — все равно останется впечатление «всё плохо»: съехать на другую дорогу будет некуда; весь транспорт хлынет на построенную магистраль, и она будет быстро разбита. А раз каждые 3-4 года дорога ремонтируется — значит, плохо построили и прочее. Решать вопрос повышения качества наших автомобильных дорог надо одновременно с развитием сети, и одним из шагов в этом направлении является ФЗ-145 о создании государственной компании, а также строительство магистралей дорог и привлечение частных инвестиций.



## Бюджет-2012: СТРОГИМИ ГЛАЗАМИ ЭКОНОМИСТА

Каким должен быть бюджет России 2012 года, каковы основные системные проблемы нашей экономики, и что нужно успеть сделать, прежде чем системные проблемы станут нерешаемыми без экономических потрясений — об этом журналистам экономических изданий рассказал руководитель экономической экспертной группы, один из самых информированных в формировании бюджетного процесса специалистов Евсей Гурвич.

Всё, что я скажу, не следует рассматривать как некую «утечку»: правительство не несет ответственность за моё личное мнение о том, что происходит с бюджетом. Принятые недавно поправки к бюджету 2011 года связаны с тем, что цены на нефть оказались существенно выше прогнозных — вместо 75 они удерживаются на уровне 105 долларов за баррель, поэтому дополнительный доход ожидается на уровне 1,46 трлн. руб. Хотя «нефтяные» доходы снижены разницей обменных курсов, база других налогов тоже повышается. Владимир Путин на расширенной коллегии Министерств финансов и экономики объявил о принципе, которым руководствуется правительство при распределении дополнительных доходов



— *Евсей Томович, в Правительстве уже началась работа над бюджетом 2012 года. Какие принципы должны быть положены в разработку этого бюджета? Какие основные проблемы, в плане работы над этим бюджетом, вы считаете наиболее важными?*

— Всё, что я скажу, не следует рассматривать как некую «утечку»: правительство не несет ответственность за моё личное мнение о том, что происходит с бюджетом. Принятые недавно поправки к бюджету 2011 года связаны с тем, что цены на нефть оказались существенно выше прогнозных — вместо 75 они удерживаются на уровне 105 долларов за баррель, поэтому дополнительный доход ожидается на уровне 1,46 трлн. руб. Хотя «нефтяные» доходы снижены разницей обменных курсов, база других налогов тоже повышается. Владимир Путин на расширенной коллегии Министерств финансов и экономики объявил о принципе, которым руководствуется правительство при распределении дополнительных доходов: в основном они будут сберегаться, и использоваться на сокращение заимствований либо на пополнение резервного фонда. Дополнительные не-

нефтегазовые доходы будут использоваться в экономике — они оцениваются в сумму 321 млрд. руб. В результате дефицит бюджета вместо запланированных 3,6% ВВП составит 1,3%, то есть сократится почти втрое. Что предстоит в ближайшие три года? Цены на нефть прогнозируются в среднем в 2012-м году на уровне 93 доллара за баррель, в 2013-м — 95 долларов, 2014 год — 97 долларов за баррель. Курс рубля к доллару оценивается на эти три года на уровне 28 руб. за доллар; ранее ожидалось, что доллар будет дорожать до 31 руб. к 2013-му году. При действующем законодательстве, ожидаемые доходы составляют 834 млрд. руб. в 2012 году, 937 — в 2013-м. Нужно также учесть новые факторы доходов: Дмитрий Медведев поручил пересмотреть ставки отчислений в социальные фонды. Рассматривались разные варианты, один из них — снижение страховых отчислений с 34 до 30%; в этом случае, по нашим оценкам, бюджет потеряет примерно 500 млрд. руб., чуть меньше 1% ВВП. В небольшой степени эта потеря будет компенсирована увеличением базы других налогов. Меры по повышению доходов пока рассматриваются и еще не приняты, поэтому в наших прогнозах мы будем

руководствоваться действующей налоговой системой. Примерно поровну распределяются дополнительные нефтегазовые и нефтегазовые доходы: по нашим оценкам, в 2012 году это 404 и 430, в 2013-м – 439 и 498 млрд. рублей. Какой логикой необходимо руководствоваться при определении расходов? Ранее действовала логика последовательного сокращения дефицита бюджета — до 2013 года он должен снизиться до 2,9% ВВП. Ранее ставилась задача сбалансировать бюджет к 2015 году... хотя в условиях неопределенности цены на нефть о балансе говорить сложно: изначально в расчетах бралась цифра 75 долларов за баррель.

Следует учитывать, что в процентах ВВП, по нашим оценкам, доходы будут падать: в 2011 они составят 19,3% ВВП, в 2012 – 18% ВВП, потом 17,8% и 17,3% ВВП. Это связано с тем, что в расчет заложено небольшое снижение цен на нефть и газ, а поскольку объем добычи нефти остается у нас практически неизменным, в процентах от ВВП размер нефтегазового сектора в процентах ВВП, и соответствующий доход бюджета будет снижаться. Поэтому если руководствоваться логикой, которую озвучивал Владимир Путин, — что мы сберегаем дополнительные нефтегазовые и тратим дополнительные доходы — то необходимо уменьшить расходы в реальном выражении, а дальше наращивать их со скоростью меньшей, чем темп роста ВВП. Это достаточно жесткие требования, другая логика в подходе к бюджетному планированию. Проблема в том, что в период кризиса перестали действовать бюджетные правила — расходные решения и их финансирование оторвались от наших возможностей. Хорошая бюджетная политика должна идти от доходов и приемлемого размера долгового финансирования. Поскольку наши доходы носят конъюнктурный характер, у нас эта логика оказалась нарушена. Кроме того, накопились последствия непродуманных, несогласованных решений Правительства по повышению пенсий, не обеспеченных надежными источниками доходов. Нам нужно ввести разумные бюджетные правила, и даже если за один день перейти к ним невозможно, требуется определить, когда мы сможем вернуться к разумным бюджетным правилам. Дальше надо определить приоритеты, и одновременно с изменением общих параметров бюджета изменять структуру расходов. Но в ближайшие годы эту логику реализовать трудно, потому что доходы в процентах ВВП падают, и приняты новые расходные решения. Уже объявлялось, что правительство начинает реализацию масштабной и амбициозной государственной программы вооружений. Есть дорогостоящие проекты и по АТЭС, по

подготовке Олимпиады, и другие. Мне кажется, нам будет трудно сократить дефицит в ближайшие годы — он будет оставаться на уровне около 2% ВВП. Но не следует отказываться от восстановления бюджетных правил. Они могут быть не такими, как до кризиса в 2008 году: например, вместо фиксации размеров нефтегазового трансферта, целесообразно установить реалистичную оценку стоимости нефти, при которой бюджет будет сбалансирован. Скажем, 90 долларов за баррель. Это означает серьезную работу по сокращению бюджетных расходов, где есть над чем поработать. Во-первых, в ходе кризиса существенно вырос объем субсидий, который чаще всего не столько стимулируют экономику, сколько позволяют выживать неэффективным производствам, тем самым, даже тормозя наше развитие. Такими субсидиями, например, являются программа поддержки АВТОВАЗА, позволяющая ему десятилетиями не проводить реструктуризацию. Нужно финансировать конкретные бизнес-планы реструктуризации предприятий или моногородов, с конечным результатом и оценкой стоимости всех мер. Тогда мы, затратив деньги, решим проблему — а не просто истратим их. Далее, есть возможность сокращения численности госслужащих. В 1995 году на 1000 занятых в экономике в бюджетном секторе были заняты 16, сейчас 25 человек. Если сравнивать численность служб, у нас на 100 человек в налоговой службе — в 3,5 раза больше людей, чем в США. В таможенной службе — в 2 раза больше, чем в США... и так далее. Есть, впрочем, и статьи, по которым нужно увеличивать финансирование — так, здравоохранение и образование, которые представляют собой инвестиции в человеческий капитал, определяющий развитие страны. Современные исследования показывают, что все расходы делятся на непродуктивные и продуктивные. Продуктивные — это развитие экономики и инвестиции в человеческий капитал; непродуктивные — это в том числе социальные и военные расходы. Сдвиг структуры расходов к продуктивным расходам ускоряет рост экономики... но у нас в последнее время, наоборот, стали резко увеличиваться непродуктивные расходы. В условиях дефицита, ограничивается возможность увеличения продуктивных расходов, поэтому нам нужно оптимизировать текущие и планируемые непродуктивные расходы и понимать, что необходимо проводить масштабные реформы, реагируя не только на сегодняшние, но и долгосрочные вызовы. В частности, демографические — что стоят перед нами в пенсионной системе. По прогнозам Росстата, в ближайшие двадцать соотношение численности населения в пенси-

Современные исследования показывают, что все расходы делятся на непродуктивные и продуктивные. Продуктивные — это развитие экономики и инвестиции в человеческий капитал; непродуктивные — это в том числе социальные и военные расходы. Сдвиг структуры расходов к продуктивным расходам ускоряет рост экономики... но у нас в последнее время, наоборот, стали резко увеличиваться непродуктивные расходы. В условиях дефицита, ограничивается возможность увеличения продуктивных расходов, поэтому нам нужно оптимизировать текущие и планируемые непродуктивные расходы и понимать, что необходимо проводить масштабные реформы, реагируя не только на сегодняшние, но и долгосрочные вызовы. В частности, демографические — что стоят перед нами в пенсионной системе.



Сейчас «цена сбалансированности» бюджета уже превысила 130 долларов за баррель, но нам нужно снижать оценку цены сбалансированности, и в среднесрочном периоде выйти на 90 долларов. Нужно от действующих неформальных правил переходить к восстановлению действия бюджетных правил в бюджетном кодексе — и тогда мы восстановим за несколько лет сбалансированную и ответственную бюджетную политику, что создаст основу для восстановления экономического роста. Сейчас он ниже, чем до кризиса — порядка 4% в год, по сравнению с 7%. Мы сможем и остановить отток капитала, повысить инвестиционную привлекательность российской экономики, покажем, что у нас проводится ответственная политика, учитывающая долгосрочную стратегию

онном и в рабочем возрасте ухудшится в 1,5 раза. Если мы не проведем реформ, то у нас либо упадет соотношение зарплат и пенсий, либо нужно увеличивать финансирование пенсионной системы. Мы видели, на примере попытки повысить взносы, как это нелегко. Сейчас, экспертной группе «2020», ведется работа над подготовкой реформ в бюджетном секторе, здравоохранении, образовании, пенсионной системе. Готовятся смелые предложения, которые позволят решить долгосрочные задачи. Но результатом должно стать принятие ближайшего бюджета с разумными параметрами. Сейчас «цена сбалансированности» бюджета уже превысила 130 долларов за баррель, но нам нужно снижать оценку цены сбалансированности, и в среднесрочном периоде выйти на 90 долларов. Нужно от действующих неформальных правил переходить к восстановлению действия бюджетных правил в бюджетном кодексе — и тогда мы восстановим за несколько лет сбалансированную и ответственную бюджетную политику, что создаст основу для восстановления экономического роста. Сейчас он ниже, чем до кризиса — порядка 4% в год, по сравнению с 7%. Мы сможем и остановить отток капитала, повысить инвестиционную привлекательность российской экономики, покажем, что у нас проводится ответственная политика, учитывающая долгосрочную стратегию... Что у нас есть долгосрочные, разумные, рациональные приоритеты — а не только сиюминутные задачи.

— *Была озвучена информация, что страховые взносы можно снизить до 20% и даже 16%. Как такая динамика повлияет на бюджет?*

— Как повлияла бы, оценить несложно. У нас фонд заработной платы на 2012 год составляет 14,681 трлн. руб. «Шапка», которая у нас существует, отсекает примерно 15% базы — значит, остается 12 трлн. руб. Каждый пункт снижения — 120 млрд. руб. И если попытаться снизить социальные взносы хотя бы до 20% — то непонятно, чем финансировать пенсионную систему и систему здравоохранения.

— *Какую часть бюджета планирует выделить на развитие сельского хозяйства?*

— Сейчас еще не согласованы общие параметры бюджета. Хорошая политика состоит в том, чтобы идти от общих параметров — определить, сколько мы можем потратить, и затем распределять эти наши возможности между статьями расходов. С учетом прогнозов и оценок доходов, и обязательств, которые нам нужно профинансировать, не думаю, что будет возможность существенно увеличить расходы а сельское хозяйство.

— *Порой можно слышать, что излишние резервы даже вредят экономике — мол, их можно направить на модернизацию...*

— Дело не в том, что нужно иметь много резервов; просто любой стране опасно проводить проциклическую политику. Экономика развивается циклически, есть этапы подъема и этапы спада. В России этап подъема определяется ценами на нефть. Цены вышли за пределы 100 долларов за баррель в первом полугодии 2008 года. Правительство в такой период получает дополнительные доходы, но допустим, все деньги тратятся: раздувается спрос, начинаются инвестиционные проекты и в жилищном строительстве, в производственном строительстве. А после цены на нефть падают, доходы и спрос тоже — и что делать с начатыми проектами? Получаются, что деньги бессмысленно тратятся. Это упрощенные суждения, но тщательный эконометрический анализ показал, что проциклическая макроэкономическая политика замедляет развитие. И эти общие закономерности мы наблюдали как раз в период кризиса, когда мы раздували бюджетные расходы. У нас был быстрый рост кредитования, 50% в год, соответственно увеличился внутренний спрос. Когда приток капитала прекратился, то и спрос иссяк — произошло падение, одно из самых больших в мире — в десятке стран с наихудшими показателями. Это и есть последствия проциклической политики. Сбережения в период высокой конъюнктуры нужны, чтобы в период ухудшения сгладить потери для бюджета и экономики.

— *Какие именно «смелые, амбициозные предложения» в «Стратегию-2020» готовятся в настоящее время? Например, в пенсионной системе: может быть, негосударственные пенсионные фонды?*

— В пенсионной реформе трудно дать предложения, которые изменят ситуацию. Предложения касаются правил предоставления пенсий: мы считаем, что 5 лет стажа, которые достаточно иметь для права на полную пенсию, недостаточны. В других странах, в том числе в прошлом социалистических, типичное требование — 15 лет стажа, в странах Западной Европы и 25, 30, и 35 лет. В некоторых странах есть зависимость пенсионного возраста от стажа: при стаже 35 лет пенсионный возраст составляет, скажем, 60 лет, если стаж меньше, то пенсионный возраст повышается до 65. Необходимо решить проблему досрочных пенсий, которых сейчас избыточное количество. И нельзя обойтись без повышения пенсионного возраста. Правительство при-



зывает оставлять «развилки», чтобы потом принимать политическое решение — но минимальный вариант мы видим как 62 года для мужчин и 60 для женщин, и максимальный — 63 для мужчин и женщин. Еще один важный фактор — правила индексации назначенных пенсий. Словом, достаточно предложений и мер.

— **Цена сбалансированного бюджета составляет 90 долларов, но на трехлетний бюджет прогнозная цена повышается: логично ли это?**

— Эти цены «объявлены» Министерством экономики, на их сайте. Они даже несколько ниже большинства прогнозов, являются осторожными — и правительство рассматривает их как правдоподобную гипотезу. На самом деле, нужно иметь два прогноза: если мы считаем, что долгосрочная средняя цена — 90 долларов, то нужно отдельно разрабатывать прогноз параметров макроэкономики, и дополнительных доходов. В начале 2000-х правительство так и делало: реалистичный прогноз, и бюджетный прогноз, который исходит из консервативных предположений. До появления стабфонда, мы строили прогноз при 20 долларах за баррель, хотя прогноз мог составлять и 27 долларов за баррель. И бюджет был сбалансирован.. К этой практике и нужно вернуться, с учетом более высоких цен на нефть. Второй вопрос — какие новые источники возникают. Важно не только чтобы правительство нашло что резать: надо создавать новые механизмы заработка. Разработана и принята программа повышения эффективности, где есть новые механизмы бюджетирования — будут финансироваться конкретные программы, а увеличение финансирования должно объясняться достижениями. Совершенствуется механизм государственных закупок, уже только ленивый не говорил о потерях в этом секторе. Бюджетная политика включает активный аутсорсинг — изменения функций правительства: оно не всегда должно предоставлять услуги, а может их закупать. Это открывает возможности конкуренции негосударственных предприятий, поставщиков таких услуг. То есть у нас есть большой потенциал сокращения расходов.

— **Есть информация, что министерства предлагают увеличить в два раза инвестрасходы, а Минфин – сократить, на 200 миллиардов. Что нужно делать с этой статьей расходов: увеличивать или сокращать?**

— Государственные капитальные вложения в 2010-2011 году, не только из федерального бюджета, составляют около 3,3% ВВП. Это немного ниже, чем до кризиса — скажем,

3,5% ВВП в 2007 году. Я не вижу ни возможности, ни необходимости резко наращивать эти расходы. Нужно ли их существенно сокращать? Мы раздули в ходе кризиса расходы на национальную экономику, и было бы правильно сокращать субсидии, а не инвестиции. Другой вопрос, что надо повышать эффективность государственных инвестиций, переводить их на новые принципы, оценивать инвестпроекты как во всем мире — по методике «cost-effect», сопоставляя альтернативные варианты инвестиций, и отбирать наиболее эффективные проекты. Здесь очень большое поле для работы. В новой программе повышения эффективности это должно быть существенным элементом. Некоторые оценки содержатся в полугодовых обзорах российской экономики от Всемирного Банка.

— **Всемирный банк считает, что если общий дефицит российского бюджета сокращается достаточно значительными темпами, то нефтяной — гораздо более медленными; соответственно, растет уязвимость от цен на нефть. Их ориентир — снижение нефтяного дефицита до 4,5% к 2015 году. Важен ли этот параметр?**

— Как я отметил выше, надо перейти от фиксации нефтегазового трансферта в процентах ВВП к определению равновесной цены, и смотреть не на динамику дефицита, а на изменения равновесной цены. Это другая логика; не буду долго объяснять почему, но на нынешнем этапе экономическая экспертная группа считает, что этот показатель более информативен: надо смотреть, чтобы он не шел вверх, а приближался к разумной долгосрочной цене — 90 долларов. В целом я согласен с авторами обзора Всемирного банка, что у нас завышены расходы, и нужно воспользоваться благоприятной конъюнктурой не для раздувания расходов, а для восстановления долгосрочной макроэкономической стабильности.

— **В случае повышения до пенсионного возраста до 63 лет, насколько сократятся расходы на пенсионное обеспечение?**

— Я подсчитал, что эффект составит порядка 2% ВВП, хотя проявится не сразу. Все пенсионные расходы, за счет финансирования из бюджета и за счет пенсионных взносов — почти 10% ВВП. Но у нас ухудшается демография, и чтобы поддерживать тот же коэффициент замещения, нужно все больше ресурсов. Какой именно мы будем поддерживать коэффициент замещения — непростой вопрос. То есть даже благодаря принятым мерам мы всего лишь сможем сохранить коэффициент замещения на сегодняшнем уровне...

надо перейти от фиксации нефтегазового трансферта в процентах ВВП к определению равновесной цены, и смотреть не на динамику дефицита, а на изменения равновесной цены. Это другая логика; не буду долго объяснять почему, но на нынешнем этапе экономическая экспертная группа считает, что этот показатель более информативен: надо смотреть, чтобы он не шел вверх, а приближался к разумной долгосрочной цене — 90 долларов. В целом я согласен с авторами обзора Всемирного банка, что у нас завышены расходы, и нужно воспользоваться благоприятной конъюнктурой не для раздувания расходов, а для восстановления долгосрочной макроэкономической стабильности.

# (Не)эффективность бюджетных расходов: кто виноват и как с ним бороться



**Директор центра фискальной политики Министерства финансов РФ Галина Курляндская и ее заместитель Александр Дерюгин постарались осветить тему, которая постоянно становится основой для политических заявлений, формирования мнений и настроений общества. Что в чиновники идут, потому что там можно быстро, хотя и нечестно обогатиться — отмечает даже Президент РФ; и вряд ли исправлению ситуации помогут «силовики», которых тоже захватывает коррупция, или тестирование на полиграфе — примененном против московских чиновников... Методические подходы, формирование качественных оценок — вот, пожалуй, единственное средство, способное остановить раскол в обществе, преодолеть недоверие между налогоплательщиками и государственным сектором, ведающим затратами.**

## Галина Курляндская

— Проблема эффективности бюджетных расходов привлекает внимание многих, и вначале сделаем экскурс в историю. Помните крылатую формулу Брежнева «Экономика должна быть экономной»? Суть в том, что деятельность государства должна быть эффективной: в те времена экономика и была государством. Сейчас государственная сфера сузилась, в рыночной сфере есть свои законы оптимальности и эффективности, которые в основном измеряются прибылью. Но в государственном секторе такой цели нет, поэтому оценка эффективности сложнее — она связана задачей оптимизационного планирования, когда при ограниченных ресурсах мы хотим наилучшего результата. Математически задача формулируется так: задаются ограничения на ресурсы, строится целевая функция, и определяется оптимальное решение. В бюджетной сфере есть ограничения на расходы, и задача — достичь наилучшего результата. Возникают

вопросы: ограничения на расходы, и какую цель мы ставим. 1990-е годы были слишком сумбурными, зато 2000-е настолько тучными, что произошло размытие понятия «ограничений». Показалось, ресурсы государства неограниченными, и заинтересованности, чтобы расходовать их наилучшим образом, не возникло, эти цели только декларировались. Даже кризис не обострил эту проблему, потому что у нас были благодаря политике Минфина накоплены резервы, и кризис не слишком заставил экономить. Но теперь мы вошли в новую фазу...

## Александр Дерюгин:

...и тема эффективности бюджетных расходов возникла именно сейчас, хотя кризис мы вроде бы миновали. Экономика подрастает, однако мы вспомнили, что необходимо повышать эффективность расходов и вообще что-то делать с бюджетной системой. Когда цены на нефть стали расти, правительство приняло решение не тратить сверхдоходы, а собирать резервный фонд — сначала стабилизационный, потом резервный фонд и национального благосостояния. Так ведет себя большинство стран, доходы которых сильно зависят от природных ресурсов. Первичное накопление средств резервного фонда начиналось с цены отсечения на нефть примерно в 27 долларов за баррель на первых этапах. Но сейчас, когда цена нефти превышает 100 долларов, мы не имеем возможности накапливать резервы, более того — бюджета дефицитный. Удалось накопить около пяти триллионов рублей, но деньги были потрачены в течении от 2009-2010 годов, ушли выполнение социальных обязательств и помощь экономике. Оказалось, наша экономика сильно зависит от мировой конъюнктуры — об этом догадывались, но не думали, что настолько. Макроэкономические показатели РФ по темпам экономического роста, инфляции и т.д., выглядели гораздо хуже, чем показатели многих стран, которые испытывают сложности с обслуживанием госдолга. Мы тоже оказались по уши втянуты в кризис, и хотя вышли из него, понимаем, что тратим всё заработанное, при очень высоких ценах на нефть. При этом за 2 года мы не только потратили практически весь резервный фонд (его объем упал по сравнению с его максимальными значениями примерно в 6 раз). В два раза вырос внутренний госдолг. То есть, если мы сложим эти 2 цифры, то получим около 5,5 трлн. руб., брошенные на тушение пожара. Случись еще раз падение цен на нефть, тушить пожар будет нечем — государство будет лишено возможности проводить активную контрциклическую политику, и нам придется обратиться к массивным внешним заимствованиям... которые мы не обязательно получим в нужном объеме. Таким образом, у нас нет возможности противостоять кризисам, аналогичным недавнему. Правительство понимает, что надо что-то делать с бюджетным сектором, с накопленными расходными обязательствами.

Ответом на эти угрозы является программа Правительства РФ по повышению эффективности бюджетных расходов. Основная ее цель — довести реформы эффективности управления финансами, начатые в 2000-х годах, реформировать систему бюджетного планирования и оказания госуслуг. Не секрет, что большинство субъектов РФ, и страна в целом, и муниципальные образования имеют бюджетную систему, ориентированную на содержание бюджетных учреждений. Но мировая практика показывает, что осуществлять бюджетирование нужно не исходя из целей содержания бюджетных учреждений, а из целей оказания государственных и муниципальных услуг. Таким



образом, переориентация финансирования с содержания учреждений на оказание услуг является одной из базовых частей реформы, связанной с программой повышения эффективности бюджетных расходов. Другой важной частью этой программы является переход на программно-целевые принципы бюджетного планирования. Это означает, что бюджетный процесс должен строиться исходя из достижений конкретных целей в сфере общественного сектора экономики. У каждого региона есть программа или стратегия социально-экономического развития, и бюджетный процесс должен быть связан с этим документом. Выстраивание такой связи, контроль достижения этих целей, которые ставятся в стратегических документах, является составляющей федеральной программы.

Перепись населения 2010 г. показала, динамика изменения численности по стране неравномерна. Буквально за 8 лет в некоторых субъектах численность населения сократилась более чем на 10%, то есть территории просто вымирают. Другие субъекты, условно говоря финансовые центры, активно растут в численности: прежде всего, Москва и Подмосковье, Санкт-Петербург и Ленобласть. Есть рост в отдельных регионах Северного Кавказа. Но население сбегает из малоперспективных территорий в финансово-экономические центры. Это является следствием, отсутствия в РФ региональной политики. Думаю, что ближайшие реформы РФ будут связаны с формированием региональной политики — определением перспектив развития территорий. В территориально-крупных странах, безусловно, региональная политика должна быть заявлена четко, с перспективами, с показателями, мероприятиями.

Важной целью программы повышения эффективности расходов является сокращение затрат, но не в плане уменьшения финансирования, а через создание новых систем оказания государственных и муниципальных услуг; через выстраивание финансового обеспечения таким образом, чтобы не навредить их объему и качеству, но снизить затраты. Собственно, основные положения программы сводятся к доработке реформ, начатых в 2000-х гг., но не доведенных до эффективного состояния. Также будет проведена реформа системы государственных услуг. Сейчас у нас оценка эффективности основана на оценке сверхнормативных расходов — сопоставлении соответствующих показателей в субъектах или муниципальных образованиях со средними показателями по регионам, либо нормативными показателями. Но этот подход несколько не стыкуется с особенностями территорий. Например, он не работает при

малых объемах расходов: ведь если отрасль недофинансируется, это тоже является неэффективно. Оцениваются только расходы на оказание услуг гражданам; не оцениваются такие расходы, как например судебные издержки по проигранным делам, финансовое обеспечение государственных и муниципальных гарантий, штрафы, пенни, консервация незавершенного строительства. Действующий порядок оценки неэффективных расходов должен измениться в соответствии вот требованиями, которые накладываются в рамках реализации программы повышения эффективности бюджетных расходов.

#### Галина Курляндская:

— Относительно эффективности расходов, нужно понять, как этот показатель можно измерить. С 2000 по 2008 год бюджетные расходы консолидированного бюджета РФ в реальном исчислении выросли в два раза. Но каждый может возразить, что эффективность государственной деятельности снизилась: ведь не возросло качество здравоохранения, образования и прочих государственных услуг. Вторым показателем я назову некоторые цифры, которые тоже могут свидетельствовать о низкой эффективности бюджетных расходов. Например, сопоставление численности врачей на 100 тыс. населения: в РФ — это 498 чел., в США — 296; в Англии — 213; в Германии 344; в Швеции, как бы социалистическая страна — 325. Число больничных коек на 100 тыс. населения: в России — 1072; в США — 320; во Франции — 734; в Германии — 826; в Англии — 390. Но о качестве оказания медпомощи у нас и за рубежом мы знаем: результативность явно ниже, хотя содержание этих коек очень дорогое. Конечно, можно возразить, что страна велика, много малонаселенных территорий, и приходится содержать избыточный штат и врачей, и учителей, и больничных коек. Но показатели настораживают и должны привлечь внимание органов власти, чтобы изменить ситуацию в плане повышения эффективности действия этой системы. Длительность пребывания в круглосуточном стационаре — еще один показатель эффективности: в России — 12,5 дней; в Англии — 9,8; во Франции — 11; в Германии — 10; в Швеции — 6. Еще один показатель низкой эффективности расходов — затраты на госслужащих. Хотя бы по количеству: при всех условностях международных сопоставлений, у нас на 10 тыс. населения в 2010 году — 115 госслужащих приходится, в США и во Франции — 70 и 71 человек. Причем по данным Росстата в 2000 году численность госслужащих на десять тысяч населения была 80 человек, а сейчас 115. Чувствуем ли мы повышение эффективности государственной службы? Наверное, тоже нет.

**...чтобы каждое учреждение знало, какие результаты оно должно иметь, какое количество услуг должно оказывать, какой категории населения и какого качества. Это очень сложная задача, потому что сказать, что за такие-то деньги было пролечено столько-то больных или обучено столько-то учеников — мало и не покажет истинной эффективности.**

Итак, как измерить эффективность бюджетных расходов? Прежде всего посмотреть, на что они идут. Расходы делятся на четыре крупные группы: государственные — на реализацию функции органов государственной власти; на оказание услуг — самая большая доля (здравоохранение, образование, культура, спорт), денежные трансферты органам власти, населению, предприятиям, и наконец инвестиционные расходы. По каждой из этих групп должна быть своя методика оценки эффективности, но общий подход — сопоставление результата и ресурсов. Они могут измеряться как в финансовом выражении, так и в натуральных показателях. Поскольку в госсекторе прибыль не является всеобъемлющим показателем эффективности, то нужно задавать свои цели — которые должны ставиться в стратегиях социально-экономического развития, и через отдельные государственные программы. Которые также должны формулировать свои цели и задачи, разбиваться на подпрограммы, дерево целей. Результатом должны быть количество и качество предложенных услуг, инвестиций.

Собственно, мы переходим к финансированию учреждений не по смете — когда в соответствии со штатной численностью мы даем средства на фонд заработной платы, закупки материалов и коммунальных услуг. Чтобы учреждение знало, какие результаты оно должно иметь, какое количество услуг должно оказывать, какой категории населения и какого качества. Это очень сложная задача, потому что сказать, что за такие-то деньги было пролечено столько-то больных или обучено столько-то учеников — мало и не покажет истинной эффективности. Потому что услуги разных больниц или школ — совершенно разного качества, и зависят от персонала, материальной оснащенности. Чтобы понять результат, нужно его задать через конкретизацию конституционных обязательств

перед гражданами; согласно конституции, гарантируются бесплатное здравоохранение и среднее образование.

Мы провели инвентаризацию законодательства, регулирующего услуги, и поняли, что реализовать все эти требования невозможно; требования избыточны и в результате не выполняются. Все кончается тем, что платятся штрафы СЭС или пожарной инспекции. Поэтому формулируется стандарт услуги, в который входит и требование к пожарной безопасности, и требования санитарно-эпидемиологические, и требования к потребителям услуг. Например, предоставление услуги за счет бюджетных средств одного субъекта федерации гражданину другого субъекта федерации — тоже можно считать неэффективным расходом. Он или его родители являются налогоплательщиками одной территории, а получают услугу на другой; значит, расходы данного субъекта неэффективны.

Как только задание будет сформулировано учреждению, и будут зафиксированы параметры качества, ответственность за неисполнение стандартов будет нести тот, кто выдал задание — органы исполнительной власти. Эта проблема очень остра, потому что органы власти боятся взять на себя ответственность и сформулировать задание, на которое хватит средств. Значит, необходимо снизить стандарты качества — де-факто признавая, что мы не можем оказать эту услугу столь эффективно, насколько нас призывает законодательство...

Измерить прямым счетом эффективные услуги невозможно, но сопоставление в динамике одного и того же учреждения, за какие средства, какие услуги, какого качества оно предоставляло раньше, сейчас и планирует в будущем — оно возможно; или сопоставление разных учреждений: какого качества услуга предоставляется за одни и те же средства в разных учреждениях; надо сопоставить качество и ресурсы на оказание услуг в разных субъектах РФ, и в международном сравнении.

**— Что представляют собой целевые показатели региональных программ повышения эффективности?**

**Александр Дерюгин:**

— Программы у регионов разные, каждый формулирует в меру способности. Так или иначе, регионы формулируют критерии эффективности, и проблема состоит в том, что за эффективностью часто скрывается описательный подход, который трудно подтвердить или опровергнуть. А нам нужны ясные и измеримые показатели, чтобы после реализации программы понять, достиг-

ли мы целей или нет. Кроме того, программа повышения эффективности рассчитана на изменения организационных моментов, но это имеет вторичное значение, не влияя на население. Потому что если мы говорим о реформе оказания услуг, то должны смотреть, как эти изменения и внутренние перестройки влияют на конечное качество услуг. Регионы сталкиваются с тем, что кроме социологических опросов, придумать другой показатель сложно. Тем не менее, в большинстве субъектов РФ, используются показатели, которые не столько отражают качественные изменения конечных результатов, сколько промежуточных результатов: например, насколько органы власти стали более открытыми.

**— Какие элементы в госрасходах нас могут ожидать в 2012-2014 годах при составлении бюджета?**

**Галина Курляндская:**

— Вопрос в том, что сейчас граждане, журналисты, депутаты — никто не понимает, на что тратятся бюджетные средства. Сейчас бюджет формируется так: все хватаются за объекты инвестирования и лоббируют расходы. Ведомственная структура расходов делится кодом бюджетной классификации: целевые статьи по экономической классификации. Разобраться в этом простому человеку невозможно. Собственно, цель реформы — показать результат. Уже в этом году государственная программа представлена в аналитическом виде. Вначале планировалось перейти на программный бюджет со следующего года, но пока это решение отложили. Однако в конечном итоге вместо около трех тысяч бюджетных строк депутаты получают сто строк бюджета. В них будет общее название госпрограммы, отражающее, основную цель расходов; эти госпрограммы будут делиться на подпрограммы, подпрограммы еще на отдельные мероприятия. И можно будет понять по мероприятиям, куда идут деньги. Мы ломаем бюджетную классификацию. Создана матрица пересчета, которая позволит сопоставить результаты с предыдущими: эффективность познается в динамике.

**Александр Дерюгин:**

— Добавлю, что изменение бюджетной классификации не приведет к однозначному пониманию, какие расходы эффективны, а какие нет. Хотя бы по той причине, что понятие эффективности растяжимо. Оно приведет к лучшему пониманию, сколько денег тратится на какие-то измеримые или ощутимые проблемы или вопросы. Деятельность учреждений — это одно, а финансовое обеспечение, если мы посмотрим структуру, как делятся деньги на содержание учреждений — вообще не поймем, чем оно занимается.

**— По поводу показателей эффективности деятельности: все-таки как их измерять?**

**Александр Дерюгин:**

— Мирская практика не придумала ничего кроме программ: какие цели поставлены, какие показатели мы собираемся достичь, сколько денег потребовало, сколько реально затрачено. И сопоставляем с теми показателями, которые были реально достигнуты. Но даже этого недостаточно: когда мы пишем программу, то пользуемся прогнозными оценками, сколько будут стоить те или иные ресурсы. Вот, напиши мы программу три года назад и запусти ее, конечно экономический кризис нам бы переписал ее напрочь. Субъекты РФ переписывают свои концепции и стратегии, потому что прошлые прогнозы не сбылись. Кстати, зачастую вообще нельзя сказать, выполняются программы или нет, потому что многие, особенно давно написанные программы социально-экономического развития вообще содержали описательные показатели, общие формулировки типа «повышение уровня благосостояния», без цифр.

**Галина Курляндская:**

— Оценить эффективность в абсолютной величине нельзя, можно только в сопоставимости. Между двумя субъектами можно сопоставить ведомства здравоохранения, образования. Сопоставить эффективность деятельности однотипных учреждений тоже можно. Но на уровне РФ каждая программа уже в единственном числе, поэтому надо сравнивать с другими странами.

**— Раньше цена на нефть была ниже, но бюджет профицитный, сейчас у нас цена на нефть выше, но бюджет дефицитный. С чем это связано?**

**Александр Дерюгин:**

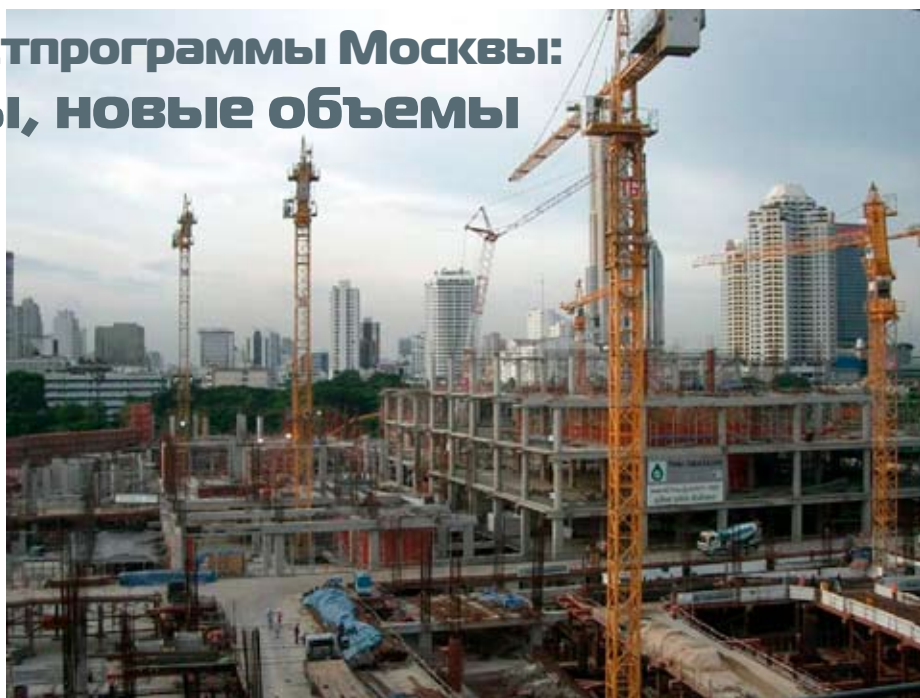
— Всплеск расходов произошел в 2009 году и был связан, во-первых, с увеличением социальных обязательств, в том числе с поддержкой малообеспеченных слоев населения. Но кризис закончился, а расходные обязательства никто не уменьшил. Есть проблемы законодательства РФ, которое не позволяет снижать уровень благосостояния населения и просто отменить пособия. Во-вторых, второй блок расходов был связан с поддержкой национальной экономики, который постепенно транслировался либо реформы, например милиция превратилась в полицию; в сфере обороны был заявлен очередной блок реформ. Эти расходы блуждают по бюджету и сокращаться не хотят. Вообще «эффект храповика» свойственен всем экономикам, увеличивать расходы легко, а сокращать тяжело.



## Реализация инвестпрограммы Москвы: новые подходы, новые объемы

Москва никогда не жаловалась на недостаток интересных событий в строительной отрасли — но с 2011 года происходящее явно превысило региональный масштаб. Планы развитию города как международного финансового центра, необходимость формирования инновационного кластера в Сколково, идея вынесения правительственных учреждений за МКАД, более чем двухкратное увеличение площади города — и в то же время очевидный и безысходный транспортный коллапс, проблема эффективности освоения бюджетных средств... и в целом кризис теперь уже бывшей системы управления городским хозяйством — все эти факторы заставили федеральный центр вмешаться и инициировать активную реформу стройкомплекса Москвы. Андрей Бочкарев — новый руководитель нового Департамента строительства — ответил на наблевшие вопросы

— Начну с небольшого, часа на полтора, экскурса — что такое Департамент строительства, какие задачи перед нами стоят. Это орган исполнительной власти, отвечающий за реализацию адресной инвестиционной программы города — проектирование, строительство и реконструкцию объектов, которые строятся и реконструируются на средства городского бюджета. Москвичам нужны детские садики и школы, больницы, институты, дороги, метрополитен... Словом, все объекты, связанные с коммунальным обслуживанием. Реализация инвестиционной программы возложена на плечи нашего Департамента, созданного в конце 2010-го года, и объединившего структурные подразделения существовавших ранее департаментов. На нас возложены функции прежнего департамента капитального строительства, выполнявшего функции государственного заказчика. Департамент дорожно-мостового и инженерного строительства отвечал за строительство крупных объектов дорожного назначения: эстакады, дороги, туннели, метро. Департамент городского строительства в основном занимался координацией программ строительства жилья и соцкультбыта. Руководством города



было принято решение объединить эти подразделения и создать Единую службу государственного заказчика — Департамент строительства, возложив ответственность за все производственные, договорные, контрактные, финансовые вопросы, связанные с реализацией адресной инвестиционной программы. Департамент отвечает за весь цикл, начиная от подготовки площадок под строительство новых объектов, проектирование, выполнение строительства через привлечение подрядных организаций, и ввод объектов в эксплуатацию, передачу их на баланс города. В качестве подведомственных подразделений нам переданы два государственных казенных учреждения: Управление капитального строительства и Управление подготовки территорий. Первое выполняет техническую функцию государственного заказчика — органа власти, ответственного за размещение заказа на торгах, за контроль строительства, приемку и оплату работ. Функции делятся на те, которые выполняет чиновничий аппарат, например прохождение процедур в соответствии с бюджетным кодексом, и на функции непосредственного контроля за строительным производством. То есть наш департамент не финансовый орган, который распределяет деньги; мы отвечаем за производственный цикл. Техническую функцию государственного заказчика выполняет Управление капитального строительства.

Задача Управления подготовки территорий — упреждающая подготовка новых площадок строительства, освобождение их от юридических и технических обременений, снос строений, перенос коммуникаций и подготовка под строительство как объектов адресной

инвестиционной программы, так и частных инвестиционных контрактов.

Объем адресной инвестиционной программы города составляет 381 млрд. руб. Этот объем разделен среди нескольких государственных заказчиков. Объем средств, выделяемых на реализацию задач по строительству новых объектов в Москве, за которые отвечает Департамент строительства, составляет 285 млрд. руб. Эта цифра, пожалуй, одна из самых крупных даже на федеральном уровне. Причем это деньги на строительство инфраструктуры для жизнедеятельности города. Из них переходящие объекты предыдущих лет — на общую сумму 168 млрд. руб., а вновь начинаемые — на сумму около 120 млрд. руб.

Указанные объемы финансирования разделены на 14 основных отраслей городского хозяйства. Самыми крупными являются строительство объектов транспорта, в первую очередь метрополитена. Мы в этом году разворачиваем очень мощную, капиталоемкую программу строительства метро, о которой рассказывали и Сергей Собянин, и Марат Хуснуллин. Перед Департаментом строительства стоит задача завершить строительство объектов общей протяженностью в 38 км дорог и путепроводов. Это 7 крупных тоннелей, 19 эстакад, 50 крупных пешеходных переходов. Далее, необходимо в этом году закончить строительство 4,5 км линий метро. Это Люблинско-Дмитровская линия от Марьино — открытие новых станций Борисово, Шепиловская и Язбликово. Также мы должны ввести 46 жилых домов общей площадью более 670 тысяч кв. м; 8 физкультурно-оздоровительных комплексов, 10 школ, два блока начальных классов, и



50 детских садов. Также должны построить 4 поликлиники и 3 больничных корпуса. Помимо этого, сдаем большое количество объектов называемого инженерного хозяйства: сети водоснабжения, электроснабжения, на что выделяется более 30 млрд. руб.

Ряд объектов возводим для нужд отдельных отраслей — на обеспечение деятельности правоохранительных органов, на поддержку молодежной политики. Например, по линии развития физкультуры и спорта, приступаем к масштабным работам по подготовке Гребного канала в Крылатском — для проведения международных соревнований в следующем году. Отвечаем за объекты захоронений и культового назначения.

Также департамент отвечает за некоторые уникальные объекты. Например, оранжерея Московского зоопарка — необходимо построить здание, оснастить его оборудованием, разместить редкие породы деревьев, птиц и насекомых — приобретаем их по всему миру. Это как пример спектра задач, за которые отвечает департамент — и что входит в единый контракт строительства оранжереи.

Мы провели анализ адресной инвестиционной программы, сформированной еще до реорганизации правительства Москвы. До 30% было скорректировано с ревизией технических и финансовых решений. В будущем эта работа будет выполняться Департаментом градостроительной политики, но пока руководство города получило эту задачу нам, как находящимся на острие удара. Мы справились, хотя это и потребовало значительных затрат времени и ресурсов — без такой работы ни руководство города, ни наши коллеги из экономических блоков правительства не были готовы начать ее реализацию — поскольку уверенности в целесообразности и эффектив-

ности программы не было. В феврале 2011 года был выпущен документ, утвердивший первый перечень объектов, в том числе переходящих, что позволило приступить к финансированию, выпуску титулов и продолжению реализации. В течение марта-апреля в инвестиционную программу вносились коррективы, и только в июне мы окончательно определились с расходованием нераспределенного лимита — 40 млрд. руб. Были сомнения, какие объекты начать раньше, либо реализовать в другом масштабе, в другом ценовом и календарном режиме.

### Дорожное строительство

— Из крупных объектов, о которых хотелось бы рассказать, это, безусловно, объекты транспортного назначения. Как известно, транспортная проблема остается самой насущной. Вы ездите в метро, в автомобилях, в общественном транспорте — и видите, что инфраструктура Москвы требует масштабных решений и расширения. Цель этого года — завершение предыдущих задач. Также начинаем большое количество объектов, которые станут основой обновленной системы транспорта. Некоторые уже ввели — так, завершена реконструкция мостового перехода через канал им. Москвы на Ленинградском шоссе. Приступаем к реконструкции развязки на пересечении Ленинградского шоссе и МКАД, начинаем предпроектные работы по улучшению движения от МКАДа по Ленинградскому шоссе, через Химки, и на поворот к Шереметьево-1 и Шереметьево-2. Но понимаем, что завершение работ по дорогам Москвы без учета их связки с вылетными магистралями проблему не решит — поэтому новые объекты, которые начинаем в этом году, — это восемь вылетных магистралей от центра города

в область и далее. Работа ведется совместно с Московской областью, чтобы движение по вылетным магистралям не запырало выходы с МКАД. Все 18 основных магистралей города будут подвергнуты расширению, модернизации в части локальных мероприятий. Это выделение полос и создание «карманов» для общественного транспорта, которые позволят производить обслуживание пассажиров без задержки движения по прямоходным полосам. Планируется ряд других мероприятий: ликвидация светофоров, устройство локальных тоннельных переходов, развязок, пешеходных переходов. Все эти мероприятия являются первоочередными мерами по улучшению движения на вылетных магистралях. Планируется выполнить целый ряд объектов на Дмитровском шоссе. Приступаем к расторговыванию и заключению контрактов на выполнение работ на пересечении Дмитровского шоссе и МКАДа. Планируются большие работы на Балтийской улице с переходом на Большую Академическую улицу — которая будет реконструирована с обеспечением выхода на Дмитровское шоссе, и далее в продолжение наших северо-западных хорд. Также большое количество объектов — пешеходные переходы, очень важные объекты дорожной инфраструктуры. И мы будем продолжать работу по ним. И большое количество локальных объектов дорожной сети.

### Строительство метро

Вторым большим разделом нашей адресной инвестиционной программы является строительство метрополитена. Метро, как система скоростного пассажирского транспорта, позволяет снизить нагрузку на дорожную сеть, улучшить передвижение и, вообще, комфортность проживания в городе. И поэтому развитию метрополитена руководство города уделяет самое большое внимание. Как вы знаете, за 75 лет существования Московского метрополитена построено порядка 300 км основного пути — линий, по которым движутся пассажиры. Задача перед Департаментом строительства — построить 75 км метрополитена за пять лет. Мы в Департаменте и в комплексе ведем напряженную работу по предпроектным работам — выбору расположения новых станций. Уже приняты решения, какие станции и линии метрополитена будут возводиться в ближайшее время, с 2011-го по 2015-й годы. Мы в этом году стараемся выйти со строительством на все объекты — площадки по линиям, которые будем вводить в 2012-м, в 2013-м и 2014-х годах. Напряженнейшая, тяжелейшая работа. Такой объем строительства разворачиваем фактически с чистого листа, с нуля. Ещё раз повторю: 300



км за 75 лет, и 75 — за 5 лет. Безусловно, будут применяться лучшие технологии строительства, современные тоннелепроходческие щиты западного производства, которые позволяют в несколько раз ускорить проходку. Самая же тяжелая работа — это строительство станций, которые приходится вести силами малой механизации, что удлинит строительство. По большому счету, именно строительство станций определит, успеем ли мы построить линии метрополитена в срок. Нам нужно будет построить 37 станций; строительство каждой занимает от 2,5 до 3-х лет, особенно сложным остается строительство станций глубокого заложения. Часть линий будет находиться на глубинах 80 м; станции мелкого заложения — 20 м метров от поверхности. Безусловно, именно строительство линий глубокого заложения представляет самый большой вызов, для чего будут привлекаться все лучшие компании, которые есть у нас в стране. Ещё раз повторю, планы еще формируются, и мы в ежедневном режиме работаем над их претворением в жизнь. Лично я трачу до половины своего времени, чтобы развернуть строительство метрополитена и ускорить выход подрядчиков на площадки.

Также Москва занимается возведением общегражданских объектов. Жилье возводится в объеме, озвученном руководителем города: в этом году сдаем 48 домов, площадью 670 тыс. кв. м жилья, а также остальные объекты, о которых я говорил — детские сады, больницы, физкультурно-оздоровительные комплексы. Данные объекты технически и технологически не являются сложными — но сложны в части организации. Любой специалист в управлении проектами строительства подтвердит, что управление двумя-тремя крупными проектами гораздо проще, чем управление строительством полусотни детских садов. Потому что на каждом из них есть большое количество проблем, связанных с высвобождением территории, с согласованием технических решений, выносом коммуникаций. Но строительство соцкультбыта, жилья — это тоже очень важная задача. Она для жителей даже лучше видна в плане влияния на жизнь.

## О зловредности тендеров

Еще одна важная задача — работа с подрядчиками, исполнителями. Департамент строительства привлекает всех исполнителей — проектные, генподрядные и субподрядные компании — на основании 114-ФЗ "О размещении государственных заказов". Основная задача данного Закона — это обеспечить недискриминационный доступ исполнителей, участников рынка к исполнению городского заказа. Мы проводим электронные торги по размещению заказов и заключению контрактов. Город готов работать со всеми компаниями, которые обладают необходимой квалификацией, финансовыми, материальными и людскими ресурсами, и большое количество компаний приходит на рынок и участвует в тендерах. Но ФЗ-94, к сожалению, не всегда защищает интересы Государства от недобросовестных участников рынка. Квалификационные требования в ФЗ-94 достаточно слабы и не позволяют компаниям и государственным заказчикам, оградить городской заказ от некомпетентных, недобросовестных, недисциплинированных компаний — и даже просто от фирм, созданных для неблагоприятных целей, а вовсе не для выполнения государственного заказа. Это одна из сторон, очень усложняющих работу нашего Департамента в части эффективной и своевременной реализации адресной инвестиционной программы. Нам приходится вступать в судебные разбирательства с организациями, которые не выполняют своих обязательств. Закон требует, чтобы в большинстве случаев мы расторгли контракты по итогам судебных разбирательств, но каждый процесс занимает порой месяцы, и мы не можем закончить объект, на котором у нас находится недобросовестный и некомпетентный подрядчик. Другим

возможным условием расторжения контракта является добровольное согласие подрядчика об уходе с объекта — что тоже достаточно проблематично сделать. Это также задерживает строительство и не позволяет нам вовремя завершить объект. Тем не менее, мы разрабатываем ряд мер, которые в рамках действующего законодательства позволят нам жестче контролировать сроки и качество работ. Мы вводим в наши контрактные формы формулировки обязательств, которые нам позволяют использовать инструментарий для управления контрактом и действиями подрядчика. Также начали с нашими коллегами из Департамента по конкурентной политике работу о внесении предложений к изменению законодательства, регулирующего государственные закупки.

Еще одной проблемой, наносящей нам вред, остается демпинг — необоснованное снижение цены при проведении торгов. Эти операции являются запрещенным приемом во многих странах мира. Когда подрядчик выходит на тендер и дает снижение в 40, в 50, даже бывает в 60 % — это означает, что он ведет недобросовестную политику в области конкуренции. Он не позволяет участвовать в тендере компетентным, сильным и достойным компаниям. Компании, которые правильно рассчитали себестоимость работ, экономику проекта, свою прибыльность. Невозможно представить, что кто-то из вас купит бензин на заправках в 5 рублей за литр: рынок диктует требования к формированию цены. Но, когда подрядчик говорит, что работа, которую госзаказчик оценил в 100 рублей, может быть выполнена за 30 рублей — причем себестоимость составляет 90 —, это является как минимум ошибкой, а как максимум — признак мошеннических целей либо спекуляции с целью давления на других участников рынка. Но с такой ситуацией Департаменту приходится сталкиваться на очень большом количестве объектов.

## Как устроен департамент

— За прошедшие месяцы проведена масштабная работа по реорганизации Департамента строительства. На ходу решая вопросы строительства, мы проводили мероприятия по созданию новой структуры Департамента, перемещению персонала, размещению в новых зданиях... Реорганизационные мероприятия продолжаются; формируются новые уставные документы наших учреждений.

Задачи, которые решает Департамент, находятся на уровне мирового масштаба: не так много городов инвестируют такое количество средств в свое развитие. В Департаменте создается проектно-ориентированная структура реализации задач. Это методы, которые применяют крупнейшие инженерно-строительные корпорации в мире, что реализуют проекты в ядерной энергетике, в транспортной инфраструктуре — сопоставимые с нашими. Эта система позволяет эффективно выполнять задачи по отраслевому управлению реализацией адресно-инвестиционной программы. Департамент разбит по отраслевому принципу, ряд заместителей отвечают за направления, связанные с гражданским строительством. Отдельные заместители отвечают за строительство объектов метрополитена и за строительство транспортных инфраструктур. Целый ряд направлений — дорожно-мостовое строительство. Большой блок — строительство объектов инженерного назначения и коммунального хозяйства. Рассматриваем вопрос о выделении в отдельную задачу отраслевого направления строительство паркингового и гаражного пространства. Создание парковочных мест по программе «Народный гараж», и транспортно-пересадочных узлов превращается в мощное, капиталоемкое направление, которое нужно контролировать отдельно не отвлекаясь на другие задачи.

Параллельно с этим существуют функциональные подразделения, которые обеспечивают реализацию функций госзаказчика по каждому из отраслевых направлений. Это задачи по подготовке территорий — что является тяжелой задачей, поскольку Москва город стесненный, и строительство каждого объекта требует проведения большого коли-

чества работ, а, зачастую, и вложения средств по освобождению площадок. На многих объектах, например детских садиках, работы по освобождению площадок бывают соизмеримы со строительством объекта. Как минимум они составляют от 30 до 60% стоимости.

Большой функциональный блок — обеспечение контроля за проектированием. Департамент привлекает на разработку документации проектные институты, и специальное направление — обеспечить выполнение данной задачи по каждой из отраслей. Еще один большой блок — формирование начальных цен, условий контрактов, проведение тендеров и проведение работ по администрированию контрактов, контролю за исполнением подрядчиком обязательств. И, наконец, финансово-экономический блок, который обеспечивает вопросы, связанные с контролем за реализацией, формированием адресно-инвестиционной программы, выполнение финансовых планов, планов платежей, планов по приемке работ от исполнителей и проведением операций по их финансированию. Таким образом, данная структура позволяет нам реализовывать всю нашу адресно-инвестиционную программу эффективно, быстро и при использовании всех ресурсов департамента и в подведомственных учреждениях.

Процесс далеко не завершен; мы продолжаем формирование Департамента, кадровое наполнение Департамента и соответствующих учреждений... но, тем не менее, общий тренд — положительный. Мы видим, что во многих вопросах данная система уже работает, позволяет решать задачи и строить объекты быстрее. Вы сами видите, что ряд объектов дорожного назначения уже запущены в эксплуатацию раньше сроков, определенных в госконтрактах. То есть работа ведется по всем направлениям. Вот, буквально, в двух словах о том, что мы делали и что мы будем делать. Рассказ занял много времени, но сами понимаете, 300 млрд. руб. — это немало.

**— Скажите, какова сумма компенсации за снесенные гаражи, которые город должен выплатить москвичам?**

— Такое решение было принято, выпущен соответствующий акт: собственникам металлических гаражей, которые попали в пятно застройки наших объектов в районе Вешняки-Люберцы, выплачиваем компенсацию. Заключено более 1000 договоров. Протестных возражений от собственников не получаем: люди понимают, что объекты строятся... а гаражи возводились не всегда полностью в соответствии со всеми требованиями. Точную сумму выплаты назвать не готов, но она составляет порядка 300-350 тыс. руб. — и зависит от неко-

торых различий гаражей. Но в целом, выплаты определяются ведутся в «полуавтоматическом» режиме, быстро и организованно.

**— На сайте Департамента экономической политики и развития появился проект адресно-инвестиционной программы на 2012-2014 годы с общим объемом 1,5 трлн. рублей. Могли бы вы рассказать подробнее о направлениях инвестирования: как изменится структура инвестиций по сравнению с текущим годом, появится ли что-то новое? Вообще, как оценить эффективность освоения такого объема средств за полтора года — при том, что и сейчас адресно-инвестиционную программу осваивать сложно?**

— Интересный вопрос. Ответственными за формирование адресно-инвестиционной программы, ее защитой занимается экономический блок Департамента градостроительной политики. Департамент строительства участвует в формировании программы, мы активно вовлечены во все процессы. Я не готов комментировать все предложенные решения, но общие направления развития города, в том числе реализация адресно-инвестиционной программы, будут в определенной мере повторять тренды и принципы, сформировавшиеся в этом году. Пропорциональные средства будут выделены на дорожно-мостовое строительство, увеличение средств потребуется для строительства метро. Что касается возможности исполнить данные планы, раскрутить маховик реализации данных задач, привлечь все необходимые ресурсы, мобилизовать проектные и строительные компании, сделать задел не только в стройке, но и в проектной документации, в необходимой информации, которая позволит нам быстрее приступить к строительству. Мы тратим 2011 год не только на переоценку программы по концептуальному пониманию, куда пойдет город в тех или иных проектах, но и по массивному процессу разработки проектной документации, которая позволит начать стройку как можно раньше. У нас есть задачи, есть и средства — но нет проектной документации. Безусловно, цели агрессивные, задачи непростые. Но, если мы сейчас начинаем разворачиваться — это позволит нам набрать скорость в реализации задач. Плюс, безусловно, большой вопрос — привлечение трудовых, коммерческих, материальных ресурсов. Но все-таки на этот вопрос лучше отвечать нашим коллегам из экономического блока, где все показатели, в том числе, по другим государственным заказчикам адресной инвестиционной программы, сводятся воедино.

**— Каковы планы строительства «двухэтажных домов»?**

— Этот вопрос тоже не совсем в профиле деятельности Департамента строительства; идеологию данного направления будут определять Департамент градполитики и Комитет по инвестиционным контрактам — это взаимодействие с подрядчиками и инвесторами. Департамент строительства будет участвовать в подготовке информации о возможности строительства, и, возможно, часть объектов будет возводиться на средства городского бюджета. Этот вопрос в стадии анализа, но для города тема безусловно важна. Я могу просто высказать свое мнение: успех программы будет зависеть от правильности организационной концепции, от схемы взаимодействия со всеми участниками. Причем, не только на стадии строительства, но и на стадии использования этих домов, их эксплуатации, как они будут представлены на рынке, кто будет оператором в данной системе, как она будет предлагаться жителям... В данный момент у нас пока нет таких объектов, но они появятся, уверен, в 2012-м и 2013-м гг.

**— Каковы основные параметры инвестиционной программы Восточного административного округа? В частности, 19 км линии метро от Авиамоторной до Люберецких полей — которые надо успеть за три года: не кажется ли Вам, что надо предусмотреть задел, чтобы не навредить сроки авральным методом?**

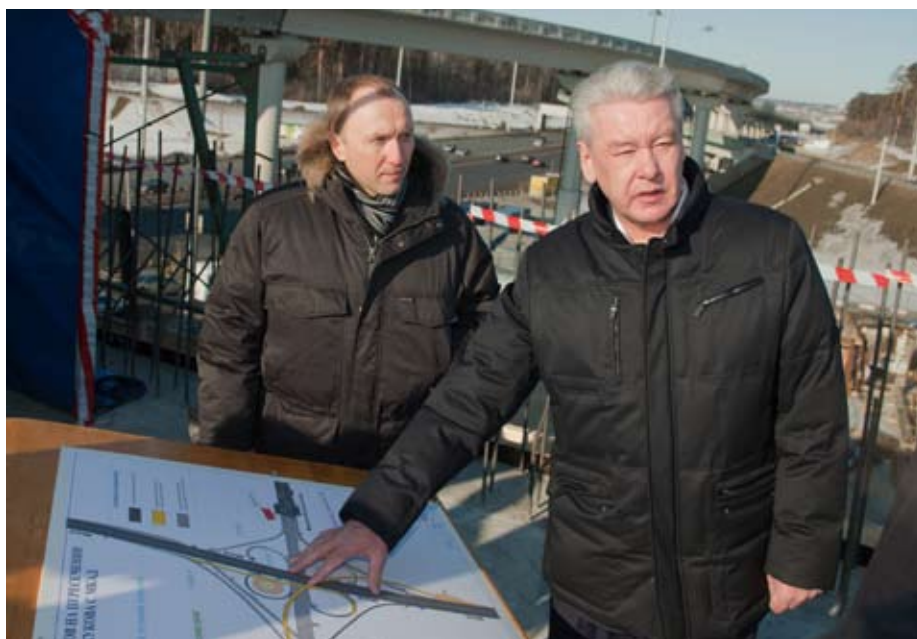
— В Восточном административном округе и в прилегающих районах будет реализована большая задача по транспортному строительству соединение Третьего и Четвертого транспортного кольца. Трасса Вешняки-Люберцы пройдет и соединится с южным участком строящегося Четвертого транспортного кольца. На севере восточной части города мы пойдем вверх к Открытому шоссе. Безусловно, будут строиться и объекты жилья, соцкультбыта — хотя по ряду параметров Восточный округ в лучшем состоянии, чем другие районы. Что касается 19 км метро — такая задача была принята в процессе нашего многодневного анализа ситуации с транспортом. Да, задача большая и тяжелая. Но проблема не столько в реализации технического исполнения строительства, сколько в проведении предпроектных работ. По большому счету построить линию тоже напряженный вопрос, но реализуемая — хотя, возможно, и со сдвижкой по времени конечных участков. Но, если сейчас мы развернемся в стройку, отомобилизуемся, да, и наш стройкомплекс начнет строить километры один за другим, это позволит ускориться. Начальные процессы строительства метро — гораздо более медленные, чем те, где уже мы вышли на ударную позицию. План и правда агрессивный, но будем работать над его реализацией.

— *В некоторые районы, например Кожухово, инвесторы идут неохотно. Можно ли переориентировать тех, кому отказано в центре, на подобные окраины города?*

— Что касается Кожухово, опять же вопросы привлечения инвестиций и работа с инвесторами не является нашей прерогативой, но мы точно знаем, что в Кожухове реализуется инвестиционный проект, связанный с промышленным строительством, частные инвесторы возводят объект электростанции. Предложение воспользоваться потенциальными площадками, думаю, будут востребованы; более того, некоторые проекты в зоне Кожухово уже начинаются. Может быть не столь масштабные, но инвесторы с удовольствием туда идут. Ограничения на строительство в уплотненной зоне в центре, которые вынужден устанавливать город, будет способствовать переходу инвесторов в другие районы. Может быть, это будут какие-то связанные инвестиции, но это будут решать соответствующие наши блоки, которые отвечают за работу с инвесторами. Задача стратегического развития решается на уровне руководства города.

— *Судя по Вашим словам, у Департамента все под контролем — но ведь есть и «провисающие» области? Что мешает работе департамента?*

— Такая задача, как освоение более чем 180 млрд. руб., не может выполняться легко и просто на все 100 %. Если бы это было так, то мы, возможно, и не потребовались. Одним из самых тяжелых направлений, кроме метростроения, где задача и методы ее решения понятны, у нас вызывают беспокойство вопросы строительства инженерных коммуникаций и коммунального хозяйства. Многие коммунальные системы были связаны с обязательствами города по обеспечению сетями инвесторских программ. Но в период с 2008-2009 гг. многие инвестконтракты были приостановлены, что внесло сумятицу в планирование систем энергоснабжения. Контракты на строительство данных сетей не были расторгнуты — поскольку не были проанализированы, и сейчас мы с этим вопросом разбираемся. Потому что увязать вопросы развития города с развитием обеспечивающих систем и инженерных коммуникаций — непростая задача. Опережающее планирование инженерного обеспечения города в названный период не велось. И сейчас мы наверстываем упущенное, вводя большое количество объектов и, зачастую не успеваем построить сети — водоснабжение, канализацию, теплоснабжение. Вот это будет проблемной темой, которой мы уделим еще немало времени. Москва вообще всегда славилась тем, что в городе большое количество



самых разных сетей и коммуникаций разных эпох строительства, и разумеется в разном состоянии. Какие-то изношены, какие-то новые. Вообще наши задачи очень большие и агрессивные — при достаточно тяжелых условиях их реализации. Неготовность площадок, и проектная документация требуют корректировки в связи с новыми санитарно-эпидемиологическими требованиями. Строительство детских садов, инженерия, дороги и метро — самые сложные задачи, отнимающие время, силы и нервы.

— *Очевидно, что для реализации планов по метростроительству необходимо задействовать современные тоннелепроходческие технологии. Предполагает ли это модернизацию производственной базы существующих московских компаний, которые специализируются на метростроении, либо предполагается задействовать западные фирмы, уже обладающие достаточной технологической базой?*

— Самые современные механизмы и технологии проходческих работ в Москве уже освоены; наши московские подрядчики обладают самыми современными щитами. Количество этих тоннелепроходческих комплексов, возможно, недостаточно — но предыдущие проекты, которые реализовывались в Москве, такие как Лефортовские, Серебряноборские тоннели — позволили подрядчикам эти технологии приобрести, поработать с их поставщиками, научиться. Мы имеем достаточное количество щитов, чтобы начать работы первого этапа. Впоследствии подрядчики приобретут либо в лизинг, либо в свою собственность дополнительное оборудование — германское, американское...

Что повлечет за собой размещение сопутствующих производств здесь, в России. Будет осуществляться и размещение заказов на дополнительное оборудование, необходимое для строительства метро в России. Что касается иностранных подрядчиков, мы рассматриваем данную возможность, но не на первоочередные задачи. В принципе, для большинства задач, нам достаточно российских подрядчиков и проектировщиков. На уникальные объекты будем привлекать зарубежные проектные структуры — например, для планирования общей ситуации с дорожным строительством. Что касается метро, то переговоры нами ведутся — но скорее в информационном плане, чтобы понять ценовой потенциал зарубежных подрядчиков, время их мобилизации на наши объекты. Оцениваем, насколько они вообще, способны выполнить работы в нашем правовом поле, в нашем технологическом регулировании. Ведь большой проблемой остается различие технических стандартов и методов расчета за рубежом и в России. Все-таки наши системы развивались параллельно, фактически независимо. И не всегда зарубежные подрядчики готовы сразу включиться в работу. Поэтому международные тендеры в ближайшее время не планируются. Что касается остальных тендеров, их план оформляется ежегодно, мы его выполняем по всем отраслям. Информация об этом размещена на всех федеральных электронных площадках, в том числе по объектам, которые мы будем начинать в этом году и заканчивать в следующем. Процесс перманентный — мы постоянно выполняем размещение заказов на проектирование, строительство, закупку и поставку оборудования в течение года.



# Полиграф против коррупционера

## Инновации в электронных торгах

Поводом для встречи стала презентация новых информационных ресурсов, которые призваны сделать процедуры взаимодействия участников торгов и правительства Москвы понятными и прозрачными. Поскольку наш собеседник Геннадий Дёгтев в ходе беседы упомянул полиграф — как не припомнить Полиграфа Полиграфовича Шарикова и весь бессмертный роман о Москве и москвичих? Ведь подобно тому как квартирный вопрос испортил москвичей в 1930-е, тендерный вопрос в 2000-е тяжелейшим образом испортил характер инвесторов и не одну высокую чиновную карьеру... Задачу разрубить узел проблем взаимодействия города и капитала призван Департамент по конкурентной политике Москвы, вооруженный информационными технологиями и решимостью расправиться с проблемой. Руководитель «тендерного департамента» рассказал о переходе на единый порядок проведения торгов по предоставлению в аренду земельных участков под строительство в Москве

— Благодаря достижениям информационных технологий, которыми мы воспользовались, на нашем сайте «тендер.мос.ру» созданы новые возможности получить любую информацию по актуальным направлениям нашей работы. В рамках сайта был создан новый раздел по федеральной контрактной системе, связанный с поиском нормативно-распорядительной базы, чтобы любое заинтересованное лицо могло получить доступ к нормативно-правовым документам, регламентирующим работу в Москве. Являемся участниками реализации пилотного проекта по отработке городского заказа, реализуемого в соответствии с распоряжением Президента РФ на уровне Минэкономразвития и мэра Москвы, мы корректируем все процессы планирования и контроля результатов исполнения договоров, и персонализируем ответственность исполнителей за результаты. В процессе привлечения инвестиций важно, чтобы и городской заказчик, и потенциальный инвестор понимали ответственность друг перед другом за условия договора. Подписано соглашение с Федеральной антимонопольной службой по формированию системы взаимодействия с контрольными органами, и по реагированию на выявленные нарушения. Мы регулярно направляем в ФАС документы о признаках сговора на торгах. Так, в мае по соответствующим представленным сведениям УФАС были признаны согласованные действия участников аукциона на поставку овощей. Ущерб был оценен в размере 6 млн. руб.; прошло несколько судебных заседаний, возбуждено уголовное дело. Аналогичные решения принимались московским УФАС и по дополнительным аукционам. Мы считаем этот пример ответственности за недобросовестное поведение важным, и полагаем, что нормативная база и действия контролирующих органов будут последовательно развиваться. Надеемся, что все поставщики и участники по привлечению инвестиций понимают, что

город заинтересован работать по открытым и понятным правилам, и быть последовательным в всех договорных отношениях. На это же мы рассчитываем и со стороны участников.

Следующая задача в повышении плотности проведения конкурсных процедур — обязать заказчика применять штрафные санкции при нарушениях со стороны подрядчиков; в случае неприменения штрафов сам заказчик подвергается административной оценке. Наши коллеги из Контрольного комитета выпустили регламент работы по таким фактам; на нашем ресурсе мы публикуем сведения о таких ситуациях — кто и какие недочеты допускает; какова персональная оценка действий.

Немало информации дало испытание сотрудников с помощью полиграфа — это блок оценки профессиональной деятельности любого участника инвестиционного процесса. Данная работа поставлена на сегодняшний день в Правительстве города системно, хотя и на добровольной основе. Процедура проводится в отношении членов Конкурсных комиссий, которым доверено принимать ключевые

решения. Мы считаем эту работу эффективной для оценки психоэмоционального состояния специалистов, их желания и способности работать в очень сложном сегменте, подверженном большим рискам. Результаты тестирования имеют персонализированный характер, по ним принимаются соответствующие решения.

Портал «тендер.мос.ру» предоставляет возможность создания сервисов для участников, в том числе «инвестиционного» портала «инвестпортал». Распорядительный документ № 119 ПП от 12 апреля «О предоставлении земельных участков для целей строительства в городе Москве с проведением процедуры торгов» одним из основных требований выдвинул создание инвестиционного портала как отдельного ресурса, на котором бы представлялась информация по участкам, и всем обстоятельствам, которые могут заинтересовать инвесторов. Обратил бы внимание на следующие изменения. Отменены различные уровни проведения инвестиционных торгов: раньше торги на участки до 1,5 тыс. кв. м проходили на уровне округов, большие — на го-



В бою все средства хороши. Полиграф, он же детектор лжи — новый инструмент борьбы с коррупцией в Москве.

родском уровне. Сейчас все инвестиционные торги проходят на единой торговой площадке Правительства Москвы, отвечать за эту работу поручено нашему Департаменту — но по условиям и требованиям, которые администрирует Департамент земельных ресурсов.

Упрощена процедура участия в торгах. Потенциальный участник подает заявку на участие, предоставляет выписку из Единого государственного реестра, и документ, подтверждающий внесение задатка. Минимизированы все документы, относящиеся к бюрократическим процедурам подтверждения статуса участников. Но сохраняем главное — документы по проверке способности выполнять обязательства, и наличие регистрационных реквизитов.

Ресурсы «тендер.мос.ру» и «инвестпортал» интегрированы, но «инвестиционный» портал сформирован как отдельный ресурс, на котором есть разделы, позволяющие видеть все этапы формирования инвестиционных предложений правительства Москвы. Это позволяет заранее узнавать об условиях предлагаемых контрактов. Мы создали единую точку входа в информационное пространство, предлагаем инвестору сформировать на ресурсе свой «личный кабинет», в рамках которого можем отвечать на заданные вопросы, предоставлять по запросу дополнительные документы — тем самым обеспечиваем режим «одного окна» и упрощение общения с администрацией, ответственной за участок работы.

Для расширения круга потенциальных участников торгов, мы провели встречу с главой Экспертного совета «Деловой России» Александром Осиповым, где была презентована модель улучшения инвестиционного климата Москвы, а нам предложено реализовать полученные предложения в части устранения административных барьеров. Разрабатывается стратегия по созданию новых рабочих мест, в том числе через участие в инвестиционных проектах. Также «Деловая Россия» предложила выступить экспертами по ряду проектов, оценить не только городские предложения, но и инициативы инвесторов. Активно привлекаем эту организацию для доработки программы по развитию конкуренции, получили ряд предложений, в частности, по разделу «умный город». Дорабатываем раздел о возможности привлечения иностранных инвесторов по линии Департамента внешних экономических связей — чтобы доступ на рынок для всех инвесторов был одинаковым, по заранее известным правилам. Общение через «личный кабинет» упростит и снимет бюрократические барьеры, создаст условия для добросовестных действий как заказчика — Департамента по конкурентной политике — так и любого потенциального участника.

**— Вы упомянули, что все члены комиссий прошли тестирование на детекторе лжи: многие ли «завалили» тест?**

— Мы рекомендуем пройти проверку распорядителям от ведущих заказчиков городской системы; у нас есть список членов Конкурсных комиссий — на сегодняшний день тестирование прошла примерно треть списка, около 200 человек. Они прошли тестирование добровольно, в рамках действующего законодательства — «опрос на полиграфе», как называется эта процедура корректно на юридическом языке, не может проходить без письменного, добровольного согласия специалиста. Тестирование проводится с целью понять, насколько человек устойчив для работы в области городского хозяйства и конкретного проведения процедур торгов. Может ли он идти на какие-то соглашения, может ли он идти на какие-то риски ради этого. Вопрос тестирования не говорит, что человек является взяточником, — но может показать, склонен ли он к компромиссам, или будет последователен и тверд. Сфера, которой мы занимаемся, нуждается в такой оценке. Если в процессе тестирования возникают вопросы о рисках, которые мы имеем в виду — и мы видим, что устойчивость к ним не высока, то, как правило, заказчики реагируют

на это путем замены соответствующих кандидатов. Мы тестируем ответственных членов комиссии, чтобы каждый из них понимал, что входит в зону риска, и отвечает — поведением, решениями, действиями. И если человеку свойственны определенные риски, то он не должен работать в составе конкурсной комиссии.

**— В конце марта состоялась выставка «Госзаказ-2011», в ней участвовали иностранные компании — потенциальные поставщики. Были ли допущены на рынок Москвы какие-либо иностранные компании?**

— Выставка получилась весьма полезной для практики. Было много участников, полезных мероприятий; многие впоследствии оформили электронно-цифровые подписи на электронной торговой площадке. Мы предлагали участникам отдельный стенд — откликнулось и несколько иностранных компаний. Одна из них позиционировалась как поставщик медицинского оборудования, на базе которого был представлен программный продукт по проведению экспресс-исследования здоровья по различным направлениям. За 12 минут человек может получить экспресс-отчет о проблемах со своим здоровьем. Департамент здравоохранения на прошлой неделе объявил первые большие торги по закупке медицинского оборудования, и мы рассчитываем, что тот участник выставки сможет себя реализовать.

**— Каковы параметры по программе программы сноса и реконструкции?**

— Эту программу в основном администрируют наши коллеги из Департамента строительства. Что касается наших процедур, вчера прошли торги по сносу одного из объектов по данной программе. Торги прошли с очень хорошим результатом — результат ценового предложения был снижен на 58% от стартовой цены. Сносы проводятся по адресному перечню адресной инвестиционной программы, в котором есть раздел «Строительство новых объектов». Сносятся уже расселенные здания. Если все документы оформлены, и дома признаны подлежащими сносу в установленном порядке, и расселены, то они сносятся — на их месте будет проводиться квартальная застройка. В основном это происходит по бюджетным ассигнованиям именно для реализации социальной программы для Департамента жилищной политики.

**— Насколько проведение электронных торгов в нынешнем виде облегчает жизнь участникам торгов? Есть ли уже улучшения в выполнении госзаказа?**

— Трудно ответить за участников, но судя по обратной реакции и по количеству претендентов, которое мы видим на торговых площадках, отмечу, что заказчики используют все пять площадок системы закупок. Мне кажется, участники торгов не испытывают затруднений в регистрации: на период 4-го квартала мы множество обращений о технологических или организационных проблемах регистрации, но на сегодняшний день их уже нет. Если участник предоставляет полный комплект документов, то в течение двух дней он регистрируется. На «Росэлторге» введен программный продукт, который в течение 3-х часов обеспечивает регистрацию потенциального участника при подтверждении необходимых документов. То есть технологическая цепочка регистрации отработана.

С точки зрения эффекта, в цифровом выражении мы видим его однозначно: уровень процентного снижения предложений, поступающих от претендентов, в настоящее время в районе 14%. В абсолютной величине — около 26 млрд. руб. рублей. Это и есть цифра бюджетной экономии. Самое важное, мы видим устойчивый рост количества потенциальных участников. Во втором квартале на торги приходят не менее 5-7 претендентов. В среднем, поступает около пяти заявок на каждый лот. Мне кажется, для самих государственных заказчиков это позволило изменить представление, кто потенциально может выполнить заказ.

# Развитие — за счет экономии

## Программа энергосбережения в Москве

Парадокс в том, что российский бюджет основан преимущественно на поступлениях от продажи энергоносителей — то есть наиболее мощные, бюджетообразующие корпорации страны заинтересованы скорее в энерго-активности страны, чем в ее энергоэффективности. На самом же деле, энергетические затраты российского ЖКХ, транспорта, промышленности — пожалуй, одна из острейших проблем экономики страны, и после вступления России в ВТО, с последовательным выравниванием цен на энергоносители до мирового уровня, нерациональные затраты энергии могут оказаться важнейшим фактором не-конкурентоспособности страны. Так уж сложилось, что инновации испытываются в нашей стране прежде всего там, где на это есть средства — в столице. О программе энергосбережения в Москве, о сделанном и предстоящем, о проблемах и перспективах энергоэффективных технологий нам рассказал руководитель департамента топливно-энергетического комплекса Евгений Скляр



— Сразу хотел бы отметить, что Москва — традиционный лидер в стране по проблематике энергосбережения; эффективность экономики Москвы в этом аспекте, как правило, намного выше, чем в среднем по регионам. Вместе с тем, если сравнивать столицу с высокоразвитыми центрами Европы, Азии, Америки, то мы видим, что энергоэффективность в том же Нью-Йорке или Токио выше — хотя и энерговооруженность жителей этих городов тоже превышает наш уровень. Мы должны говорить не только об экономии, но и о комфортном проживании, об энерговооруженности нашего жилья. В сочетании этих факторов и нужно говорить о комфортности проживания, об эффективности использования ресурсов.

— **Какие основные энергосберегающие технологии внедряются в Москве при реализации программы «Капремонт»?**

— «Капитальный ремонт» — это самостоятельная программа Правительства Москвы, которая решает много задач. Целевая задача — это приведение в порядок некомфортного, ветхого жилья, подлежащего капитальному ремонту. В результате проведения капремонта мы видим значительное повышение энергоэффективности зданий — прежде всего за счет утепления ограждающих конструкций. Как правило, дома 1960-х — 1970-х гг. постройки, где основные несущие конструкции еще имеют достаточную прочность и способ-

ны длительное время служить, имели недостаток — высокие теплопотери. Утепление этих домов производится, в первую очередь, вентилируемыми фасадами. Это конструкция, выполненная из жесткой минплиты и керамогранитной плитки; такие фасады имеют гораздо более привлекательный внешний вид, чем был у этих зданий раньше. Утепление возникает за счет теплоизоляционного материала и воздушного зазора. Эти работы активно проводятся в течение последних трех лет.

Другим мероприятием является замена столырки — прежде всего окон. Это не обязательно замена на пластиковые конструкции, новые окна могут быть и деревянными — но по новой технологии: раздельно сближенные, выполненные по технологии с плотным примыканием, с двойным или даже тройным стеклопакетом. Все эти меры позволяют существенно снизить теплопотери. Также важно утеплять перекрытия и разделения между жилыми и подвальными помещениями. Есть также технические мероприятия, которые нужно применять не только при капремонте, но и в существующем жилом фонде, который может служить долгие годы и без капремонта. Это прежде всего новые светильники, новые элементы освещения, лампочки; это датчики присутствия и движения, автоматически включающие свет, лишь когда он нужен. В зависимости от условий освещенности, можно применять регулирование яркости света. Эти

меры дают экономию до 70% затрат энергии на освещение.

Вообще важно посмотреть на структуру потребления энергоресурсов в жилом доме, из чего она состоит. Как правило, наибольшая сумма платежа в общем объеме коммунального ресурса — горячая вода. Поэтому прежде всего нужно направить усилия на мероприятия по экономии тепла. После названных мероприятий по утеплению помещений и проходов нужно сделать как узел регулирования подачи тепловой энергии, учет тепловой энергии и горячей воды на вводе здания; можно установить и поквартирный учет. Во многих квартирах это уже применяется. Учет позволяет более рачительно и рационально относиться к расходованию; регулятор позволяет держать температуру теплоносителя в параметрах, достаточных для комфортного проживания.

Всем уже известно, что для учета электроэнергии используются многотарифные счетчики. Это, конечно, не совсем экономия энергоресурсов, но, тем не менее это экономия в платеже за счет более дешевого ночного тарифа, который дешевле в три раза. Это время нужно использовать для работы энергоемких приборов — стиральных машин и других электробытовых агрегатов, которые могут потреблять энергию в ночное время в заданном режиме. Что касается экономики государства, двухтарифный учет также помога-



ет экономить ресурсы за счет более ровного использования ресурсов: выработка на электростанциях становится более сглаженная, а не скачкообразная по времени суток. Это позволяет экономить не только в оперативном времени, но и в стратегическом. Мы можем не строить лишних энергетических мощностей, поскольку это также деньги в тарифе. Потому что защита тарифов любой энергокомпанией, даже такой как "Мосэнерго", происходит путем предоставления затрат, необходимых для содержания, в том числе того оборудования, которое будет мало использоваться. Поэтому рациональное использование ресурсов усредняет не только его потребление, но и напрямую влияет на ценообразование.

— **В программе ремонта многоквартирных домов предполагается замена окон: получается, когда будут ремонтироваться многоэтажки, старые деревянные окна будут выбрасывать и ставить пластиковые?**

— Это уже делается — меняется столярка, утепляется фасад, реконструируются изношенные лифты. Окна не обязательно пластиковые — надо следить, что это за пластик, содержит ли он свинцовосодержащие компоненты. Деревянная столярка давно не делается из цельного дерева: древесина распиливается в ламели, плитки склеиваются между собой волокнами под 90 град. Такой брус не трещит, не коробится — и после обработки мало чем отличается от пластика. В дорогих зданиях наружные ламели таких окон — дуб или даже красное дерево. Словом, независимо из чего сделаны новые окна, из пластика или дерева, важно — что это за материал по химическому составу; какова технология изготовления; чтобы компания-застройщик, и, прежде всего, госзаказчик, смотрели, что же за материалы применяются.

— **Есть ли статистика по энергосбережению в домах после капремонта: сколько, чего и где экономится при полном цикле мероприятий?**

— Да, такая информация есть: цифры имеют значительный разброс. На освещении можно экономить потребления электроэнергии до 70 % и более. На тепле можно экономить от 13 до 17%, это усредненный показатель для всех видов домов. При этом говорить, что все энергоресурсы будут сокращены, невозможно: удельный объем потребления электроэнергии в общем объеме потребления ресурсов, к которым относится еще горячая вода, холодная вода и отопление, незначительное — это 8-10%. Поэтому, сэкономив даже 70%, вы понимаете, от семидесяти 10 — это всего 7%. Но если мы направим основные усилия на рациональное использование теплоносителей,

прежде всего, горячее водоснабжение и отопление, то сможем достигать показателей 17 % и даже более в целом.

— **Энергосбережение экономит средств, но нужные мероприятия тоже затратны; каковы бюджетные вливания в программу?**

— В целом цифры бюджета немалые, но хотелось бы сразу обратить внимание на то, что бюджетное финансирование направлено не только на объекты бюджетной сферы и не на все подряд виды работ, а на работы, помогающие запустить механизм частного партнерства в форме энергосервисных контрактов. То есть, задача бюджета — подготовить работы, и передать инициативу инвесторам. Энергосервис — разновидность государственно-частного партнерства, когда государственные организации готовят объект за незначительные средства от всего объема требуемых инвестиций, а дальше независимым инвесторам, за счет частных инвестиций, предлагается реализовать проект, и получить прибыль за счет достигаемой экономии. Объект нужно обследовать, провести энергоаудит. Эти работы как раз и финансируются на объектах бюджетной сферы. В Москве порядка 15,5 тысяч зданий и сооружений, которые находятся на балансе города. Казалось бы, зданий в городе больше 70 тыс., и только 15,5 — городские, но жилой фонд в основном перешел в частные руки — в ТСЖ, ЖСК и т.д. Здания офисные, производственные, коммерческие есть у коммерческих и федеральных структур. По закону об энергосбережении городской бюджет можно тратить только на объекты, владельцем которых является город. Наша программа ориентирована на подготовку этих объектов к проведению мероприятий, а сами они проводятся либо в рамках параллельных программ — например упомянутого капитального ремонта жилья. В смету расходов на капремонт закладываются средства, которые направлены на энергосбережение. То есть, мы не можем говорить о том, что замена наружного утеплителя является энергосберегающим мероприятием. Прежде всего, цель — отремонтировать дом, сделать его комфортным, и получить второй эффект — энергосбережение. Также у нас есть программа «Энергосберегающее домостроение» — применение новых норм, материалов, требований к новостройкам. По ней также идет финансирование, но это опять же косвенно является энергосберегающей мерой, потому что преследуются цели градостроительные, архитектурные, а уже вторичный эффект — экономия. Средства, которые непосредственно выделяются на программу энергосбережения, на пятилетку — это порядка 1 млрд. руб.;

по годам эта сумма увеличивается. Задача использования этих средств — во-первых, подготовка нормативной методологической документации. Во-вторых, и в основном — это обследование, приборный учет и подготовка объектов к энергосервису.

— **А жители понимают, в чем заключается эффект этих действий? Проводится ли популяризация энергосбережения?**

— Да, вопросам пропаганды посвящен отдельный раздел-подпрограмма. Здесь в поле деятельности широкие разносторонние средства — и работа со СМИ, и школьные часы, это и дни открытых дверей в офисах компаний, уже действующих по пропаганде энергосбережения. Пропаганда осуществляется методами доступными для детей, для домохозяек, для других категорий потребителей: люди имеют возможность самостоятельно собрать схему, посчитать экономию, которую они получают по виду ресурса, по денежным средствам. Например, Центры энергосбережения существуют у нас на базе Мосэнергообл, МОЭКа и других организаций, где проводится обучение школьников, и иных категорий граждан. Для промышленных предприятий, малого и среднего бизнеса — предлагаются пакеты энергосберегающих программ. Когда компания идет навстречу потребителю и в счет экономии его ресурсов, будущей экономии выполняет соответствующие мероприятия. Вот это одно из направлений пропаганды. Другое направление — это работа со СМИ, выпуск брошюр, пресс-конференции.

— **В ходе подготовки программы проводились общественные слушания; насколько активно участвовали горожане, какие темы обсуждались?**

— Обсуждение было активное — не только в прямом эфире, но и в он-лайне, живом доступе на наш портал. Мы получили много вопросов — в основном бытовые, просьбы разъяснений. Но были и рекомендации технического и организационного плана, которые мы учтем при доработке программ. Также мы обсудили проект программы в Мосгордуме, в Торгово-промышленной палате. Провели пресс-конференции. Все результаты обсуждений учитываются — прежде чем выйти на окончательное утверждение Правительства Москвы, программу мы доработаем и все предложения учтем.

— **Одна из самых значимых сфер городской жизни — это новое строительство; как осуществляется повышение энергоэффективности в строительном секторе?**

— В повышении энергоэффективности новых зданий два направления работы. Первое техническое — разработка новых материалов и технологий эксплуатации здания. Второе

— нормотворчество, то есть ужесточение норм, требований к материалам и к самим конструкциям зданий. На сегодняшний день энергоэффективность современных зданий гораздо выше, чем 20-30 лет назад за счет самих требований и норм. Требования к коэффициенту теплопередачи ужесточаются, отрабатываются на пилотных проектах. Например, на Красностуденческом проезде построен 260-кв пилотный дом, в котором отработаны технологии и материалы по последним требованиям. Мы ведем мониторинг и видим эффективность этих мер — как изменяется удельное потребление относительно таких домов. Эксперименты продолжаются. В ограждающих конструкциях зданий уже не применяется холодное железобетонное изделие — вместо них используются либо многослойные панели, где применена жесткая минплита, пенополистирол или керамзит, керамзитобетон. В основном несущие конструкции домов делаются из одних материалов, ограждающие конструкции — из других. Что касается проемов, используются окна со стеклопакетами, с плотным примыканием и обработкой всех мест примыкания.

Применяется более современная схема теплоснабжения. Раньше схема теплоснабжения была ориентирована на вертикальную разводку системы отопления — каждый зависел от верхнего и нижнего соседа, а отрегулировать температуру в собственном помещении было сложно. Сегодня схема теплоснабжения индивидуальна: разводка делается со стояка из мест общего пользования. Соответственно, мы можем регулировать отопление внутри квартиры, вплоть до каждой комнаты. Это помогает нам делать установку индивидуальных приборов учета с регуляторами теплоснабжения, и эффективнее использовать ресурсы. Вообще, эта тема настолько большая, что в городе существует отдельная подпрограмма "Энергосберегающее домостроение". С нею можно ознакомиться на портале по департамента по строительству.

**— Как проводится в Москве энергоаудит, каковы его результаты?**

— Энергоаудит — это интересная актуальная тема, которую стали активно обсуждать специалисты, причастные к вопросам энергосбережения. Но на практике сегодня сделано немного. По инициативе Департамента ТЭК была организована конференция — какие проблемы и решения видят специалисты, какие существуют тенденции. Конференция вызвала живой интерес: были представители из 65 городов, 7 стран; зарегистрировалось 315 юридических лиц. Идеология всем понятна: предложить объект, провести обследование, предложить инвесторам вложить средства — и в течение скольких-то лет за счет экономии ресурсов на потреблении получить прибыль. Наиболее активные руководители коммерческих предприятий поняли выгоду и пошли на контакт с ресурсоснабжающими организациями, которые начали предлагать такие услуги — в счет поставляемого ресурса проводить работу и потом давать экономию предприятию и зарабатывать самим.

В основном проблемы конференции касались бюджетного сектора: как использовать средства для оплаты на цели сервиса? Можно ли поменять строчку в коде бюджетной классификации? Правильно ли иметь отдельно организацию по обследованию, отдельно по сервису — или можно совмещать эти виды работ? Как составить энергетический паспорт, что туда записать? Кто сделает экспертизу принятых решений? Как зафиксировать достигнутую экономию и заинтересовать директора в экономии этих средств? Как заинтересовать персонал, чтобы снизить так называемый эффект открытой форточки? Ведь открыв форточку, можно не получить никакого эффекта.

Москва предложила свою практику в этом деле. Мэром и правительством города было принято решение о сохранении за бюджетными учреждениями субсидий на обслуживание учреждений, в том



числе, на потребление ресурсов в течение длительного срока, на одном уровне. То есть экономия не урезается, а сохраняется за учреждением. Также разрешено использовать сэкономленные средства на нужды этого учреждения, в том числе на поощрение персонала. Соответственно, появилась возможность гарантировать возвратность вложенных средств. Поскольку не хватало типовых документов, наш Департамент разработал, а я утвердил типовые методичку, типовой паспорт, типовой контракт: и теперь каждый может узнать, как проводится конкурсная процедура, какой документ подписывается между балансодержателем и энергосервисной компанией; организовано обучение. Поставлена задача широкого внедрения энергосервисных контрактов, и скоро мы, надеюсь, доложим, сколько учреждений провели эти мероприятия.

**— Насколько разделили москвичи энтузиазм в покупке энергосберегающих ламп? Раскупаются ли лампы, сделанные по старинке?**

— Источники света у нас, действительно, достаточно прогрессивно развиваются — если раньше мы говорили об энергосберегающих лампочках типа «закрученная спиралька» — на самом деле это была ртутная лампа, и ничего нового с точки зрения технологий она не привнесла; эти лампочки в виде трубок длинных применялись еще с советских времен, просто появились технологии изготовления компактных изделий — которые, естественно, более эффективны, чем лампы накаливания. Но технологии шагнули дальше: мы давно знали о существовании светодиодов, об их проблемах: например, светодиоды дают очень направленный пучок света, и совершенствование светотехники шло по пути поиска удобных рассеивателей. Найдено немало оригинальных решений, в том числе московскими предприятиями. Например, колба, похожая на лампу накаливания — внутри покрытая люминоформом, синего цвета когда выключена. Но светится и выглядит как обычная лампа. Основная задача производителям — это снижение стоимости этих изделий. Потому что, если раньше срок окупаемости светодиода исчислялся несколькими годами, то теперь желательно, чтобы он исчислялся месяцами. В общем, к этому мы и идем, объемы закупок увеличиваются.

Сколько и каких лампочек покупают москвичи, мы посчитать не

можем — но проводя мониторинг рынка, мы видим, что объемы продаж энергосберегающей продукции увеличились в разы. Тенденция такова, что лампы накаливания постепенно вымываются из рынка, становятся невос требованными. Но сказать, какие источники света активнее используются, затруднительно — их много разновидностей и по габаритам, конструкциям. Можно просто сравнивать, что лампы накаливания покупаются гораздо меньше... хотя и не уходят с рынка.

— *Еще при старом мэре в нескольких домах в порядке эксперимента внедрили солнечные батареи; как этот эксперимент себя проявил? Поскольку в Москве очень ветреная погода, можно ли поставить ветряки и добывать энергию с их помощью?*

— Что касается нетрадиционной энергетики, здесь у нас новации следующие. По солнечным батареям работы продолжаются, эти установки работают и на Леонтьевском 15, и на Мичуринском. Мы пропагандируем внедрение таких «миниэлектростанций», в силу достаточно большой стоимости и длительности окупаемости, на объектах вроде парков, где экономию можно получить не только за счет текущего потребления, но и благодаря отсутствию кабельных линий, трансформаторных пунктов — нескольких составляющих.

Стоимость автономных источников постепенно снижается. Их внедрение стало актуальным прошлой зимой, когда в Московской области были длительные отключения электроэнергии. Мы устанавливаем автономные источники потребителям высоких категорий надёжности, где необходимы резервные источники. Батареи — лишь один из элементов фотоэлектрической станции; чтобы она эффективно работала, нужен целый комплекс оборудования. Это накопители, аккумуляторы, инверторы, преобразователи, коммутирующие аппараты... то есть, на самом деле, это достаточно серьезная установка. Поэтому когда все это посчитаешь, экономика пока ещё тяжеловата для применения в обиходе. Сегодня выработка самая дешевая — это гидроэлектростанции и атомная энергетика.

Что касается ветроэнергетики, она на сегодняшний день неэффективна, и особой практики нет: мы не в той зоне находимся, где этот ресурс можно активно использовать. Но я обратил бы внимание на другой ресурс, более доступный всем и который начинает активно развиваться за городом, либо в парковых зонах — это энергия земли, извлекаемая тепловыми насосами. У нас есть направление использования тепловых насосов для рекуперации тепла: например, тепло в офисе при

воздухообмене мы выбрасываем на улицу, но, совмещая рекуперацию с тепловым насосом, мы можем подогревать забранный с улицы воздух или холодную воду. Такие работы мы начали проводить, они перспективны. Появились технологии тепловых насосов, эффективные по цене и качеству. Для центральных тепловых пунктов мы попробуем в порядке эксперимента задействовать эту систему на летний период, чтобы уйти от традиционной схемы теплоснабжения от магистралей. У нас много сточных вод, тех же фекальных стоков или других мест, где мы теряем энергию, которую можно современными технологиями возвращать и использовать. Добавлю, что важным источником энергии для мегаполиса могут стать вторичные ресурсы. Например, Курьяновская станция аэрации уже два года работает на собственном биогазе и вырабатывает энергию; наши бытовые отходы являются энергоресурсами — вырабатывается и используется метан; подобная установка монтируется на Люберецкой станции Московского канала. Большие перспективы рекуперации электрической энергии — на общественном транспорте при торможении электропоездов, трамваев: есть ряд предложений, которые мы изучаем. Например, в метрополитене уже применяются поезда «Русич», где используется энергия при торможении.

— *Решена ли проблема грамотной утилизации ртутных ламп, источников питания?*

— Эта проблема характерна не только для Москвы, но и для регионов, а также западных партнеров. У нас есть пункты сбора ртутных ламп, и даже целое предприятие «Экотехпром», которое принимает и перерабатывает использованные ртутные лампы. Но нужна пропаганда, чтобы москвичи не выбрасывали лампочки в мусор - а сдавали в магазины. Мы выступаем за применение в ценообразовании налога на прием отходов — как делается в некоторых странах, например, в Германии, когда в стоимость товара включена его утилизация. Но что касается ртутных ламп, думаю, что они постепенно, как лампы накаливания, уйдут — потому что будущее за светодиодными лампами. Они более долговечны, безвредны. В программе энергосбережения есть раздел «экология», и хотел бы обратить внимание, что в городе подготовлена программа охраны окружающей среды, где есть раздел, посвященный энергетике. Ведь любое действие по сбережению ресурсов направлено на снижение вредных выбросов в атмосферу, и в программе энергосбережения показатели такие указаны.

— *В связи с инициативой Президента о создании административного центра*

*в области, есть ли в Подмоскovie генерирующие мощности, на которые можно «посадить» крупные строительные объекты — или придется создавать новую энергосистему?*

— Это не совсем тема энергосбережения, но отвечу, потому что наш департамент формирует стратегию развития энергетики города; она утверждена в 2008-м. На базе этой стратегии сделаны генеральные схемы развития тепло-, газо-, электроснабжения. Данные схемы мы ежегодно актуализируем, и программа корректируется. В целом по городу дефицита нет ни по электроэнергии, ни по теплоснабжению; теплоноситель еще в советские времена готовился с запасом минимум 30%. С электроэнергией были проблемы в начале 2000-х, но благодаря усилиям РАО ЕЭС и Минэнерго дефицит ликвидирован, а наша программа энергосбережения помогает улучшить ситуацию с ресурсами. Если комплексно рассматривать развитие города и программу энергосбережения, то при совместном их действии мы будем использовать в 2020 году столько же ресурсов, сколько сейчас — то есть развитие города будет обеспечено энергосбережением. Которое, впрочем, заключается не только в примитивном «уходя, гаси свет»: когда на электростанции паросилового блока меняется на парогазовый, то коэффициент использования топлива на выработку киловатта снижается. Ведь сама по себе энергетика очень энергоемка: есть собственные нужды электростанции, есть потери в сетях. Сокращая все эти потери, улучшая коэффициент использования топлива, мы добиваемся того, что развитие города происходит без увеличения расхода газа, мы даже планируем сокращение его расхода.

Если говорить о конкретных точках города, проблема дефицита местами существует — но решается в оперативном режиме. Любая стройка не делается за неделю, есть жизненный цикл проектирования, подготовки... Если заявка на мощности подана в сетевую компанию, по правилам технологического присоединения дается 720 дней для того, чтобы ее исполнить. Если сегодня мы решили строить Сколково, то по мере реализации этой стройки заявка будет выполнена. Для примера, есть особая экономическая зона в Зеленограде. Пять лет назад начали раскручивать этот проект, сегодня он на выходе. Все ресурсы уже есть — и тепло и электроэнергия; сделать внутреннюю разводку — вопрос нескольких месяцев. Не вижу здесь проблемы, тем более что сетевое хозяйство у нас развито, и ресурсы соседних регионов легко доступны Москве.



## Премьера инновационного агентства: новый план премьера



**Агентство стратегических инициатив (АСИ) было создано по поручению председателя Правительства РФ Владимира Путина; цель проекта – поддержка уникальных общественно значимых проектов, инициатив среднего предпринимательства и создания новых социальных лифтов. Что это: новый орган государственной власти, или общественный совет при весомой фигуре, или информационный повод вспомнить о людях, способных выращивать резвых, но нежных «газелей» на каменистой почве российской экономики? О сути проекта и его значении рассуждают ректор Высшей школы экономики Ярослав Кузьминов, и директор Департамента экономики и финансов правительства РФ Андрей Белоусов.**

— Событие, о котором сейчас пойдёт речь, аналогов в нашей действительности не имеет, — интригующе начал беседу Андрей Белоусов. — О создании Агентства стратегических инициатив Владимир Путин объявил лично 25 мая, после чего в Интернете и СМИ появилось множество вопросов и невнятных ответов — что свидетельствует о недостатке информации. Попытаюсь рассказать, что задумывается. Прежде всего хотел бы подчеркнуть, что это личная идея Путина; проект появился в результате многочисленных поездок. У нас есть средний бизнес, *Self-made men*, которые в 1990-е начинали бизнес в подвалах и гаражах: выходцы из НИИ, отставные военные... Некоторым удалось вырасти даже в ТОП-400 российского бизнеса; некоторые вышли на мировые рынки. Эти компании представляют сегодня важнейший драйвер нашей экономики — но максимально отделены от государственной власти, потому что между ними и Правительством выставлен ряд барьеров; существует множество граждан и организаций, которые монополизируют точку зрения бизнеса и транслируют её не всегда достоверно... Во время многочисленных поездок премьер-министр многократно встречался с успешными представителями бизнеса; поездки по стране в значительной мере и состояли из подобных встреч, рассказов о проектах и проблемах. В результате и возникла идея создать канал «прямой коммуникации» с этим слоем, дать возможность донести точку зрения не через чинов-

ников, а непосредственно до премьер-министра. Агентство должно стать инструментом для решения проблем бизнеса. Классический пример: компания выросла в регионе; пока она была маленькой, то никого не интересовала, но дойдя до определённых размеров — она интересует и рейдеров, и местную администрацию... что зачастую одно и то же. Если ей удастся справиться с этой проблемой и прорасти выше — она вступает в конфликт с гигантами, в том числе иностранными... которые начинают натравливать на них некоторые наши федеральные структур. Если она все-таки растёт и дальше, выходит на глобальный рынок — то сталкивается с очередными проблемами, о которых даже не подозревает. Чтобы помочь пройти этот путь, и создаётся инструмент, который наделяется административным, политическим и отчасти финансовым ресурсом.

Функции Агентства вытекают из его идеологии. Во-первых, сопровождение знаковых проектов, которые выходят за границы интересов отдельных инициаторов: если они представляют собой общественный интерес, хотя бы на стадии кейса, они могут получить поддержку. Несколько базовых принципов будут заложены в работу. Первый — не навредить другим: если поддерживается один проект или команда, не должно быть подавления других. Это будет определяться путём полной, тотальной открытости процесса, который будет вестись представителями самого бизнеса в органах управления агентством.

Основной ресурс поддержки проектов и команд – организационный и коммуникативный: руководство агентства будет знать, куда обращаться и как снимать ограничения, возникающие перед проектом или командой.

Вторая важная функция – это выявление барьеров, ограничений — для их снятия. На это и будет направлен потенциал Председателя правительства. Должен возникнуть режим, при котором работа будет вестись по конкретным случаям и поводам; в этом смысле агентство будет выполнять функцию общественной приёмной и омбудсмена в одном лице.

Третья функция – содействие в создании системы профессиональной аттестации, потому что именно средний бизнес испытывает наибольшие сложности в идентификации профессиональных руководителей. Профессионал, если это не юноша с вузовской скамьи, практически не поддается идентификации: даже опыт работы в предыдущих фирмах не говорит ни о чем.

Ещё одно направление, на которое тоже Владимир Путин обратил внимание, — это поддержка молодых команд, которые взяли на себя инициативу вести проекты в социальной сфере. Речь идёт о театрах, музеях, больницах, поликлиниках, школах, детских садах, детских домах и так далее. Такие команды есть, они работают сейчас «в нишах» нашего законодательства — но это самый подавленный бизнес, в наиболее агрессивной среде и с наибольшими ограничениями. Оказать им поддержку начиная от пиара и заканчивая грантами – задача этого агентства.

В чём принципиальные особенности агентства? Первая – это канал прямой коммуникации. Вторая — что агентство будет иметь сетевой характер. Сейчас проходит конкурс на замещение должности генерального директора; из нескольких тысяч заявок у нас уже аккредитовано более тысячи; из них примерно половина из Москвы, Московской области и Питера, остальные по всей России, есть из-за рубежа, хотя и немного. Идет много заявок от Поволжья, до 10% заявочной компании.

Из этой массы будет отобран один генеральный директор и три его заместителя, и 25 человек экспертного совета, которому будут переданы управленческие функции и возможность прямого обращения к премьер-министру. Но речь прежде всего о том, что из этих людей будет создана опорная сеть агентства, которая будет проходить в регионах. Возникнет представительство и актив агентства; уже происходит формирование этой опорной сети. В чём состоит функция и миссия этих людей? Мы исходим из того,

что если человек зарегистрировался и подал заявку, значит, он фиксирует, что у него есть инициатива, есть идеи не только помочь себе, но и другим; и что он готов подставить плечо своему сословию и власти, которая в этом реально нуждается. Поэтому люди, которые сейчас подают заявки, сформируют костяк будущей сети. К формированию заявочной компании сейчас активно подключились организации вроде «Деловой России», которые поставляют кандидатов, в том числе в конкурсе участвует кое-кто из руководства организации. Торгово-промышленная палата, некоторые губернаторы тоже активно включились в работу. Важно, что создаваемая сеть позволит нам работать face to face — как работают сетевые маркетинговые компании. Важно, что агентство должно работать с каждой успешной компанией, которая себя заявила, спозиционировала себя на рынке, но испытывает трудности. Обеспечить такой канал можно только через сеть.

Последнее, что я хотел бы отметить: агентство – это не правительственная структура, с чиновниками и мигалками. Из чиновников в руководство войдут Владимир Путин и, скорее всего, Министр экономического развития. В наблюдательный совет войдут представители бизнеса, и губернаторы — лидеры по привлечению инвестиций. Войдут, безусловно, руководители бизнес-сообществ. Но решения наблюдательного совета будут подписываться Путиным и являться обязательными для системы исполнительной власти. Экспертный же совет будет состоять только из представителей бизнеса, там не будет вообще ни одного чиновника. Руководитель экспертного совета также будет принимать участие в заседаниях наблюдательного совета. Функция экспертного совета будет состоять не только в экспертизе. Он будет заниматься селекцией проектов, которые продвинутся дальше в агентство; это будет фильтр, который избавит от лоббизма и обеспечит ценз качества. Во-вторых, совет будет стоять между агентством и наблюдательным советом, занимаясь экспертизой решений: агентство готовит решение по каким-то инициативам, а экспертный совет проверяет, в какой мере оно отвечает интересам дела.

Как организован конкурс? Любого гражданин РФ, имеющий опыт в бизнесе либо участия в компании (это крайне желательно, так как система баллов даёт максимальные предпочтения таким людям), заполняет несколько документов в электронном виде: электронное резюме и несколько сочинений на свободную тему, основные из которых – это «Как я вижу функционал агентства и его основную миссию», второй «Как я вижу организационно-хозяйственную структуру и

агентство – это не правительственная структура, с чиновниками и мигалками. Из чиновников в руководство войдут Владимир Путин и, скорее всего, Министр экономического развития. В наблюдательный совет войдут представители бизнеса, и губернаторы — лидеры по привлечению инвестиций. Войдут, безусловно, руководители бизнес-сообществ. Но решения наблюдательного совета будут подписываться Путиным и являться обязательными для системы исполнительной власти. Экспертный же совет будет состоять только из представителей бизнеса, там не будет вообще ни одного чиновника. Руководитель экспертного совета также будет принимать участие в заседаниях наблюдательного совета. Функция экспертного совета будет состоять не только в экспертизе. Он будет заниматься селекцией проектов, которые продвинутся дальше в агентство

финансовые планы агентства», третье — по собственному жизненному опыту: наподобие советской автобиография, только о бизнесе. Четвертое — некая аннотация о публикациях в прессе на данную тему, если таковые были. Папка формируется в «личном кабинете», обезличивается и поступает экспертам; эту команду сегодня сформировали Высшая школа экономики и Академия народного хозяйства. Эксперты оценивают «эссе» по 10-бальной шкале, причём не видя кандидатов; каждое эссе оценивается не менее чем тремя экспертами, которых случайным образом выбирает компьютер. Если оценки отличаются более чем на три балла, то рассмотрение резюме передается другой «тройке»: как либо эксперты недобросовестно подошли к работе, либо эссе позволяет делать противоположные суждения. В итоге у каждого участника возникает рейтинг; он упорядочивается — и вместе с оценкой резюме поступает членам комиссии во главе с Путиным. Экспертная оценка является не более чем рекомендацией — любой член комиссии может полностью поменять оценки. Из верхних 25 лидеров списка будет сформирован экспертный совет, с которым и будет встречаться Владимир Путин; встреча намечается в конце июля и будет обозначать организационный старт агентства. По результатам очных встреч с премьер-министром, будет назначен генеральный директор агентства. Такова конструкция, которую мы должны выстроить. Но важно еще раз подчеркнуть, что конкурс — не столько инструмент формирования 25 человек экспертного совета, сколько формирование сети людей, обеспечивающих работу агентства в регионах.

#### Ярослав Кузьминов:

— Инициатива Путина — это, на мой взгляд, ответ на один из главных вызовов новому обществу, которое стало более богатым, развитым, стабильным, и до 25% которого можно отнести к среднему классу, а через 10 лет этот показатель достигнет 35-40%. Но есть обратный эффект, который мы чувствуем: обострение проблемы социальных лифтов. В 1990-е годы и даже начале 2000-х существовала возможность быстро сделать карьеру, построить бизнес, пробиться и занять хорошие позиции — она была выше, чем сейчас. Это естественный эффект, который есть во многих странах: на западе карьера экономиста, юриста, предпринимателя — гораздо медленнее чем у нас. Эта проблема отрицательно влияет на социальную динамику, и для нас важно не допустить, чтобы замедление социальных лифтов остановило процесс модернизации России. Сейчас пришло образованное поколение, в возрастной когорте 25-35 лет 57% людей имеют высшее образование; есть лишь

три страны в мире, которые имеют такие же показатели: это Канада и Финляндия; даже в Германии и США этот показатель составляет 41%. Мы выходим в мировые лидеры по уровню образованности, по уровню социальных претензий населения. И исключительно важно это новое образованное амбициозное поколение не затормозить, дать ему большие возможности, обеспечить максимум возможностей в переустройстве страны и в строительстве собственного дела. Уже было сказано, в чём состоит проект, но сделаю добавление. Основной блок предпринимателей — те, кто вырос самостоятельно. У нас есть достаточно инструментов модернизации и поддержки венчурных компаний; есть риск профанаций, что люди придут для освоения денег, а не чтобы строить бизнес, но определить это на ранней стадии невозможно. Поэтому идеология проекта другая: мы ищем людей, которые построили свой бизнес.

Второе направление деятельности агентства — профессиональная квалификация. Наш рынок труда испытывает крайний дефицит достоверных данных качества работников. Эта проблема в крупных компаниях решается через собственные системы оценки, через систему обучения кадров. Но малый и средний бизнес не понимают, какой работник является качественным, и кто сколько стоит. Это явление тоже имеется в разных странах. Есть два типа системы профессиональных квалификаций: профессиональные ассоциации юристов, врачей, инженерные — где поддерживается членство и даже сдаются профессиональные экзамены нескольких уровней. Членство в таких союзах является добровольным; туда можно записаться, внести взнос, сдать экзамен — и оказаться в базе данных профессионалов. Люди, которые ищут инженера, стоматолога

или юриста, смотрят на уровень профессиональной квалификации, подтверждённый экзаменом. Вторая система профессиональной квалификации — то, как делают крупные фирмы, поставщики технологий: проходишь обучение, сдаёшь экзамен и получаешь сертификат, который помогает на рынке. Это есть лишь в небольшом сегменте, в основном занятым западными поставщиками технологий, российских компаний практически нет — но это является препятствием для развития рынка технологий, хотя у нас тоже есть крупные компании, способные поставлять на рынок систему профессиональных квалификаций, им надо лишь помочь. В чем, собственно, и будет задача агентства. Проблема должна решаться через создание профессиональных ассоциаций, причем так, чтобы это движение не было сосредоточено только в Москве, как часто бывает с такими инициативами. Важно, чтобы создание профессиональных ассоциаций проходило с опорой на регионы, как минимум 15-25 сразу; тогда мы можем получить гарантию, что речь идёт о проекте, оказывающем воздействие на рынок.

Последнее направление — это реформа социального сектора, который остается самым недореформированным; его проблема — не только устаревшие организационные финансовые формы, когда финансируются учреждения, а не получение услуг; социальный сектор — самый слабый по менеджменту. Менеджерские команды не могут освоиться в тех условиях, которое предложило им государство, и важно кадровое подкрепление модернизации социального сектора: это образование, здравоохранение, культура, наука. Именно молодые предприниматели и менеджеры могут явиться кадровой основой формирования системы профессиональ-





ных квалификаций и реформы социального сектора. Именно оттуда мы можем черпать инициативу в регионах, формировать управленческие команды. Какую-то часть мы обязаны находить внутри учебных заведений, но управленческий, экономический аспекты управления — здесь важен опыт организации бизнеса. Синтез профессионализма и опыта бизнеса должны быть принципом работы агентства и кадровой базы для развития страны. Мы ставили вопрос о нарастании рисков замедления социальных лифтов, докладывали премьеру — и мне кажется, что его ответная инициатива представляет асимметричный ответ на проблему. Экономисты привыкли думать в терминах ресурсов и институтов. Добавим ресурсов, изменим законы... Но инициатива Путина при создании данного агентства — включение нового кадрового рычага модернизации, массового, с опорой на регионы.

— *Если создание АСИ — это ответ на инновационные вопросы общества, то получается, что у президента есть свой ответ «Сколково», у премьера свой «АСИ»? Президент начал это тему с начала президентства, премьер подхватил только сейчас. Складывается ощущение, что это явление предвыборная гонка. Не так ли?*

**Ярослав Кузьминов:**

— Традиционной журналистской интерпретацией является «вот это всё к выборам» и «это всё в рамках политической конкуренции двух команд». Проект начнёт приносить реальные плоды в 2012-2014 году. Система профессиональных квалификаций, например — очень долгоиграющий проект; хорошо, если мы заложим её основу к 2015 году, это будет большой успех. Если мы обновим менеджмент социального сектора к 2015-2018 году — это будет огромный успех. Поэтому многие СМИ несправедливо, неадекватно трактуют те или иные инициативы власти — и Медведева, и Путина. АСИ — это долгоиграющий, а не предвыборный проект. Экспертная группа, которую создал премьер в декабре-январе, собрала людей, многие из которых премьера активно критикуют политически. Это проект человека, который чувствует политическую ответственность за развитие страны в долгосрочном периоде. То же самое можно говорить о президентской программе модернизации, то есть совокупности институтов, которая создана. Какие-то проекты могут не принести результата, но если мы ко всем инициативам модернизации начнем относиться как элементу политической игры, то сами себя оглушаем: получается, что мы находимся в странной стране, где никто не хочет работать. Такого не бывает, есть много

людей, которые хотят заниматься делом, а не политическими играми.

— *Будут ли сотрудничать, и если да, то как, АСИ и президентская комиссия по модернизации и Сколково, раз уж цели единые?*

**Андрей Белоусов:**

— На этот второй вопрос ответить несложно: я лично вот занимаюсь созданием АСИ, и при этом я хожу в комиссию по модернизации и рабочую группу по Сколково. Конечно, сотрудничество будет. Есть принципиальная разница между Сколково и этим проектом, хотя тот и другой проекты работают на одну цель — модернизацию. Сколково — проект в некотором смысле элитарный, это будущая модель особой экономической зоны, которая выключена из общей системы специальным законом; это очень ресурсоёмкий проект, выращивание некоего нового формата, конструкции, которая будет тиражироваться в случае успеха. Проект АСИ — изначально массовый, направленный на унификацию и привлечение максимального количества людей в эту работу. По идеологии он ближе к общественному движению или к институтам гражданского общества. Что касается сроков — если бы он был предвыборным, то стартовал бы год назад. Но с выборами он связан в том, что в последнее время интенсивная реакция общества и бизнеса подстегнула создание агентства, хотя идея блуждала в воздухе давно. В прошлом году было несколько встреч Путина с активом «Деловой России» и РСПП — встречи были продуктивны, продолжались по несколько часов; на их основе рождались десятистраничные поручения. Стало ясно, что есть значимый класс людей со специфическими проблемами, которые надо видеть и разрешать. С другой стороны, в обычном бюрократическом режиме эти проблемы не решаются. Как обычно, у нас подобные рода поручения выполняются на 70 %, но и это означает, что бизнес их чувствует в лучшем случае на 30 %. Что такое выполнение бюрократически? Поэтому в данном случае система будет работать так, чтобы инициаторы чувствовали отдачу.

— *По сути, основа проекта — прямое взаимодействие бизнеса и Владимира Путина. Но если, допустим, Путин не будет баллотироваться в президенты и не останется премьером, проект разваливается? Не станет ли проект заложником позиции, которую сейчас занимает В.В. Путин?*

**Андрей Белоусов:**

— Ответ опять же очень простой: это проект долгоиграющий, нам сейчас его надо запустить, разжечь. Если он будет правильно за-

Есть принципиальная разница между Сколково и этим проектом, хотя тот и другой проекты работают на одну цель — модернизацию. Сколково — проект в некотором смысле элитарный, это будущая модель особой экономической зоны, которая выключена из общей системы специальным законом; это очень ресурсоёмкий проект, выращивание некоего нового формата, конструкции, которая будет тиражироваться в случае успеха. Проект АСИ — изначально массовый, направленный на унификацию и привлечение максимального количества людей в эту работу. По идеологии он ближе к общественному движению или к институтам гражданского общества. Что касается сроков — если бы он был предвыборным, то стартовал бы год назад.

Они и сейчас звонят прокурорам, если есть телефон. Но влияние прокурора на бизнес-процессы весьма ограниченное — особенно если с другой стороны находится руководитель налоговой службы, знакомый другой компании. И начинается выяснение, чьё знакомство круче. Что я сейчас скажу, не инновация — мы в некоторых случаях уже так работаем. Приходит человек, скажем, из крупной компании, которая занимается сборкой суперкомпьютеров. Они российский рынок освоили, репутация хорошая — нужно выйти в Европу. К ним прикрепляется сотрудник, у которого есть административный ресурс, чтобы помочь им обратиться куда надо: в данном случае, например, задействовать потенциал Межправительственной комиссии.

пущен, после этого механизм не остановишь. Если удастся возбудить энергию масс, на что мы и работаем, прямое участие Путина на последующих этапах не понадобится. После того, как будет создана работающая структура, она понесётся за счет собственной колоссальной энергии. Но на ближайшие полгода личное участие премьера необходимо. Дальше существует несколько форматов, как система сможет работать с участием Путина, и без него – в зависимости от того, где он окажется. Но судя по тому, какой интерес проявляет к этому делу премьер-министр, подозреваю, что без Путина агентство не останется в любом случае.

— *Вы сказали, что бизнесмены будут обращаться со своими проблемами в АСИ. Но не предпочитают ли бизнесмены по-прежнему звонить знакомым прокурорам?*

**Андрей Белоусов:**

— Они и сейчас звонят прокурорам, если есть телефон. Но влияние прокурора на бизнес-процессы весьма ограниченное — особенно если с другой стороны находится руководитель налоговой службы, знакомый другой компании. И начинается выяснение, чьё знакомство круче. Что я сейчас скажу, не инновация — мы в некоторых случаях уже так работаем. Приходит человек, скажем, из крупной компании, которая занимается сборкой суперкомпьютеров. Они российский рынок освоили, репутация хорошая — нужно выйти в Европу. К ним прикрепляется сотрудник, у которого есть административный ресурс, чтобы помочь им обратиться куда надо: в данном случае, например, задействовать потенциал Межправительственной комиссии. Это может сделать любой бизнесмен, если знает, к кому обратиться в Минэкономразвития, если вообще знает, что Межправкомиссия существует — и что это инструмент, который на межправительственном уровне должен снимать барьеры и решать разногласия. Второе. Например, у меня был случай в Томске: ко мне обращается компания и рассказывает про безобразия, которое творит с ними местное отделение Сбербанка. Хорошо, что он ко мне обратился, потому что я лично знаю Германа Грефа. Я не могу попросить дать деньги, потому что это будет означать конец моих с ним хороших отношений, но могу попросить его разобраться со своими подчинёнными, о существовании которых он знает, но не знает об их безобразиях. Что он, собственно, и сделал. Таких примеров много. Они должны быть поставлены на системную основу, это и есть функционал омбудсмена.

**Ярослав Кузьминов:**

Поможет ли проект перестройке того ведения бизнеса, на которое он в ряде случаев сейчас вынуждается. Чем инвестировать в новые технологии, маркетинг, кадры — проще и дешевле построить отношения с тем или иным элементом системы. Желательно силовым, чтобы другие боялись. Или отнять у других, закрыть конкурента; или еще как-то обеспечить себе первое место. Не будет ли агентство мультиплицировать эти эффекты, выводя их на следующий уровень распределительных и силовых возможностей государства? Ключевой момент проекта — сетевой характер. Мы бы хотели создать работающие сети из нового бизнеса в регионах, чтобы они в рамках своих ассоциаций обсуждали эти проблемы — кого обидели, справедливо ли организован, как работают контрольно-надзорные органы, просматривается ли частный интерес чиновника в том или ином бизнесе. Это элемент публичного обсуждения, где соединяются интересы разных предпринимателей. Рынок – это, в первую очередь, объединение людей, которые обмениваются информацией, имеют общие ценности, и которые принимают или отвергают тот или иной вид поведения. В Нидерландах сейчас около 50% сделок оформляется без письменного договора – вот уровень доверия в развитой экономике. Мы должны создать эти сети на уровне действующих предпринимателей. Сейчас речь идёт о рынке административного ресурса, который мы хотим прекратить — и сделать государство цивилизованным гарантом, не вмешивающимся в рынок. И есть только один метод: звонками Путину, Медведеву ничего не сделаешь, можно лишь помочь людям отстаивать свои сети, делать публичными такие проблемы.

— *Прямой канал коммуникаций с премьером позволит бизнесу решать как конкретные проблемы конкретных компаний, так и системные, которые волнуют весь бизнес. Но нет ли опасности, учитывая сколько у нас компаний и сколько у них проблем, что премьер просто завяжет?*

**Андрей Белоусов:**

— На самом деле, премьер-министр с большим удовольствием занимается этими проблемами; даже на презентации АСИ люди рассказывали о проблемах, которые вытекают из несовершенства регуляторов. Например, есть наукоёмкий бизнес, лаборатория находится в Японии, а бизнес связан с производством зубной пасты: провезти образцы через границу невозможно, и они всячески извращаются, чтобы это сделать. Премьера это зацепило, он тут же дал соот-

ветствующие команды. Примеров, которые должны доходить до уровня председателя правительства, не так и много — несколько десятков. Конечно, должна работать система выявления этих вопросов, которая опирается на сеть, на обсуждение в сообществе. Типовые случаи, в которых задействованы федеральные органы исполнительной власти, например таможенная или налоговая служба — будут выноситься на уровень премьера.

**— Если в экспертном совете будут одни и те же лица, не получится ли эффект того, что всё, что мы создаём сверху, будет ждать общая судьба? Можно ли подобрать в экспертный совет тех самых молодых и инициативных предпринимателей?**

**Андрей Белоусов:**

— Молодые и активные как раз являются предметом работы экспертов. Мы в течение ближайшего месяца создаём систему, чтобы молодых и инициативных вытащить в качестве экспертов. Это будет в августе, мы сейчас занимаемся поиском. Насчёт стратегии: подобная инициатива в отношении среднего бизнеса — это стратегический поворот, у нас до сих пор основная ударная сила — олигархи, наш нефтяной, металлургический бизнес, хай-тек лишь эпизодично. А средний бизнес был в загоне во всех отношениях, хотя именно у него основной драйв экономического развития. Это бизнес, который делает нашу обрабатывающую промышленность, переработку. Малый бизнес, 40% — это торговля, порядка 50% — это операции с недвижимостью и остальное по всем отраслям. А средний — компании от 100 до 250 человек — составляют до 50% в нескольких отраслях — обработке, сельском хозяйстве. Впервые к ним выстраивается канал, их инструмент нагружается административным ресурсом и политическим ресурсом.

**— Не получается ли так, что мы, не завершив оптимизацию уже выстроенного, бросаемся в очередную модернизацию?**

**Ярослав Кузьминов:**

— Думаю, что четкая стратегия у государства есть — она представляет предмет широкого общественного консенсуса, и состоит в отрыве страны от сырьевой зависимости, и в существенном повышении производительности труда. Чтобы мы в максимальной степени могли использовать наши интеллектуальные, культурные ресурсы. Если говорить о соотношении прорыва и оптимизации — правительство этим занимается. Что касается модернизации социального сектора, это задача крайне сложная, но мы обязаны ее решить. Реформа систем образования и здравоохранения — проекты, которые начали ис-

полняться лишь в последние годы. Повышается эффективность регулирования рынков — это сфера ответственности государства, с которым она пока не совсем справляется, поскольку уровень конкуренции и защиты собственности не велик. Это проблема оптимизации, которую мы должны решить в рамках своей модернизационной программы. Есть новации, некоторые мы сейчас с вами обсуждаем: это новая роль среднего класса, в том числе в социальной политике. Государство обязано заботиться о людях, которые представляют собой по своим запросам по месту в жизни средний класс: последние 15 лет он жил сам по себе, но сейчас достаточно созрел, чтобы претендовать на активную роль в формировании политики. Тот факт, что лидеры государства заинтересованы в нем, ищут опору — исключительно позитивное и важное движение к будущему.

**— Каковы будут критерии отбора проектов?**

**Андрей Белоусов:**

— Есть некие принципиальные установки. Это должны быть проекты, которые должны иметь общественную значимость, и выходить либо в качестве кейса, либо в качестве масштаба за формат одной компании. Мы недавно поддержали «кейсовый» проект компании Мираторг по созданию крупнейшего комплекса по переработке крупного рогатого скота в Брянской области. Есть проекты в области электроники, которые по своим масштабам или направленности позволяют выйти на мировые рынки. Но конкретные критерии, принципы отбора должен определить сам бизнес.

**— Сколько денег понадобится, чтобы агентство начало работать?**

**Андрей Белоусов:**

— От ста до двухсот миллионов рублей, но это только прикидки: это годовая смета агентства. Но это будут не бюджетные деньги, а либо софинансирование от бизнеса, либо благотворительность. Агентство будет создаваться Правительством РФ, которое имеет право создавать некоммерческие структуры.

**— Есть ли зарубежный опыт создания аналогичных структур, как АСИ?**

**Андрей Белоусов:**

— Практически во всех развитых странах есть в той или иной форме аналог института прямого взаимодействия среднего бизнеса и государственной власти. Есть очень развитые модели, например, в Австралии, в Великобритании. Очень развёрнутая система в США — аналог нашего Министерства торговли работает на интересы бизнеса. Опыта такого много.

**— Проблемы социального направления в конечном счёте упрутся в нехватку средств; будет ли агентство заниматься прямым финансированием, должны ли у него быть средства в резерве?**

**Андрей Белоусов:**

— Мы не предполагаем, что агентство будет заниматься прямым финансированием. Этого не банк, и не фонд. Владимир Путин сказал, что не исключает финансовую поддержку через агентство, но речь идёт о грантах, о субсидировании процентных ставок и о предоставлении гарантий государственных структур. Это вопрос следующего шага.

**Ярослав Кузьминов:**

— По поводу социального сектора: ключевой проблемой развития является низкий уровень зарплат бюджетников. Задачей следующего президентства является выход этих отраслей на эффективный контракт с врачами, учителями, профессорами. Аналогичные процессы уже происходят с судьями, с офицерами армии, полиции. Хотел бы обратить ваше внимание на инициативу Владимира Путина относительно того, что учителя должны получать среднюю заработную плату по своему региону — это явное движение к эффективному контракту, основа которого — это заработная плата, которая психологически соответствует потребностям человека. Эта инициатива Путина будет реализована в этом году, но необходимо обеспечить внедрение эффективного контракта для учителей школ по всей стране. Это требует дополнительных ассигнований, но не столь больших — примерно 120 млрд. руб. на фоне общего бюджета образования в 1,5 триллиона рублей. С 2000-х годов удалось обеспечить четырехкратный рост финансирования образования, но сейчас нужно завершить эти процессы, достигнуть адекватного социального состояния работников бюджетной сферы. К менеджменту социальных учреждений вопрос дополнительного финансирования отношения не имеет. Это проблема кадровой политики, возможности мобилизовать эффективные команды менеджеров. У нас есть огромные резервы в этом отношении. Далеко не все проблемы развития в данном случае упрутся в нехватку бюджетных средств. Данный проект призван решить проблемы менеджмента, формирования молодёжных команд, готовых взяться за слабые школы и неэффективно работающие клинические учреждения. Это управленческий вызов для людей — руководство крупным социальным учреждением, которое зависит теперь от мнения потребителей — задача близкая к предпринимательству. Это социальное предпринимательство, предпринимательство не для себя.



# Больше чем театр

## Завершается реконструкция Большого театра

Первый заместитель мэра в Правительстве Москвы Владимир Ресин и руководитель ФГУ «Дирекция по строительству, реконструкции и реставрации» Марат Оганесян рассказали журналистам об «итогах и уроках» реконструкции одного из самых знаковых и проблемных объектов города Москвы — Государственного академического Большого театра, который осенью примет зрителей после реконструкции.

— Тема, которую сегодня мы с вами будем обсуждать, касается каждого из нас, — начал Владимир Иосифович. — Многие из вас во время субботних объездов, или в будние дни, посещают эту стройку. Сегодня наступил момент, когда мы с Маратом Оганесяном решили с вами встретиться и уже рассказать о том, что в течение полутора месяцев театр будет готов к проведению первого спектакля, основные работы закончены, и результат уже получил высочайшую оценку ЮНЕСКО. Зачитаю некоторые из слов в адрес строителей: «Представителей экспертной группы поразила та отдача, с которой работали реставраторы, художники, штукатуры, мастера-позолотчики. Уровень их мастерства и способности очень высокие и заслуживают особого признания. Нам удалось понаблюдать за применением в процессе работ в зрительном зале традиционных технологий росписи лепнины и золочения. Это полностью соответствует задаче по сохранению столь знаменитого исторического здания». Подытоживая свою оценку, представители Международного экспертного сообщества еще раз подчеркнули, что «в целом качество реставрационных работ произвело на нас огромное впечатление». Что касается акустики исторического здания театра, то по заявлению его директора она сейчас намного лучше той, которая была до реконструкции; мы еще не провели окончательную оценку качества акустики в подземном репетиционном зале Большого театра — она появится после испытаний. Надо обратить внимания и на такие слова в отчете международной комиссии. В нем говорится, что на данном этапе остается констатировать, что сложнейшие мероприятия по обеспечению безопасности Большого театра проведены с максимальным чувством ответственности и с учетом многогранности и объема строительного материала и сооружений. В этом большая заслуга Марата Оганесяна и всей дирекции, и 3-тысячного в среднем коллектива строителей, которые в последние несколько лет работали на театре и все-таки справились с задачей.

— **Какие технологические новшества были применены в ходе реставрации и реконструкции?**



— Первое «новшество», которое применено в Большом театре, — это сделан еще подземный театр. И площадь Большого театра теперь с 40 тыс. кв. метров увеличилась вдвое. Главное новшество в появившейся подземной части в том, что сцена репетиционного зала трансформируется. В Европе аналогов такого решения, с подземным расположением, нет. Поэтому коллектив сможет использовать новые площади для разных целей — не только репетиций. Что касается новшеств в самом театре, историческом здании, это механизация сцены. Применено передовое оборудование фирмы "Бош". Это оборудование позволяет на сцене делать всё, что раньше было не доступно режиссерам: Я не сторонник утверждений типа «лучшее в мире», но говорят, что теперь Большой театр по своей оснащенности один из лучших в мире. Дальше время покажет.

— **Скажите, удалось ли увеличить большую сцену? Одна из задач была сделать ее некое продолжение.**

— Сцена осталась в прежних размерах, а сама арьерсцена, то есть продолжение площадки, была увеличена примерно на 10 метров, за счет переноса северного фасада.

— **Есть ли уверенность, что подземные сооружения с точки зрения гидроизоляции будут служить обещанные 100 лет? Не**

**придется ли усиливать, переделывать фундамент через 20-30 лет?**

— Кто знает историю Большого театра, тот помнит, сколько раз уже он переделывался с его первого появления. Что касается завершающихся работ, они делались под ежедневным контролем, и будут приниматься Ростехнадзором и соответствующими комиссиями. Не думаю, что при таком тщательном исполнении и при приемке может скраться что-то, что помешало бы театру существовать. Я не могу судить о том, что будет через тысячу лет; как говорят китайцы, «что вы торопитесь, перед нами вечность?» Не могу сказать и о том, что будет с сооружением через 100 лет, но уверен, что в ближайшее время театр не будет требовать никаких дополнительных работ по причине протечек.

— **Какие наиболее сложные проблемы приходилось разрешать в ходе работ по реконструкции, и какие изменения представляют особую гордость?**

— Я думаю, мы на этот вопрос ответим вместе с Оганесяном. Я ночь не спал, когда мы снимали старый театр с временного основания, с этих свай, и сажали на новый, сделанный. Риск был колоссальный. Если, не дай Бог, какое-либо несоответствие — мы могли бы потерять здание. Задают много вопросов,

и я сам сомневался в свое время: зачем надо было делать подземный театр, лучше бы — стоянку машин и т.д., зачем рисковать? Да, действительно, риск был огромный. Но сейчас, когда это сделано и Театр получил свой новый облик, думаю, что все-таки решение было правильное. Театр получился со всех точек зрения: сохранено старое здание, но театр обновился. И то сложнейшее, новое, я бы сказал, «послезавтрашнего дня» — оборудование, которое смонтировано сейчас в Большом театре.

М.М.ОГАНЕСЯН

— Я позволю себе добавить: конечно, пересадка здания на основной фундамент — это наиболее сложный и ответственный момент в этапе реставрации и реконструкции Большого театра. Но еще одна важная деталь, на мой взгляд, — это количество позолотчиков, которых удалось собрать под крышей Большого театра для производства позолотных работ, потому что был объем огромный. Более 700 человек у нас работало в театре. Это было достаточно сложно, собирали их практически по всей стране.

— *Продуманы ли интерьеры Большого театра для удобства использования инвалидами?*

— Если раньше в Большом театре ничего не было для людей с ограниченными возможностями, то сегодня эти решения использованы и в Большом зале, и в подходах к Большому театру, и в подземной части здания. Это целый ряд работ, включающий лифты, подъемники, пандусы, специальные кресла и т.д. Все лифты у нас оборудованы для перемещения людей с ограниченными возможностями. Есть специальные механизмы для перемещения «колясочников» по лестницам; решения соответствуют старинному зданию и не искажают его облик — все-таки это реставрация, мы не могли бездумно переделывать все. Но для людей с ограниченными возможностями сделано всё и даже более.

— *Как вы оцениваете работу генерального подрядчика по реставрации исторического здания — компании "Су-Проект"?*

— Я вам коротко скажу, что я оцениваю работу генерального подрядчика "СУ-Проект", или инвестиционная группа "СУ-Капитал", положительно. Сетевые графики, с которых мы начали, были составлены 2 года тому назад, когда сложилась критическая ситуация с бывшим Генеральным подрядчиком. Тогда президент России издал распоряжение о создании специальной группы во главе с Александром Бегловым по реконструкции Большого театра, куда вошел целый ряд руководителей федерального и московского уровня. Тогда эта Комиссия взяла на себя полную ответ-

ственность за работу, за качество и за сдачу после реконструкции Большого театра. Все это делалось вместе с новым Генеральным подрядчиком. Я говорю с точки зрения члена этой Комиссии; Марат может дать оценку как заказчик, непосредственно под которого этот Генеральный подрядчик работает.

М.М.ОГАНЕСЯН

— Я могу только добавить: качественная, добросовестная работа, фактически 24-часовая, никаких вопросов у нас к Генеральному подрядчику нет. Я с уверенностью могу сказать, что он доведет свое дело до завершения, и театр будет открыт в срок в соответствии с графиком, подписанным министром культуры РФ и утвержденным рабочей группой при президенте.

— *В комплексе Большого театра входит дом Хомякова, за северным фасадом. Вы планировали сдать его на год позже — в 2012 году. А сейчас, судя по тому, что дом стоит розовенький и чистенький, успеете раньше?*

— Дом сдается вместе с Большим театром. Работа завершается, но это единственное место, где еще полтора месяца надо поработать, чтобы все довести до ума. Сейчас полным ходом идут работы внутри и благоустройство. Но дом Хомякова имеет принципиальное значение для Большого театра — в нем расположены служебные помещения. Кроме того, никогда ни хор Большого театра, ни оркестр не имели репетиционных залов — а теперь получают. Также в этом доме будут артистические, подсобные помещения. Короче говоря, Большой театр, благодаря дому Хомякова и тем дополнительным 40 тысячам метров получает все возможное и невозможное, чтобы артисты могли нормально работать.

— *Скажите, в какую в итоге сумму вылилась реконструкция Большого театра. Называлось примерно 20 млрд. рублей, по-моему. Так ли это? Сколько в итоге? И остались ли вопросы у Счетной палаты?*

М.М.ОГАНЕСЯН

— Я отвечу следующим образом. Стоимость объекта всегда определяется после передачи его пользователю. Поскольку передача еще не произошла, значит, я точной стоимости объекта называть не буду, а могу только подтвердить сумму, которую вы обозначили в вопросе: Министр культуры на недавней пресс-конференции ее обозначал. Примерно стоимость такая. Что касается Счетной палаты, то у нас ежемесячно идет отчет в Счетной палате, и был аудитор недавно с проверкой. Вопросов на сегодняшний день нет.

— *Сохранены ли исторические конструкции, в частности, деревянные детали? Каким образом проработаны проти-*

Первое «новшество», которое применено в Большом театре, — это сделан еще подземный театр. И площадь Большого театра теперь с 40 тыс. кв. метров увеличилась вдвое. Главное новшество в появившейся подземной части в том, что сцена репетиционного зала трансформируется. В Европе аналогов такого решения, с подземным расположением, нет. Поэтому коллектив сможет использовать новые площади для разных целей — не только репетиций. Что касается новшеств в самом театре, историческом здании, это механизация сцены. Применено передовое оборудование фирмы "Бош". Это оборудование позволяет на сцене делать всё, что раньше было не доступно режиссерам: Я не сторонник утверждений типа «лучшее в мире», но говорят, что теперь Большой театр по своей оснащенности один из лучших в мире. Дальше время покажет.

*вожарная система — занавес, система безопасности, видеонаблюдение? Большой театр будет принимать сотни людей, и поэтому это беспокоит жителей.*

М.М.ОГАНЕСЯН

— Противопожарной безопасности уделено больше половины внимания проектных, экспертных и надзорных организаций. Смонтирован противопожарный занавес. Он полностью готов, получены все сертификаты. Подобная система присутствует во всех современных театрах мира, в том числе и в Большом. Нами вместе с проектной организацией разработаны специальные технические условия, поскольку это реконструкция в основном исторической части здания. Они утверждены Департаментом надзорной деятельности МЧС, утверждены Министерством регионального развития. Все мероприятия, что были прописаны в специальных ТУ, выполнены. Более того, на мой взгляд, в здании смонтированы самые современные системы оповещения о пожаре и о тушении пожара: обычный водопровод, спринклерная систе-



ма, и водопровод высокого давления, в котором вода находится под давлением почти 200 атмосфер. То есть это совершенно новая система, которая уже сейчас проходит комплексные испытания. Никаких проблем нет, испытания идут, на мой взгляд, хорошо.

В.И.РЕСИН

— Представляете, какой колоссальный объем работ там выполнен, если сейчас на завершающем этапе более 2 тыс. рабочих, а в среднем 2 тыс. 300 человек продолжают там работу круглые сутки. Так сложилась жизнь, что я принимал участие во многих уникальных объектах — это и Олимпиада 1980 года, и храм Христа Спасителя, и комплекс на Поклонной горе, и другие театры и здания, которые мы построили. В целом, точки зрения техники, технологии, насыщенности, я на таком объекте в своей жизни ранее участия не принимал. Даже храм Христа, который мы его построили за 5 лет. К сожалению, из-за нерадивых строителей на первом этапе реставрации Большого театра она затянулась почти на 7 лет. А можно было построить за 3 года. Но по сложности я такого объекта в своей практике не встречал. Очень сложный объект — а фактически, целых два. Один — это реставрация, совершенно другой подход. А тут же рядом с реставрацией новое строительство. Не забывайте, что ведь северный фасад театра перенесли — габарит исторического здания театра увеличен на 10 метров. Не шутка. Всё это в здании, которое построено в начале XIX века! Поэтому, если переводить на врачебный язык, это не просто операция на сердце, а такая, когда надо не только сосуды и клапаны поправить, но и ещё новое сердце

поставить. Настолько это серьезно.

**— Если здание стало на 10 метров длиннее, не противоречит ли это Закону об охране Федеральных памятников?**

— Всё было оформлено надлежащим образом. И жизнь заставила, действительно, на 10 метров увеличить объем. Иначе нельзя было бы смонтировать оборудование. Это касается только северного фасада; что касается 73-го Закона об охране памятников, это решение не противоречит, юридически всё это оформлено. Есть заключение экспертного совета.

**— Вы убедительно рассказали, что предприняты важные меры для безопасности здания. Но, всё-таки, внутренний зал — это огромное 6-этажное помещение, в случае чего, как оттуда бежать?**

— Во-первых, надо сделать так, чтобы не пришлось бежать — в крайнем случае идти. А, во-вторых, предусмотрены все запасные выходы, пути эвакуации людей. Всё утверждено. И раньше было — но сейчас, с условием появления новых площадей, всё это пересмотрено и детально разжевано. Конечно, будут сделаны указатели путей эвакуации, и так далее. Но, Бог даст, убежать не придется. Кстати, два выхода около фонтанов, которые похожи на подземный переход — это фактически выходы из подземного помещения. Так что всё предусмотрено.

М.М. ОГАНЕСЯН

— Тоже надеюсь, что не придется пользоваться теми мерами, которые приняты для безопасности людей. Но добавлю сухим языком: ВНИИПО разработаны все мероприятия, проведен расчет пожарных рисков, учтены

все движения людей в процессе эвакуации со всех 4-х ярусов Большого театра. 6 этажей — 4 яруса. 28-я и 29-я лестница являются эвакуационными, 30-31-я тоже участвуют в расчете пожарных рисков. Т.е. 4 лестницы на каждый ярус обеспечат движение людей в эвакуационные входы-выходы.

**— У меня вопрос по поводу галереи, которая сейчас будет строиться и, видимо, будет связывать основное здание с новым. Во-первых, не противоречит ли этот надземный переход, опять же, 73-му закону? Мне кажется, это строительство на памятнике архитектуры. Нельзя ли было найти более бережное решение — например, связать здания подземным переходом? т. е. не портить вид на фасад дома Хомяковых?**

— По просьбе коллектива театра, Министерство культуры приняло решение о таком переходе. В основном это связано с балетной группой. Все согласования были получены. Я согласен, что может быть стоило сделать этот переход где-то в другом месте, но принято такое решение. Но думаю, он не испортит вида театру, потому что его особо и не видно.

— При реконструкции, использовались новейшие технологии для акустики. Скажите, а использовались старинные секреты для улучшения акустики?

— Вы очень интересный вопрос задали. И в Консерватории, и в Большом театре акустика до советского времени была лучше, чем в советское время. Потому что в советское время при реконструкции и ремонтах использовали бетон, всякие другие материалы, которые не рекомендуются для акустики. Поэтому при ре-



ставрации и реконструкции Большого театра оставлены все материалы, что были в старое время — но с точки зрения противопожарной безопасности, они прошли специальную обработку — оклеены, наполнены, насыщены, чтобы не было пожара. Но акустика осталась благодаря этому. Кроме того, во время работ по реставрации, мы находили именно тот материал, что был использован много лет тому назад при строительстве. И древесину нашли, и другие материалы. Поэтому акустика получилась очень качественная.

М.М. ОГАНЕСЯН

— Добавлю, что зрительский зал спроектирован как дека инструмента внутри. Были применены материалы, из которых делают музыкальные инструменты — это акустическая ель. Часть панелей, которые применялись ещё в театре 1856 года, нам удалось восстановить и сохранить. Остальные были сделаны из акустической ели, из которой делают музыкальные инструменты. Полностью, по всем характеристикам, она соответствует материалу, который был заложен компанией «Мюллер БНН», которая, в принципе, ведет все акустические мероприятия в Большом. Мы ещё не проводили окончательные замеры по акустике, но уже понятно, и есть заключение сопровождающей компании, что акустика гораздо лучше, чем была в театре советского времени. Мы ждем большую группу представителей ЮНЕСКО — они и ранее приезжали и проверяли, как мы выполнили реставрационные работы. Сейчас мы их ждем, чтобы они проверили акустические характеристики Большого театра. В основном зала Большого театра. После этого будет отчет, мы вас тоже с ним ознакомим.

— *Большой театр, новое здание, новая сцена, историческая сцена, подвал — гигантский энергетический комплекс, который будет очень энергоемким. Скажите, создан ли какой-то резерв энергопитания, чтобы, к примеру, не выключить весь окружающий район? Достаточно ли энергетических мощностей для обслуживания этой всей высокотехнологической системы?*

— Мощности достаточно: 2 источника питания, которые дублируют друг друга, и 100% безопасность. Если, не дай Бог, что-то с одним, будет работать второй. И ни в коем случае это не отразится на близлежащих районах. Совершенно самостоятельное питание Большого театра. Объект обеспечен энергопитанием по первой категории, как Кремль.

— *Изначально планировалось разделить Большой театр на несколько зон и договориться с несколькими разными фирмами, чтобы они занимались рестав-*

*рацией отдельных участков. Была ли осуществлена эта инициатива, или нет?*

— Нет, это порочная система. Организация была по классической схеме, генеральный подрядчик — субподрядные организации, и полная ответственность за все генерального подрядчика. Но субподрядных организаций было много, каждая по своей тематике. И Марат каждый день, а я раз в неделю подводили итоги работы — всех, кто и что сделал. Докладывали обычно генеральный подрядчик и все субподрядчики. Проходила стыковка, где они что-то между собой не могли поделить.

— *Недавно на пресс-показе по Большому залу в Консерватории речь шла о том, чтобы добавить акустике статус памятника. Возможно ли это на Большом театре тоже?*

— В этих делах я не разбираюсь, честно вам могу признаться. Мне кажется, если Большой театр — памятник, то памятник там и туалет, и большой зал, и буфет, и акустика. Мне кажется это всё. Так не бывает, наверное, что театр памятник, а акустика делай, как хочешь. Нет, всё входит в памятник. Я думаю, что с Большим театром закончим в ближайшее время; Бог даст, многие из вас смогут посетить его и послушать. Тем более что вы сами принимали активное участие в строительстве. Журналисты нам жить и работать помогают. И то, что произошло с Большим театром — тоже и ваша большая заслуга. Говорю не в порядке лестии, а потому, что зимой и летом, в дождь и жару многие из вас были в Большом театре, с нами вместе лазили. Когда лифтов не было — своими ногами вниз, в подземный театр, там глубина 25 метров. И наверх, и по театру, и дышали всеми этими красками, и так далее. И вы оказали поддержку проекту: по радио, телевидению, в газетах стройке уделялось много внимания. И критика была, и хвалили. Но я нигде не видел такого, что бы не соответствовало действительности. А теперь наша с вами задача — не только восстанавливать и строить старую Москву, но и переходить на новые территории. Сейчас площадь Москвы будет увеличена в 2,35 раза. Если мы Москву, которая сейчас 107 тысяч гектар, строили 870 лет — то теперь нам в полтора раза больше надо застроить гораздо быстрее. Но чем отличается умный от дурака? Умный учится на ошибках других. Поэтому, как бы мы хорошо ни работали, ошибки у нас были. Сейчас задача — чтобы на новой территории эти ошибки не повторить. А главное, что нам даст это дело — дышать легче будет. Плотность застройки уменьшится в 2,5 раза. А сейчас она зашкаливает. Правильно говорит мэр Москвы Сергей Семенович — в этом вопросе мы впереди планеты всей. Это получилось не нарочно,

**Зрительский зал спроектирован как дека инструмента внутри. Были применены материалы, из которых делают музыкальные инструменты — это акустическая ель. Часть панелей, которые применялись ещё в театре 1856 года, нам удалось восстановить и сохранить. Остальные были сделаны из акустической ели, из которой делают музыкальные инструменты. Полностью, по всем характеристикам, она соответствует материалу, который был заложен компанией «Мюллер БНН», которая, в принципе, ведет все акустические мероприятия в Большом. Мы ещё не проводили окончательные замеры по акустике, но уже понятно, и есть заключение сопровождающей компании, что акустика гораздо лучше, чем была в театре советского времени.**

жизнь так сложилась. Только за последние 20 лет построено около 90 млн. кв. м жилья — а всего около 210 миллионов. Поэтому всё это пойдет на пользу, и думаю, что и на новой территории будут свои театры, которые потом тоже войдут в историю. И свои кинотеатры. И все другие объекты культуры, и стадионы. Короче, всё, что есть в Москве. Уже не говоря о том, что планируется создать Международный финансовый центр, парламентский центр; переедут многие структуры Правительства, аппарат президента, Правительство Москвы. Мне кажется, что те, кому ещё лет 30 — 40 — ещё там поработают, и создадут город. Говорят, глаза пугаются, а руки делают. Я был в Астане: даже не представлял, как можно в этих целинных землях создать такой город — как удалось Нурсултану Назарбаеву. Помню, когда там Хрущев целину начал... я даже не знаю, какое слово подобрать: «осваивать», или «поднимать». Причем он его сделал в несколько десятилетий. Благодаря этому, мы решим вопросы и с общественным транспортом, решим вопросы пробок. Ведь плотность застройки очень влияет на пробки. В Нью-Йорке дороги занимают 30% площадей. А кто из вас скажет, сколько в Москве они занимают? Кто-нибудь знает, нет? 7%. ●

# Мы еще не стояли в настоящих пробках

## Михаил Блинкин о развитии Москвы

По медийной активности научный руководитель НИИ транспорта и дорожного хозяйства Михаил Яковлевич Блинкин длительное время лидировал, и лишь сегодня, пожалуй, разделил пальму первенства только с Николаем Лямовым. Этому умению и желанию объяснить транспортные проблемы Москвы и попытаться найти их решение наша редакция может лишь радоваться, тем более что наш собеседник умеет не повторяться, речь его образная, а аргументация — взвешенная. Очередная встреча с журналистами состоялась в пресс-центре РБК, вскоре после того, как мэр Москвы и губернатор Московской области представили Президенту России предложения по изменению границ Москвы и Московской области. Чего ждать тем, кто перемещается в пространстве мегаполиса, удастся ли победить проблему пробок — об этом и шла речь на встрече.



— Михаил Яковлевич, сколько времени потребуется, чтобы Москва смогла осветить новые территории? Сколько времени уйдет на проектные работы и сколько — непосредственно на создание инфраструктуры?

— Давайте констатируем, что это событие в истории Москвы, как сказал бы романтичный человек, сравним с выходом рыб на сушу. Москва расширялась в разные годы и в разные века. Но столь капитального расширения со времен выхода Москвы за пределы Камер-Коллежского вала просто не было — то есть это событие столетней редкости. Все локальные соображения — куда переедут федеральные органы власти, как будут решаться земельные отношения и т.д. — это скоро забудется. Важно, что Москва получила примерно такое пространство для развития, о котором говорили выдающиеся планировщики прошлого. Мы вышли за границу 2 тыс. кв. км — сейчас у нас где-то 2,4 тыс. кв. км будет в новой Москве. Совершенно грандиозное событие. Недавно в Союзе архитекторов состоялся представи-

тельный "круглый стол", на котором был представлен весь истеблишмент градостроителей и архитекторов, включая президента Союза архитекторов Андрея Бокова, президента Академии архитектуры и строительных наук Кудрявцева, руководство московской мэрии в лице Хуснулина, ведущих планировщиков. Обсуждали, как осваивать новую территорию; нужно иметь урбанистический концепт этого освоения. Конкурс на этот концепт — интереснейший документ, к созданию которого будут привлечены все лучшие силы, которые есть в России, и даже (знаю по опыту "Сколково"), сборная команда Европы. Конкурс будет объявлен очень скоро. Всего на планировочные работы — научные, предпроектные и собственно проектные — уйдет где-то полтора года, больше времени просто нет физически.

Но это не значит, что пока будут идти эти работы (от экономической географии, геологии грунтов, транспортных обстоятельств, до землепользования, собственности), полтора года все будут ничего не делать. Планировщики будут вести расчеты, а жизнь будет двигаться.

Уже есть первоочередные задачи уже в сфере строительства и транспорта, которые надо решать сегодня и вне зависимости от того, какова будет концепция освоения этой территории, мастер-план. Так что есть задачи стратегические, а есть задачи сиюминутные. Я могу рассказывать о тех и других — это уж смотрите, в каком порядке.

— Расскажите о сегодняшних.

— Сегодняшние задачи заключаются в том, что инфраструктура, которая имеется в «новой Москве», нуждается в очень серьезной реконструкции. Новая Москва — это границы Симферопольского и Киевского шоссе слева и справа, а на периферии — по Большому кольцу железной дороги, то есть это существенно дальше бетонки. Мы начнем с центральной оси. Входом в новую территорию Москвы является Калужское шоссе, ось ровно посередине территории. Калужское шоссе в приличном состоянии, оно прошло серьезный ремонт, только пропускная способность этой трассы ну не адекватна задачам, которые придется решать. Поэтому расширение этой дороги — на уровне предпроектных разработок: там 4+4, если не 5+5 полос в одну и другую сторону. Есть и задачи, которые надо будет решать еще на территории "старой Москвы", потому что входом в эту территорию является неприятный транспортный узел в районе метро "Теплый стан". Там нормальная развязка в разных уровнях требовалась еще во времена раннего освоения Ясенево. Но прошло много лет, а ничего не построено. А развязка необходима очень сложная, потому что "за время пути собачка могла подрасти" — узел обстроился замечательными торговыми центрами со всех сторон, и развязку строить негде. Там придется решать сложные инженерные задачи, потому что если мы не "развяжем" эту проблему, то вход в новую территорию Москвы будет совсем не парадным — просто пробка. Не говорю о том, что район Теплого стана становится авангардным транспортным узлом по отношению к новой территории, потому что это действительно полнокомплектный

транспортный узел — и станция метро, и точка концентрации пригородных и городских маршрутов автобусов.

Теперь давайте смотреть по флангам. Из Москвы, по правую руку — Киевское шоссе, по левую — Симферопольское. Киевское — это лучший выход из Москвы, сделанный по современным стандартам, "категория 1А". Но у нее одна беда — она упирается в старинную развязку МКАДа, и в результате великолепные шесть полос стоят в пробке, потому что кому-то надо повернуть на запад, кому-то на восток, "хвосты" перегораживают дорогу. Пробка там наблюдается каждый день, и, соответственно, этот узел надо реконструировать. Примерно такая же ситуация — узел Симферопольского шоссе. Эти работы вообще не зависят от урбанистических концепций, в рамках которых мы пойдем на эту территорию. Мы разговаривали тему предварительно с Хуснуллиным. Похоже, задача в реальных планах, есть и деньги, и проекты.

Железные дороги: по современному взгляду на жизнь, если мы посмотрим на пример самых благополучных в транспортном отношении городов Европы или Северной Америки, рельсовые транспортные системы, интегрированные в городскую транспортную систему, — это тренд на ближайшие 50 лет. Пока мы будем размышлять о развитии новой территории, нужно решать хотя бы такую задачу: город объявил в консорциуме с РЖД, что будет осваиваться пассажирское движение на Малом кольце. Это тяжелый и сложный проект, не краткосрочной перспективы. Но фрагмент кольца между симферопольским и киевским направлениями в ближайшей перспективе делать надо. Будет красивое железнодорожное замыкание вокруг новой территории. Это надо делать независимо от дальнейших планов.

Еще, кроме строительных мер, нужно принимать решения в области землепользования, жесткого правоприменения на новой территории. Я уже имел возможность сказать об этом руководству города. У нас предприимчивый народ: решение еще не объявлено, а заборы вокруг подмосковных местных дорожек уже строят. Наши подмосковные дорожки в большинстве находятся в очень приличном состоянии, особенно если сравнивать с удаленными областями центра России. Но обычно эта дорожка — это полторы полосы движения в ширину. То есть разъехаться можно, но надо притормозить, колесом на обочину съехать. Вокруг в усиленных темпах ставят заборы, вешают объявления: "40 га земли, 9,5 тыс. сотки" и т.д. Я либеральный человек: продавайте, покупайте, стройтесь и т.д. Но вопрос отвода придорожных полос — это вещь священна и неприкосновенна в любой разумной стране.

Если мы не сумеем оставить эти резервы для расширения местной сети — а там здорово придется расширять и строить — дополнительные сложности себе навлечем. Так что нужны жесткие административные меры.

Теперь о перспективе. Новая территория Москвы — это 1350 кв. км, гигантская территория; вот вся Москва — это 1080 кв. км. На новом куске примерно 40-41% — это леса, и значительная ценность заключается в этом лесном массиве. Поэтому мой прогноз оптимистический — ни один разумный планировщик трогать леса не станет. Наоборот, будут идеи вписывания в ландшафт, использование естественного ресурса, и не потому что все умны и экологичны, а потому что иное просто невыгодно. На территории достаточно земель, чтобы строиться, не снижая природной ценности этой территории. Понятно, что под застройку пойдут территориальные неудобья. Собственно, они есть даже в черте старой Москвы — брошенные промзоны, районная сельхозтехника, самоликвидированная в 1996г. Это все предмет конкретных изысканий, и надо смотреть конкретно на местности, чья собственность, выкупы и т.д. Есть остатки воинской собственности и т.д. Эти территориальные неудобья, которые имеют собственника, но не используются, пойдут под перепланировку, застройку и т.д. Разумеется, потеснятся земли сельхозназначения, потому что при всем уважении к сельскому хозяйству, но выращивать агрокультуры в черте мегаполиса слишком расточительно. Этих резервов хватит на ближайшие четверть века застройки с головой. Поэтому опасения, что бульдозер придет на коттеджные поселки и стародачные товарищества, мне кажется неправдоподобным. Опять же не потому, что я верю в ангельские качества девелоперов, а потому что есть где развернуться на ближайшие 25 лет и так... а там посмотрим.

Теперь о том, как это будет осваиваться. Возникнет концепт, затем мастер-план. Идут переговоры архитектурного истеблишмента — Академия, Союз архитекторов, правительство Москвы. Конкурсный концепт появится скоро. Скорее всего, конкурсный концепт будет создан не по олимпийскому принципу — когда один выиграл, а все проиграло. Это, скорее, будет синтез — кто-то победил, но в итоговом документе будут синтезированы и другие идеи. А мастер-план, в отличие от концепта — документ практический, там может быть только один вариант.

Что можно сказать заранее по поводу этих документов — градостроительной концепции и мастер-плана? Во-первых, о задании на допроектной стадии политическое руководство говорит: «Не рисуйте нам традиционную московскую схему с радиусами и кольцами, а ри-

суйте грид». Что означает на практике? У нас все поездки не то что в Москву, а даже в черте города складываются как? Из Западного Бирюлово в Восточное надо ехать через Кремль, через МКАД; Павелецкая железная дорога — 12 км и ни одного прокола, проехать нельзя. В Подмосковье еще хуже, потому что дорожная сеть беднее. Соответственно, все путешествия между соседними населенными пунктами происходят либо с заездом на бетонку, либо на МКАД. Подобное неприемлемо — отцы города это прекрасно понимают еще до проектирования. И поэтому в допроектных установках говорится: должен возникнуть нормальный грид — сетка, и достаточно широкая.

Еще одно допроектное соображение представляется мне очень важным. На вчерашнем "круглом столе" мы старались довести до руководства города: Москва и ближнее Подмосковье концентрируют логистические мощности, достаточные для обслуживания населения и бизнеса в регионе. И так будет до тех пор, пока мы в этом городе живем. Это гигантские логистические мощности, потому что население надо кормить, одевать, снабжать, вывозить мусор... Эта вторая функция является чрезвычайно мощной; здесь концентрируется гигантский грузовой хаб, обслуживающий значительную часть всей территории страны, по крайней мере до Урала, а по некоторым торгово-транспортным позициям и дальше.

Вот самый примечательный маршрут — не экзотический, а массовый, можете проверить через интернет-поисковик. Как мы везем контейнер с товарами из порта Шанхай на Пермь-грузовую или Екатеринбург-грузовую? Контейнер грузится в порту Шанхай, плывет по Индийскому океану, по Средиземному морю — Персидский залив — Гибралтар, огибает Европу, прибывает в Балтийское море, разгружается в порту Котка, грузится на автомобиль и через Москву везется на Пермь-грузовую. Если мы будем продолжать вести всю грузовую логистику через Москву, то никакие самые мудрые урбанистические решения и самые гигантские капиталовложения в инфраструктуру нас от пробок и прочих транспортных неприятностей не спасут.

Поэтому важнейший вопрос — поэтапное освобождение Москвы от бремени всероссийского транспортного грузового хаба. Это задача очень неоднозначная, потому что грузовая логистика — это мощный бизнес. Перемещение центра грузовых логистик дальше от Москвы задевает бизнес-интересы, и вопрос чьей-то доброй или злой воли. Потому что, как и строительный бизнес, логистика питает бюджет города, создает рабочие места и т.д. Но в то же время в качестве супергрузового хаба для большей части территории России Москва



просто не выживет физически, у нас места на это не хватит.

— *Верите ли Вы, что при сегодняшних ценах на билет в общественный транспорт наши люди когда-либо согласятся пересесть с личного авто? Экономия денег мизерная, а неудобства езды в толпе колоссальные.*

— Нет, пока он представляет собой смесь советского общественного транспорта с маршрутками, которые богатые страны мира себе не позволяют... Царство маршруток — это, например, Богота в Колумбии, brave перевозчики точно как у нас на удаленных станциях метро. Смесь веселого третьего мира с остатками советского транспорта никого не привлечет. Нам нужно делать цивилизованный общественный транспорт по типу германских, австрийских, канадских городов и т.д. Опыт есть, все это известно не только ученым, но и транспортному руководству города. Сколько потребуется денег и времени, чтобы сделать цивилизованный общественный транспорт? Много.

— *Коль скоро мы заговорили о пробках, существует ли такая проблема, как неравенство водителей? Я говорю о том, что у водителей есть такие принципы, как, допустим, человек на иномарке никогда не уступит дорогу человеку на "жигуленке". Отсюда у нас возникают транспортные проблемы и пресловутые пробки.*

— Эта проблема существует. В 1989г. в перестроечном Баку мне рассказали, зачем нужен

светофор: "Если у меня "Волга", то "Жигули" меня пропустят" (иномарок еще мало тогда было), а если это будет иномарка, то, соответственно, я ей уступлю". Это афро-азиатский способ организации дорожного движения. Сказать, что в Москве он является проблемой африканского уровня, я не могу, потому что если говорить о тенденциях последних 10 лет, то все-таки уровень транспортной культуры несколько повышается. Но главный вопрос заключается в том (это не публицистика, и не какие-то эмоциональные высказывания — а вывод, который сделали мои зарубежные коллеги на опыте 100 лет развития автомобилизации). Уровень безопасности, то есть количества трупов, и организации, то есть количества пробок, в первую очередь зависит от утвердившихся в стране институций. Их много, но важнейшим является тотальное равенство прав ответственности и обязанностей всех участников дорожного движения. Есть классический пример, который я всегда привожу в своих публикациях. Изобретатель светофора — Гарольд Морган. В первую четверть века изобретателей светофоров было немерено, а в историю вошел лишь он. Почему? Он написал в формуле своего изобретения гениальную фразу: "Назначение технического устройства состоит в том, чтобы сделать очередность проезда на перекрестке независимой от того, кто сидит за рулем". Он был афроамериканцем, высококультурным, продвинутым, очень коммерчески успешным

изобретателем, одним из первых автовладельцев в своем городе и т.д. И столкнулся с теми же задачами, для него это была значимая проблема. С тех пор прошло почти 100 лет. В 1996г. Клинтон в своем послании к нации по поводу безопасности дорожного движения (кстати, с тех пор такого послания не было, это не каждый год бывает) сказал, что Г.Мортон является основоположником всех наших программ транспортной безопасности. Не потому, что он изобрел светофор, их изобретали сотню, и даже технических отличий не найдете. Формула изобретения была абсолютно правильной, и на ней сейчас и держится нормальное дорожное движение с минимальным количеством трупов, пробок и аварий.

— *Есть ли опасность, что если перенести парламентариев за пределы города, то пробка, которая у нас в центре Москвы, передвинется на окраины?*

— У меня оптимистический взгляд. Одна вещь чисто планировочная: у нас с вами сейчас один центр, и все едут утром сюда, а вечером обратно. На пятачке 3,5 км радиуса вокруг Кремля сосредоточено 40% рабочих мест всего гигантского города. Когда возникает полицентрическая система — задача становится полегче, она уже имеет более разумные решения. Вторая вещь: я искренне верю в то, что мы, Россия, не дурнее слона и правила, согласно которым можно оштрафовать за неправильную парковку начальника полиции города Рима или за нарушения правил дорожного движе-





ния короля Швеции, лет через 20 у нас тоже привыкнут.

— *Каковы перспективы развития наземного транспорта в России и в Москве, в частности? Что вы думаете о перспективах строительства наземного метро или создания сети скоростного струнного транспорта (например, струнный транспорт Юницкого)?*

— Наземные линии метрополитена — это прогрессивно, правильно и т.д. Более того, по современным понятиям — и североамериканским, и европейским — никто метрополитен под землю иначе как в историческом центре не загоняет, никому это просто не по карману. Наземный рельсовый транспорт, называемый легким метро, или скоростным трамваем — это мировой тренд, от которого мы не уйдем. Более того, наземные линии метрополитена уйдут в новые районы города, в ближнее Подмосковье, которое к Москве не присоединено.

Что касается струнного транспорта Юницкого... Я издал американскую книжку об общественном транспорте, называется "Транспорт в городах, удобных для жизни". Ее написал мой американский друг Вукан Вучик — можете найти, она, по-моему, еще есть в продаже. Он пишет, что разговоры обо всех экзотических видах транспорта (типа струнного) 25 лет назад были милым изобретательством, а сегодня это либо невежество, либо намеренное вранье, откровенная ахинея. Хуже всего на общественном транспорте — это изобретатели, которые пропагандируют идею персонализированного скоростного транспорта, струнного и т.д. 20 лет назад это была интересная техническая идея. Но такие идеи проверяются: некоторые умирают, некоторые — нет. И рассказывать об идеях 20-летней давности, которые уже забракованы, просто неуместно.

— *Перед тем как принимать решение о выделении полосы под общественный транспорт, просчитывается, насколько упадет скорость потока автомобилей и насколько вырастет скорость общественного транспорта? Например, при принятии решения о выделении полосы под общественный транспорт на Боровском шоссе?*

— Да, это просчитывается. Если входить в методическую, научную дискуссию, можно сказать, что считать надо более аккуратно. Есть резервы улучшения качества проектных расчетов. Важно понять, что в силу закона Ломоносова-Лавуазье — если я даю преимущество общественному транспорту, отдаю ему целую полосу, то остальным будет хуже, а не лучше. И если не удастся в автобус, который идет быстрее автомобиля, пересадить существенную часть пассажиров и сбросить нагрузку на полосы для автомобилей, значит,

работа была впустую. Надо понять, что эффект выделенных полос проявляется с тем, какое количество ежедневных автомобилистов мы здесь пересадим в общественный транспорт. Вот удалось, по обследованию, на "маршальских" бульварах в Париже четверть регулярных автомобилистов пересадить — и нормально.

— *Возвращаясь к вопросу о присоединении Московской области, призвано ли это все-таки разгрузить транспортную ситуацию? Или есть вероятность столкнуться с еще большими проблемами? У нас, как известно, хотят как лучше, а вот как получится?*

— Никакое политическое решение — а это грандиозное политическое решение: в 2,5 раза увеличить территорию Москвы — нам транспортного счастья само по себе не обещает. Но с учетом того, что политики собираются сделать там мощнейший центр тяготения, у планировщиков и транспортников поле поиска хороших решений резко расширяется. Никто не гарантирует, что мы все вместе придумаем хорошее решение, но возможность его нахождения увеличивается. Когда Москва моноцентрическая и все едут в одну сторону, хорошего решения придумать нельзя в принципе. Когда город полицентричен, решение найти можно. Разумеется, для этого нужен интеллект, деньги, терпение и т.д. Так что, если стоять на оптимистической точке зрения, транспортную ситуацию это заметно улучшит. Но что могут быть приняты дурацкие решения и станет хуже, — такое в российской практике тоже бывало.

— *Каждодневно увеличивается количество автолюбителей. Почти каждый 4-й житель Москвы — автомобилист. Учитывает ли концепция рост количества автомобилей и автолюбителей?*

— У меня просьба ко всем журналистам — не используйте советское слово "автолюбитель". Автолюбитель — это, по определению, человек, который починает "запорожец" на заднем дворе своего гаража. Абсолютное большинство людей, которые сейчас ездят, 99% в своем автомобиле в лучшем случае знают место, куда надо залить бензин, и бачок омывателя. Это все. Автолюбители кончились в Советском Союзе. Мы — автомобилисты, автовладельцы. Это совершенно другая формула. Кстати, слово "автолюбитель" не переводится ни на один язык мира, это чисто советское понятие.

Теперь по существу дела. Гипотеза отдельных моих коллег — что темпы автомобилизации в Москве и Подмосковье несколько замедлятся (эта тенденция просматривалась на примере кризисных лет) — к сожалению не подтвердилась. Рост автомобилизации продолжается: за первые 5 месяцев в Москве было куплено 250

тыс. новых иномарок. И все это укладывается в прогнозы, которые дают специалисты по транспортной науке, и наши циничные коллеги, которые занимаются автопродажами. В Москве уровень автомобилизации 380 мы уже прошли, и к обычному уровню в 500-600 мы дойдем очень быстро. 50 тыс. автомобилей, проданных каждый месяц; а старые автомобили идут низкоходным слоям населения.

Как тут этот факт учтен? Во-первых, концепция развития новой Москвы только будет написана. Сейчас есть конкретные планы правительства города, относящиеся к старой территории. В них приоритет отдается общественному транспорту не в смысле замечательных лозунгов, а в смысле практических инженерных и весьма небезобидных мер. Идея заключается в том, что определенная часть автомобилистов пересаживается по образцу других автомобилизованных городов мира на общественный транспорт. Произойдет это не за 15 минут, потому что связано это и с существенными инвестициями города, и с перестройкой транспортного поведения. Но в самых автомобилизованных городах мира, где уровень автомобилизации не наши 350-400, а в Нью-Йорке — это 900, или в богатых европейских городах — это 600-700, — это обычно — в центре города люди на своих автомобилях не приезжают. Посмотрите на картинку Манхэттена, много там личных авто? Нет, там только много такси. Как городские власти и транспортные планировщики решают проблему пробок? Разумеется, в городе должна быть цивилизованная транспортная сеть. Москве только предстоит ее построить, это долго и дорого. Цивилизованная дорожная сеть — это сеть, состоящая из двух контуров: улицы, где хозяин пешеход и медленные скорости, и дороги, где пешеходов нет вообще, а скорости очень высокие. Москва развивалась по странному концепту. У нас широченные улицы, но явно не хайвей: светофоры, трамваи. Москве предстоит это изменить, равно как и транспортное поведение обывателя: часть людей должна пересест на общественный транспорт. Что нужно, чтобы он ездил быстрее, чем личный автомобиль? Обособленные полосы, которые пока вызывают раздражение.

И вещь еще более грустная, о которой я обязан говорить как об официальном факте: это уже не ученая гипотеза, а закон РФ. На последней сессии наш законодатель внес долгожданные изменения в ряд законов о безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах. В частности, появилась запись, что вопрос о платной либо бесплатной парковке в пределах улично-дорожной сети муниципальных образований решает собственник дороги. То есть если раньше на любой дороге можно было повесить знак "Парковка запрещена", а брать деньги за парковку на улице было нельзя (это

территория общего пользования, оспаривалась со ссылкой чуть ли не на статью Конституции о свободе перемещения и т. д.) — но федеральный законодатель решил эту задачу, и теперь решение — за законодателями каждого города: которые теперь вправе ввести платную парковку. Наш режим free parking ("паркуйся, где хочешь"), не кончится в нынешнем выборном году, это слишком конфликтная вещь, но без его ликвидации "свободной парковки" мы не пересадим никого на общественный транспорт, и не избавимся от пробок, независимо от темпов дорожного строительства. То есть решить задачи пробок за счет дорожного строительства невозможно, — хотя это не значит, что дороги не надо строить. Но задача борьбы с пробками решается лишь регуляцией транспортного поведения. Транспортное поведение обывателей регулируется кнутом и пряником. Пряник — это хороший общественный транспорт, куда элегантно молодая дама, которая с детства не спускалась в метро, пересядет и не испортит прическу. Между прочим, в международных нормах записана замечательная формулировка: "не унижительные условия перевозок", то есть попросту "не должно вонять" и "чтобы меня там не толкали". Руководство города прекрасно это понимает, и принимает меры вплоть до закупки европейских подвижных составов. Вторая вещь — дорогая платная парковка. Припарковаться на Манхэттене (парковочная карта) стоит 1,5 тыс. долл. в месяц. Почему нужна месячная карточка? Потому что если суточная — то я места не найду. Пока я около своего офиса на Садовом кольце могу парковаться бесплатно, автомобильная поездка стоит дешевле, чем на общественном транспорте: в Москве мы обычно ездим метро-трамвай или автобус-трамвай. Четыре билета — уже сто рублей. Но не может быть автомобильная поездка дешевле общественного транспорта, и подорожать она может лишь за счет парковочных тарифов.

— **Каковы перспективы развития скоростного трамвая в Москве, есть ли у него преимущества по сравнению с другими, "классическими" видами общественного городского транспорта?**

— Скоростной трамвай, или по-европейски LRT (там разные разновидности, но суть — современный вариант трамвая), — это тренд, европейская и североамериканская мода, хорошая и правильная. И транспортный облик современных городов определяется современной рельсовой системой. Приведу простой пример. Когда по "маршалским" бульварам французы проложили трамвайную линию ТЗ (это именно современный трамвай LRT), то первоначально реакция была негативная — 6 м у автомобилистов отняли. Но привыкли,

пересели. Поэтому это тренд, и на ту тему есть уже в Москве не только "рассуждизмы", но и конкретные планы с деньгами, сметой и т. д. Я не хотел бы открывать проекты, где финансирование открывается по текущему финансовому году. Но думаю, что в ближайшие 2 года в Москве линии скоростного трамвая просто станут бытом.

— **Каковы методы проверки проектов магистралей и транспортных развязок на "беспробочность", используются ли в реальной практике методы математического моделирования транспортного потока? Если да, то чьего авторства? Если нет, то по какой причине?**

— Сейчас на мировом рынке есть несколько качественных программных комплексов для моделирования транспортных потоков как на уровне города, так и на уровне конкретного узла. Москва располагает многими из этих средств. Есть средства рукодельные, сделанные в России, например TransNet — старенькая система, но неплохо считающая. Есть средства, которыми располагают наши планировочные организации, типа НИПИ Генплана. То есть сказать, что Москва безоружна в этом плане, нельзя. Но надо развиваться, овладевать более продвинутыми вариантами софта. 20 лет назад была ключевая задача — построение математических моделей, огромная наука и т. д. Сегодня вопрос не в науке. Эти модели построены, причем с участием людей, которые второй раз к таким проблемам не обратятся — это нобелевские лауреаты в области физики и т. д. Большие люди этим занимались 25-30 лет назад, а сегодня это обычный программный продукт, продающийся на мировом рынке. Если мы хотим применять его в своем городе, то нужно потратить огромные деньги на транспортное обследование, потому что модельная система не откалибрована, а по реальным данным она для проектировщика ничего не дает. Но в рамках тех средств, которые направлены на интеллектуальную транспортную систему и прочие стратегические разработки, мы от арсенала моделирования, который есть, к тому, который должен быть, продвинемся за ближайшую пару лет.

— **Планируется ли модернизация выезда из Бутово на МКАД с ул. Поляны. Эстакада до Чертановской улицы решила бы многие проблемы?**

— Такого сорта мер — как выезды из района, расположенного по обе стороны МКАДа, — в ближайшем плане правительства Москвы очень много. По конкретным улицам просто не берусь отвечать наизусть. Но в дорожно-строительных планах последнего года наметился очень важный социально-политический

сдвиг. Традиционно в основе всех планов дорожного строительства в Москве были парадные проезды: Большая Ленинградка — от центра в Шереметьево, Краснопресненский проспект — от Белого дома до Новой Риги и т. д. "Задним дворами" города занимались недостаточно. Внимание к "задним дворам" города сейчас резко увеличилось, количество объектов, которые связывают район и позволяют выйти из одного района в другой. Есть проклятое место, Люблинка с Волгоградской. Но уже есть грандиозный проект с деньгами, который сейчас лежит на столе московского правительства. Все эти выезды из удаленных районов Москвы сейчас нынешним руководством Москвы прекрасно поняты.

— **В Москве есть масса мест, где людям приходится ехать в другую сторону для разворота. Что делается, чтобы это исправить?**

— Это вопрос не о пробках, а перепробегах, когда человек едет, куда ему не надо. В правильно спланированном городе перепробег, то есть отношение сколько км я проехал к воздушному расстоянию, которое я бы мог пролететь, если бы был бы ангелом, составляет 120-130%. Но в хорошо спланированном городе, где грид-сетка и скоростные дороги добавлены как второй контур — даже лучше 120%. В Москве этот показатель хуже 150% — мы выполняем на сети лишнюю работу в 34% лишнего транспорта, не нужные ни городу, ни мне. Тут два вопроса. Во-первых, бедность сети — у нас топологические показатели сети очень плохие. И второе — дефекты. В Москве, скажем, любят запрещать левые повороты. Ну как же, левый поворот — это лишний светофор. Зато мне, чтобы повернуть в сторону Краснопресненского проспекта, не нужно будет разворачиваться через метро "Маяковская", либо вообще через Арбат. Мы заставляем людей наматывать большие километры, а чем больше километров, тем больше пробок. Менять эту логику организации движения в городе после стольких лет непрерывных глупостей трудно, но приходит молодое поколение руководителей дорожного движения, и есть надежда на сдвиги. Но 30% надо убрать с дороги, чтобы привести себя в состояние Сан-Франциско или Торонто. 30% лишней работы — это гигантская цифра.

— **У меня несколько футуристический вопрос: по вашим ощущениям, через сколько лет, я уже не говорю про месяцы, нивелируется вопрос о пробках?**

— Есть конкретные траектории развития городов разных стран мира, по тому, как они насыщались автомобилями. Некоторые учитывали опыт других стран, некоторые не учитывали. Есть характерный пример: просве-



щенная, умная, интеллектуальная Франция проигнорировала опыт американских пробок, проблема с которыми возникла еще до Второй мировой войны — 30-е годы, Чикаго, Детройт стоят в пробках. Париж насыщался автомобилями, естественно, после Второй мировой войны, и стал в крутых пробках где-то в 60-е. Если вы читали Кортасара, у него в "Южном шоссе" неделю пробка стоит. Если по московской географии, это примерно как мы из Внуково едем в центр по Ленинскому проспекту. Пробка стояла неделю. После этого в Париже были приняты грандиозные решения, сейчас в общем можно ездить. В некоторых умных городах — классическим примером является Сеул, который насыщался автомобилями за последние 25 лет практически с нуля до вполне западноевропейского уровня, — перевели хорошие английские, немецкие, американские учебники и справились с этой проблемой. Мы пока изобретаем колесо, но... мы не стояли в настоящих пробках. Потому что настоящая пробка — это когда я не вернулся домой ночевать. Мой коллега сказал в 1970-е годы, что науке трафик-инжиниринга можно научиться двумя способами. Либо как в электротехнике прочесть инструкции, либо пальцами в розетку. Так вот, трафик-инжинирингу учатся только вторым способом. И решительной встряски, которая заставит общественное мнение прийти к тому, что "ну, ребят, в пробках стоять не хочется"... А представить себе, что какая-то власть найдет столько денег, интеллекта и всего на свете, что избавит город от пробки, — это фантазия, этого не бывает.

Сегодня, когда я высказываю от имени экспертной группы или от имени института простейшие соображения, что даровой ресурс всегда будет дефицитным и, соответственно, надо освобождаться от режима свободной парковки, надо понимать, что целевая фискальная нагрузка в цене бензина, связанная с дорожными налогами, должна быть повышена, меня считают врагом народа, возмущаются. Ребят, значит, вы в пробках еще не стояли. Пока люди вашего поколения с гордостью говорят: "На первую зарплату я взял автомобильный кредит и купил автомобиль, почему государство мне не построило дороги, почему я стою в пробках?", — стойте, стойте, стойте. Без решительных мер по изменению цены владения автомобилем — не покупки (кто-то может купить Bentley, а кто-то — Ford Focus, это меня не касается) — владения автомобилем в городе, мы вообще не справимся с пробками никогда.

Здесь требуется не только строительство, не только вложения города в общественный транспорт, не только дороги, не только всякие

умные светофоры — а изменение транспортного поведения. А как мы будем уметь, точно могу сказать: когда в потоке будут преобладать водители второго поколения. Вот сейчас в потоке преобладают водители первого поколения — мальчики и девочки, у которых ни папа, ни бабушка за рулем не ездили. Так что считайте — одно поколение.

**— Была ли возможность в столь короткие сроки, за которые принималось решение о расширении Москвы, привлечь экспертов к разработке более адекватного способа решения этого вопроса? Какова цель расширения? Убрать столичные функции, уменьшить пробки? Я знаю пример, когда в Нигерии из Лагоса столицу перевели в город, равноудаленный от всех точек страны, планировку делали с нуля. Аналитики говорят, что план этой столицы — один из лучших в мире.**

— Мировая практика знает и другие подобные решения. Из них самое знаменитое — это, конечно, Бризалия, сделанная Оскаром Нимейером. Чрезвычайно знаменитый нигерийский проект, потому что его спонсировал мировой банк, там участвовали самые знаменитые архитекторы мира. Точно не знаю, насколько это успешно, но проект был действительно выдающийся — участвовала мировая сборная планировщиков, это правда, и проект очень интересный. Более нам близкий по географии проект Астаны, где благодаря политической воле Назарбаева чиновники переехали в Акмоллинск — не думаю, что многие из вас там были. Очень несладкое место в Северном Казахстане. В России такого решения принято не было.

Участвовали ли в ныне объявленном решении эксперты? Да, участвовали. Была обширная дискуссия, она лет 15 продолжалась. Были идеи объединить Москву и Московскую область. Идея отпала как объективно неработоспособная по массе позиций. Была красивая концепция, которую отстаивали мои друзья — транспортные географы, урбанисты, специалисты по территориальному планированию. Она на жаргоне называлась "разрезание бублика": предлагалось присоединить к Москве регионы, которые входят в фактическую московскую агломерацию. Ее мы меряем по ежедневным передвижениям людей — маятнику миграции, еще ряду параметров. Там получалась территория примерно в границах по разным направлениям: где до первой бетонки, где — до второй, такой неправильный эллипс получался. Остальные районы Московской области предполагалось присоединить к соседним областям — Тульской, Рязанской, Калужской и т.д. Этот проект не прошел стадию политического обсуждения, он так и остался на экспертном

уровне. Дальше рассматривались вопросы увеличения территорий Москвы локально. Самым симпатичным, с моей точки зрения, проектом было присоединение к Москве территорий, ограниченных лучами Домодедово и Шереметьево. То есть не нынешняя конфигурация, а существенно более широкая, но ее не дотягивали до железной дороги, ограничивали бы уровнем бетонки. И вариант, который был объявлен, тоже прошел экспертную апробацию. Были споры разного содержания — от резерва земель под застройку, то есть возможности формирования нового центра, транспортные и экологические, бюджетные соображения (например, почему мы не присоединили в этих рамках Апрелевку, Наро-Фоминск и т.д.). То, что политики выдали на стол, явилось отражением экспертных позиций. Улучшит ли это ситуацию? При правильном подходе это ситуацию улучшит. Хотя, зная зарубежный опыт, я понимаю, что перенос столицы куда-нибудь в центр России был бы для урбанистов гораздо более интересным решением. Но такие решения нигде в мире не принимают урбанисты и транспортники.

**— В США каждый штат — всегда автономный экономический точки зрения и т.д. Нет такого стремления из Чикаго ехать в Вашингтон, чтобы стать более успешным. А здесь все возможности стать хорошим бизнесменом, актером — это только в Москве. Сейчас Москва расширяется, значит, больше людей поедут сюда. Если бы создать город с нуля с новыми инфраструктурами...**

— Вопрос в том, что налоговая база городов России чрезвычайно разная, и гигантские возможности Москвы несопоставимы со скромными возможностями любого периферийного города, за исключением Нефтеюганска или Екатеринбурга, Перми и т.д. В основном перепад гигантский. И есть действительно грандиозная задача — и политическая, она и связана с пространственным развитием — перестать закачивать в Москву... Для примера: 70% всех авиаперевозок в России производится в Москву, из Москвы, через Москву за рубеж. Концентрация контейнерных потоков — от колготок до электроники — тоже через Москву. Это консенсусное мнение научного сообщества, которое рано или поздно отразится на политических решениях. Потихоньку столицу надо разгружать. Периферийные центры в России сегодня формируются, но медленнее, чем хотелось бы. По темпам развития тот же Нефтеюганск уже опережает Москву. Сверхконцентрация в Москве всех на свете ресурсов и возможностей — это серьезнейшая проблема. ●

## Новый город – это всегда продукт воли

Тема интернет-пресс-конференции, организованной в июле 2011 года агентством РБК, была сформулирована как "Архитектура и градостроительство в России: проблемы и пути их решения". На вопросы журналистов ответили президент Союза архитекторов России Андрей Боков, и президент Национальной гильдии градостроителей Максим Перов.



— Существует ли единая стратегия градостроительного проектирования в России?

— Со всей определенностью могу сказать, что, к глубочайшему сожалению, – нет, она отсутствует. И одной из своих задач профессиональное сообщество видит создание, формирование такого рода стратегии. Стратегии, которая нам крайне необходима, учитывая природу, специфику страны, ее пространственную природу.

— Какие сегодня перекосы существуют в градостроительной политике городов страны? Что российским городам мешает быть удобными для жизни?

— Мешает состояние, в котором они пребывают. Когда мы говорим, что города сталкиваются с транспортными проблемами, это очевидно. Есть очевидная проблема ЖКХ, — все что скрыто под землей, все в странных будках. Когда мы говорим, что не можем обеспечить качественное и доступное жилье, о недостаточной базе здравоохранения и о многом другом – все это называется совершенно определенно: это состояние наших городов, к сожалению, печальное состояние, и не только городов. Если обратимся к селам, увидим, что положение не менее проблематично. Это заставляет нас начать заниматься про-

странством обитания. Прямым следствием этого является депопуляция, а также те темпы миграции, с которыми мы сталкиваемся, и ее направленность, и многое другое. В моем представлении решение этой проблемы носит столь же насущный, принципиальный характер, как в свое время решение проблемы обеспечения продуктами питания. Следующая по важности задача — создание достойных условий жизни в наших городах.

— Сегодня заказчик способен выбрать исполнителей, которые качественно решат поставленную задачу?

— Вы коснулись одной из болезненных тем. Сегодня, действительно, в отличие от советских времен заказчик стал множественен, у нас появилось много заказчиков. Если до того был только один, который определял все и вся, то сейчас ситуация изменилась. Главным заказчиком по-прежнему является государство, но он совсем не волен. Более того, 94-й ФЗ позволил выстроить такие схемы, в итоге которых проектный рынок полностью захвачен категорией лиц, которых профессионалами назвать нельзя. Мы через какое-то время почувствуем результаты этого, но профессионалы практически вытеснены сегодня с этого рынка полностью. В соответствии с названным законом право на выполнение работы получает тот, кто называет меньшие сроки и меньшую стоимость. Качество как категория явно недооценивается. Нам объясняют, что скоро качественные параметры, качественные оценки или предквалификация будут включены, но инерция или энергия тех непрофессиональных компаний, которые завоевали рынок, набрала огромную мощь и силу. Число их компаний превышает 50% от всех, которые действуют на рынке. Они его захватили, и как отыгрывать, возвращать обратно это в руки профессионалов, не ясно. Речь идет если не об отмене 94-го ФЗ, то по крайней мере о нераспространении на сферу, о которой мы говорим. Пусть сапоги, валенки, все что угодно поставляют в соответствии с 94-м ФЗ, но определять, какой фильм снимать, кому дом проектировать, нужно пользоваться другими критериями. Иное сегодня — это путь к интеллектуальной и средовой катастрофе, как угодно назовите это.

Что касается частного, корпоративного заказчика, он несомненно, цивилизуется. И те относительно качественные работы, которые более-менее приближаются к мировым стандартам, в основном заказываются сегодня корпоративным заказчиком. Такого рода работы у нас есть, просвещенные цивилизованные заказчики у нас стали появляться. Они есть в Москве – вы можете несколько домов видеть уже вполне зрелого свойства, за которые не стыдно. Но это первый шаг. Это не архитектура лидеров, но она позволяет говорить, что мы не хуже. Но большинство заказчиков, тем не менее, кто приходит на рынок со своими деньгами, все-таки не склонны расценивать вклад в архитектуру как что-то серьезное. Для одних это заблуждение, для других политика. Я все-таки надеюсь, что число цивилизованных людей будет прибывать, и наконец они поймут, что лучше строить качественные дома у хороших архитекторов и т.д. Начнется это с момента, когда мы преодолеем рубеж недостроенности, острейшего дефицита, в котором мы пребываем.

Мы с восторгом ели, когда стало что-то появляться на прилавках магазинов, какую-нибудь копченую колбасу, но сейчас и смотреть на нее страшно – вкусы становятся более изысканными, избиратель-



ными. То же должно происходить и с архитектурой.

— *Что собой представляет российская архитектура конца XX — начала XXI века?*

— Архитектура выходит из того кризисного состояния, в котором мы находились последние 30-40 лет, начиная с 1960-х. У нас есть основания гордиться великим прошлым, прежде всего тем, что было создано в 1910-1930-е годы, в теории и на практике. И немного оснований для гордости за то, что появилось впоследствии. Сейчас мы наблюдаем признаки интеллектуального, культурного пробуждения. Архитектура — это фундаментальная часть национальной культуры. От ее состояния зависит наше здоровье. Мне хотелось бы надеяться, что те признаки, которые сейчас наблюдаются и с чрезвычайным трудом прорастают, в конечном счете дадут какие-то зрелые, устойчивые всходы. Но все очень непросто. Мы встречаем очевидное сопротивление многих сил просто из-за инерционного, циничного отношения, недоверчивости к нашей деятельности. Наверное, обоснованной в чем-то. Но деваться некуда — нам надо самим строить нашу страну. Сопротивление выражается в том числе и в недоверии к отечественным архитекторам, и в том, что мы не считаем архитектуру чем-то значимым, а состояние городов чем-то серьезным и заслуживающим внимания. Признаком этого является отсутствие прямого постоянного диалога с властью, который, надо сказать, даже в худшие времена у архитекторов всегда был налажен. Мы считаем, наша вина в том, что мы утрачиваем состояние нормального диалога с обществом. Общество и власть нуждаются в более цивилизованном отношении к тому, что называется архитектурой и к тому, что называется окружением. Это движение должно быть движением двух сторон навстречу друг другу. К сожалению, мы готовы к этому диалогу, но встречный импульс не ощущаем. Первые обнадеживающие признаки появляются сейчас, когда приняты радикальные решения в отношении Москвы. В России очень многое, если не все, начинается в Москве. И может быть, это станет, наконец, поводом и расцветом отечественной архитектуры.

— *Что сегодня необходимо сделать для улучшения качества строительства, проектных решений и более активного внедрения современных технологий?*

М.Перов:

— Не очень правильное слово "качество". Обращаю ваше внимание, что в Градостроительном кодексе этого слова нет как такового, а если высшая норма — федеральный закон — отрицает столь важный термин, то бессмысленно ждать его в практике. Качество

по доброй воле не возникнет. Градостроительный кодекс вообще не предусматривает качественных характеристик. Сегодня мы имеем вопиющие прецеденты, когда в схеме территориального планирования написан раздел "Транспорт", на обрывке фотоплана нарисованы три линии фломастером и написано, что это главная дорога через горный Кавказский хребет. Естественно, заказчик идет в суд, где слышит: "Раздел "транспорт"? Транспорт. Написано про транспорт? Про транспорт. Всё."

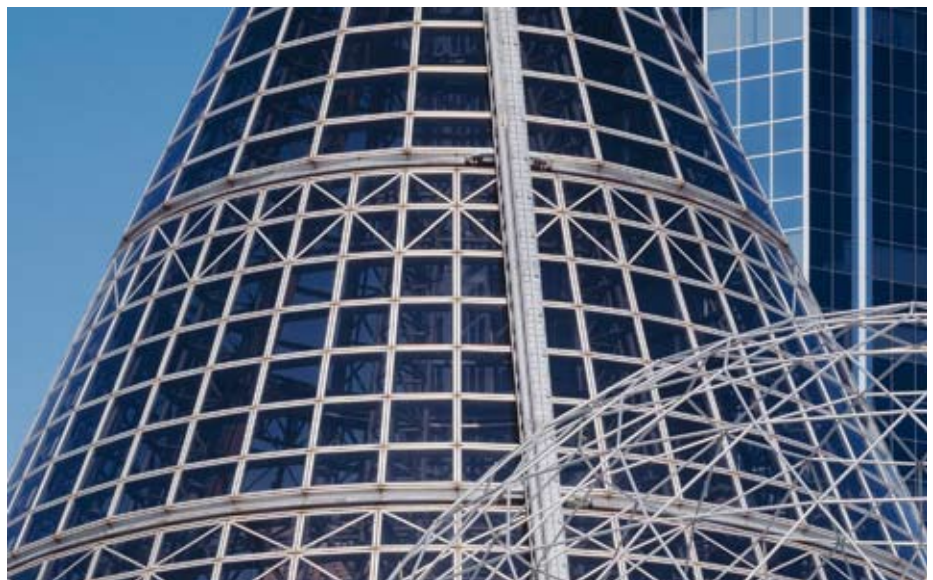
То же самое касается и системы норм, которые отменили. Попытались внести в техническое регулирование техрегламенты, но их не удалось сделать. Сейчас разговор идет о том, что надо гармонизироваться с европейскими нормами, но они основаны на другой философии; в итоге мы сейчас актуализируем СНИПы. Это все отсутствие продуманной, сколько-либо внятной градостроительной политики в стране. Мы считаем, что стране нужна национальная градостроительная доктрина, которая бы концептуально поставила эти задачи и, соответственно, системно их решала, прежде всего, в нормальном обществе. Пока есть такие нормы — качества не будет.

Конечно, вопрос был таким сложным и многоуровневым, в том числе там фигурировала тема новых технологий. Сейчас мы живем в атмосфере риторики, оперирующей словами "инновация", "модернизация". В конечном счете это упирается в иные технологии. Речь может идти о том, сформирован ли у нас процесс поиска новых технологий, иных решений, включения мозгов и т.д. или нет. К сожалению, мы вынуждены констатировать, что после короткого периода технологического обновления снова впали в состояние технологической стагнации. Я говорю прежде всего о строительной индустрии: процесс обновления здесь, к сожалению, еще не запущен. Происходит приблизительно то, что

с несчастным пароходом «Булгария», победившим больше сотни людей. Как вообще могло это появиться? Что движет публикой, которая выжимает судно до последнего, не пытаясь нормально поддерживать его, отремонтировать или менять? Это системная ошибка. Так устроена, к сожалению, сегодняшняя экономика, и по этим же принципам сегодня работают наши ДСК, продолжающие выпускать панели, и т.д. Пройтись новым технологиям, даже зарубежным, не говоря уже о национальных, чрезвычайно сложно. Внятного механизма поддержки малого и среднего бизнеса, научных исследований, опытно-конструкторских разработок сегодня практически нет. Нет рынка, который выталкивал бы на поверхность, заставлял бы двигаться, что-то делать и суесться. Люди полностью захватывают рынок вроде перевозок по Волге, и до последнего продолжают эксплуатировать старый ресурс. Нечто подобное происходит в строительной сфере. Мы на 10-15 лет отстали от всего, что называют "зелеными" технологиями. Представляем, на какую систему целей и ценностей это ориентировано, и насколько это отношение преобразило всю строительную индустрию в мире. Лидируют здесь даже не США, — лидерами являются Индия, Китай и т.д. Надо подумать, как вывести строительную индустрию из того состояния, в котором она пребывает.

— *Сегодня мы вынуждены констатировать факт разрушения исторического облика российских городов, которые активно застраиваются торговыми, развлекательными объектами, спальными районами. Как остановить этот процесс? Можно ли, на Ваш взгляд, вписать в архитектуру городов уже построенное к настоящему времени?*

— Прежде всего, я за восстановление некоторой справедливости: считается, что





сейчас что-то страшное происходит с историческими городами, но мы забываем о том, что ужасы начали происходить раньше. Мы забываем, что выморачивались тысячами храмы, монастыри, церкви – это опорные, по существу, сооружения, на которых строился национальный ландшафт. Сейчас считается, что наше прошлое было радужным и безоблачным, а сегодня происходит то, чего не могло не произойти – пришли деньги. В ситуации общей низкой культуры лиц, принимающих решения, и низкой профессиональной культуры тех, кто проектирует, и происходит то что мы видим. Но это не то разрушение, которое было направленной государственной политикой прошлых эпох и времен. Сегодня происходящее – это, издержки роста, которые в общем-то поправимы за счет коррекции институтов, которые я назвал. Старое может и должно уживаться с новым, таков закон развития городской ткани, и жизни. Город не может быть музейным экспонатом. Есть такие города – музейные экспонаты, но Россия – это особое пространство, хотя бы в связи с тем, что она в известной степени еще не построена. Просто у нас мало квадратных метров обитаемого пространства. Мало дорог, которые нам крайне нужны. А обитаемое пространство нам нужно в больших размерах, чем любому, кто живет на Средиземном море и может на улице чувствовать себя так же комфортно, как под крышей. Это связано с огромными средствами и усилиями, которые мы должны вложить в

формирование национального ландшафта нашей среды обитания. Мы упустили время, занимались не тем многие годы, строили танки, пушки; у меня вся семья многие годы занималась только этим. Все лучшие умы, лучшие мужчины, лучшее время своей жизни положили на это. Значит, надо наверстывать упущенное, и этот процесс должен быть организован чрезвычайно деликатно и умно, он должен быть результативным. К сожалению, примеров в нашей практике немного, но они есть, и есть в мире. Мы живем с вами в историческом пространстве, другого нет. Это заблуждение — рассуждения типа того, что есть какой-то исторический город и памятники, а где-то есть места, где их нет. Это заблуждение. Вся русская равнина – это единый памятник, созданный многими поколениями, и ко всему надо относиться с трепетом и уважением. Но есть и другое — когда тема памятников становится политической темой, и мы видим, как это многократно возвращается в жизнь. Не в первый раз сегодня Архнадзоры выстраивают какую-то цензуру, это было и 30 лет назад. Я помню госпожу Молеву, которая говорила: "Это пропустим, это не пропустим". Есть люди, которые хотят рулить, рвутся к власти, люди непрофессиональные, которым важно найти некоторый рычаг, и которых менее всего заботит существо того, с чем они сталкиваются, а заботит совсем иное. В этой ситуации найти правильный путь, корректное решение тем более необходимо и весьма непросто. Но нам

легче, потому что есть мировой опыт, мировое законодательство, которое определено высказывается на этот счет, и эти вопросы во многом в мире решены. Вы, наверняка, много путешествуете и видите, как старое и новое в современных городах живет, и это в конечном счете можно рассматривать как некий итог согласия нового и старого, ценителей одного и другого, и вообще всего что есть в национальной культуре. Культура – это непрерывный процесс. К сожалению, он был разрушен в нашем Отечестве, деформирован на протяжении многих лет. Сейчас все-таки хотелось бы надеяться, что мы идем к выздоровлению, что от исторических восклицаний мы перейдем к нормальной работе, которая обязана венчаться качественным достойным результатом, и результат – это наши города, которые будут прекрасны, хороши и удобны.

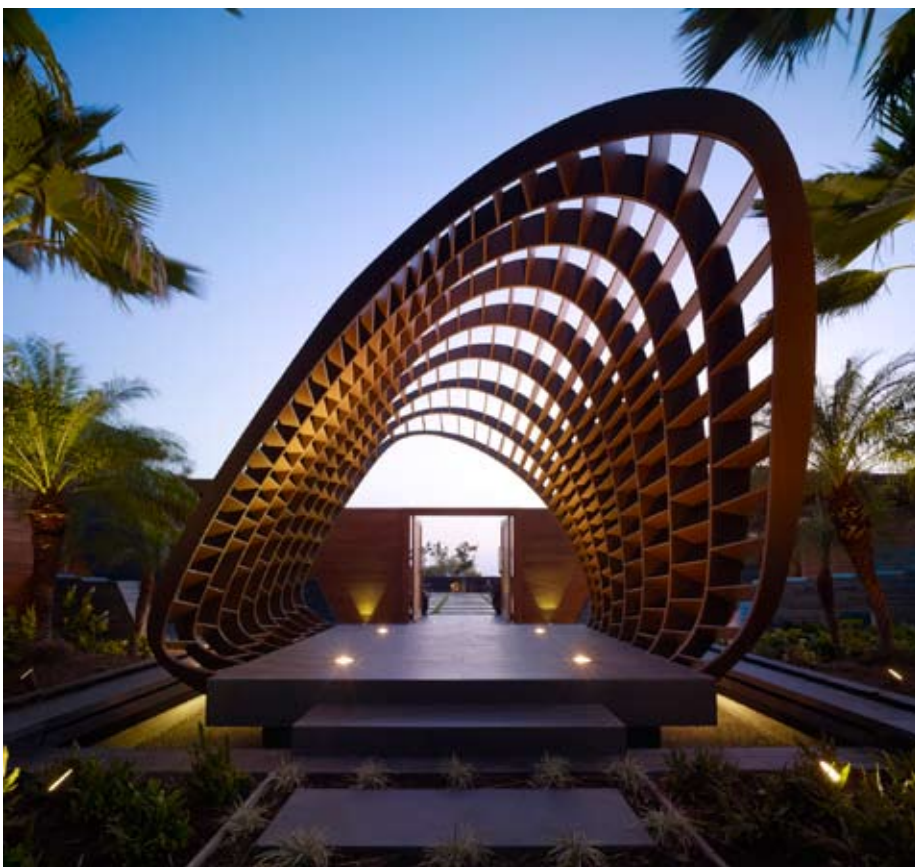
М.Перов:

— У нас, с одной стороны, вроде бы есть прекрасный закон о культурном наследии, но он настолько избыточно жесток, что фактически допускает лишь музеефикацию памятников и ничего другого — то есть руинизацию. На научную реставрацию всех памятников денег, естественно, не хватит, все остальное является нарушением закона. В условиях 73-го ФЗ (закон "Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации") ни Прага, ни Ганновер – ничего не могло бы быть сделано. Вся Европа строит и обращается с памятниками по-другому – деликатно, гибко, но не рассматривая их как археологические памятники. Это считанные вещи: Акрополь в Афинах, Помпеи – это археология, остальное – это жизнь. И наши жесткие требования только ухудшают ситуацию с памятниками. И второе, у нас лакуна в законодательстве, касающаяся исторической среды городов — фоновой застройки. Этого просто нет, хотя не мешало бы, потому что как раз и является крайне ценным.

А.Боков:

— Что имеется в виду? Это отсутствие регламентов в исторических городах, за исключением Суздаля. Что способствовало феноменальной капитализации этого города? Только одно: этот город не изувечен, в отличие от любимого мною Боровска или других, которые разрушаются с помощью силикатных трехэтажных уродов. В Суздале ввели некое подобие регламента: дома такой-то высоты, такого-то размера. Почистили улицы, проложили водопровод, дерьмо отвели куда надо, пару ресторанов открыли, на улицах стало безопасней и комфортней. За 20 лет, если говорить о капитализации, стоимость недвижимости выросла в сто раз.

В Европе страны живут только по регла-



менту. Целые огромные территории – Тоскана, Каталония и т.д. – это районы, где новое строительство просто запрещено, а все делается в четком соответствии с регламентами. Стены должны быть такие, окна такие, цвет такой и только такой, крыши — такие, коньки – такие, все, никакой фантазии. Вот тогда и формируется среда. Где-то эти законы более жесткие, где-то они послабее, но это в конечном счете то, что называется физическим планированием. Вот этого планирования, к сожалению, у нас нет в Градостроительном кодексе, даже интенций этого рода. А это значит, что надежды на визуальную упорядоченность окружения, на комфорт, который нам симпатичен, когда мы приезжаем в Европу, почти нет. Даже в Америке с ее любовью к отсутствию каких бы то ни было ограничений попробуйте построить что хочется. Жесточайшие ограничения на каждый забор, на каждую пристройку, на каждое окно и т.д.

— *Я по поводу усадьбы Глебовых-Стрешневых-Шаховских на Большой Никитской; насколько знаю, Вы – автор проекта реконструкции. В январе 2011 г. здание признали культурным наследием и запретили на нем какое-либо строительство. Но уже возведена кирпичная стена, которая должна держать купол. Получается, что Вы нарушаете закон.*

— Давайте начнем с конца. Очень надеюсь, что доживу до окончания работ. Пообещайте мне прийти, когда все будет закончено. Есть правило — некоторой категории людей нельзя показывать полдела; вот вам например нельзя ходить на стройки. Представьте, что человека разложили, хирург разрезал его, идет полостная операция. В это время вы входите и говорите: "Что вы делаете? Убийцы, сволочи! Вон отсюда, чтобы духу вашего тут не было. Пусть он лучше умрет, только уйдите вы, хирурги!". То же происходит и сейчас. Вы ходите и смотрите на то, на что смотреть не надо, в чем не разбираетесь. Если вас интересует действительно правда, то требует интеллектуальных усилий понять, что там происходит. У истории есть два аспекта – это аспект законодательный, юридический. Если я что-то нарушил, то у нас есть прокуратура, суды, милиция. Поверьте, они были бы на этой стройке первыми, потому что очень любят вскрывать правонарушения. У нас есть и добровольные прокуроры, которым кажется, что там что-то нарушили; это особый тип сознания. Но есть другой аспект, очень серьезный и профессиональный – в рамках тяжелых ограничений с сотнями согласований, подписей и прочего, через которые никто из моих коллег в мире не проходит никогда). Мы собрали целый том с сотнями подписей. Если бы не собрали, то,



поверьте, тут к нам бы пришли и стройку закрыли. Через эти испытания не проходит никто – никакие там фостеры, пианы, рождерсы, чиперфильды понятия не имеют, что это такое, поэтому строят что хотят, а нам предлагают то, что нельзя — потому что согласовать невозможно.

Я бы конечно предпочел, чтобы там и бюджет был побольше, и светопрозрачное покрытие с автоматизированными шторками с управляемым светом, управляемой акустикой. Пока город не может пойти на затраты такого рода, хотя сделал уже непомерно много. Это было заведение, про которое никто из вас не знал — и которое стало темой сейчас. Это не Кремль, не Парфенон, это не Колизей. А совершенно дикая, жуткая коммуналка, которую город расселил ценой невероятных усилий. Порядка 40 арендаторов, пользователей, бандитов, проституток, негодяев, воров, порядочных людей в том числе, и со всеми пришлось договариваться.

Мы сделали проект в точном соответствии с тем, что принято: двор перекрывается (причем, если дворы перекрываются в уже теплой Италии и в относительно благополучной Германии, то уж в России-то, наверное, перекрытие двора – это благо) и в нем на 490 мест делается зал. Двор из небытия возвращается в культурный и человеческий обиход. Памятник становится пространством учреждения культуры. Лучшего, вообще говоря, сочетания придумать трудно для памятника и для учреждения культуры. Но, тем не менее, многие протестуют. Какая альтернатива? Не расселять эту коммуналку, куда зайти с безопасностью для жизни нельзя было? Сегодня пара таких

мест еще осталась в Москве. Есть в Москве такие места, есть не в Москве. Есть подлинные шедевры, которые находятся в тяжелейшем состоянии. Если вас это устроит, то давайте будем считать это состояние идеальным.

Вы проект знаете? Это не закрытая вещь. Посмотрите, что мы там делаем, и скажите, что нужно корректировать. Проект требовал всякого рода согласований, он проходит сложнейшую экспертизу. Любая корректировка – это только поручение заказчика. Заказчик может это сделать только если действительно за этим стоят серьезные нарушения. Заказать корректировку, после этого идти в экспертизу. Все что я могу сегодня сделать — это сосредоточиться на деталях. И мы пытаемся это делать.

Я вас призываю: посмотрите, как сделан Большой зал консерватории. Это была невероятно сложная работа, поверьте мне. Никто не сказал: "Андрей Владимирович, Вы и Ваши коллеги сделали большую серьезную хорошую работу, улучшили акустику, создали фантастический, до того немыслимый зрительский комплекс – с буфетами, с раздевалками, с туалетами приличными". Вы бывали до того в консерватории? Придите сейчас. А Малый зал — это третья очередь, и нам запрещают там сейчас создать достойные условия для артистов. Я вам могу объяснить, что там происходит. Но вначале посмотрите на консерваторию. Мы проделали фантастическую работу по возвращению в культурный обиход Московского планетария — никто не написал. При этом пришлось преодолевать целый ряд непростых препятствий. Один пример: фантастической красоты XVIII века подвалы со



сводами были в консерватории. Историю вы знаете: это бывшие усадьбы, которые потом выкупались, адаптировались. Подвалы были заполнены инженерными коммуникациями, всяким хламом. Мы вернули это все, сегодня они обитаемы, эти пространства можно наблюдать. Но как? Ценой отступления от закона, которое специальными решениями, экспертизами и т.д. допускается. Мы вырыли рядом огромный инженерный блок во дворе, куда поместили всю инженерию. Мы отчасти нарушили букву закона, наверное: и есть люди, которые трактуют это подобным образом. Другое дело, что мы преодолели эту ситуацию законодательно полноценными, достоверными и качественными шагами. Но если действовать строго по закону, то мы должны были похоронить все эти своды и исключить возможность вентиляции и кондиционирования Большого зала. Вот итог всей этой галиматии.

Если вы представляете себе, как реставрировались Ла Скала, театр в Турине, опера Буэнос-Айреса, то любые крупные сооружения делались так же, как мы поступаем в консерватории, в Геликон-Опере и во всех других случаях. Не хотите — ради Бога. Создавайте, уважаемые защитники, траст, как в Великобритании. Англичане — ответственные люди. Они говорят: "Ладно, мы выкупаем эти гиблые усадьбы у города и за свои деньги мы их приводим в качественное состояние, проводим научную реставрацию и говорим — это музеи, смотрите, как замечательно жили наши предки". И эта деятельность мне понятна. Но когда нам говорят: "Город, не предпринимай этих

усилий, Геликон-опера, пошла к черту отсюда, уезжай в свою Швецию и т.д." — это означает, что мы убиваем то, чем в конечном счете располагаем. Убиваем живую культуру, и памятники, которых у нас немного и которые находятся в достаточно непростом состоянии.

Скажите, вы видели главное здание усадьбы Шаховских? Это подлинный памятник. В каком состоянии, как там реставрационные работы ведутся, видели, устраивает вас это качество? Посоветуйтесь со специалистами. Вот это пример научной реставрации.

По поводу вашего вопроса, будет ли убрана стена, на которую должен опираться купол над большим залом Геликон-оперы. Во-первых, нет там никакого купола — есть перекрытие двора, потому что надо на что-то его опирать. Но это не нарушение закона, в моем представлении. Вам кажется, что нарушение — приходите, когда мы построим, скажите: "Мне не нравится", но только когда мы всё сделаем. Вы юрист? Тогда подавайте смело в суд. Но учтите, что за стеной, о которой идет речь, помимо прочего стоят венткамеры, чтобы обеспечить нормальный климат в Малом и в Большом зале. Перенос венткамеры на 10-15 м — это угроза для акустики. Театры, о которых я вам рассказывал, делаются по тому же принципу. Значит, либо мы на это идем, либо нет. Памятник получил добавление, которое, если приспичит, всегда можно демонтировать; эта стена по своим конструктивным способностям отличается от старой. Другой прием использован в отношении цирконференции, которую мы, к сожалению, сохранить не смогли поскольку

ку — из хлама была сделана. Дедушки наши строили не так качественно, как англичане, немцы и кто-то другой, порой без фундамента. Чтобы освоить подземное пространство, создать сценический комплекс, пришлось эту стену разобрать. Демонтировали целые куски кладки, которые затем будут возвращены на место. Прием этот не самый замечательный, но если бы мы средства вложили в развитие технологий по консервации кирпичной кладки, которой у нас много, то может быть нам удалось бы сохранить старую стену. Мы не умеем консервировать дерево, кирпич, работать с памятниками конструктивизма, что меня гораздо больше волнует.

Если бы уважаемые коллеги обратились к теме состояния подлинных шедевров, во имя которых люди сюда ездят и состояние которых оскорбительно для каждого из нас, то было бы понятно — вывести из аварийного состояния несчастное Николаевское общежитие, все мельниковские шедевры. Но об этом никто не думает, почему-то сегодня флигель, который будет достойно восстановлен, вызывает больше тревог и волнений, а что мы теряем целый уникальный пласт культуры, которого вы нигде больше не встретите, — это действительная ценность и антиквариат — никого не волнует. Стенку они сделали не лучшим образом, согласен. Я предпочел бы металл и фахверк, но у них денег просто нет для этого.

**— Вы сказали, что сейчас появляются дома, за которые не стыдно. А можете привести примеры таких домов в Москве?**

— Я думаю, что все, что сделал, к сожалению ушедший мой близкий друг Сережа Киселев — это очень достойная архитектура, которая имеет имя и фамилию. Посмотрите, что Сережа сделал на Остоженке, в центре, здесь неподалеку в Черемушках. Вообще шедевров много быть не должно. Главное, чтобы качественным был средний уровень архитектуры, которого у нас нет — это печально. Финляндия — страна без особых шедевров, там есть пара-тройка вещей, которые сделал Аалто. Но средний уровень архитектуры контролируется очень четко и очень жестко и властями, и обществом, и весьма высок. Достижение этого — для нас едва ли не основная цель.

**— Могли бы Вы дать оценку многочисленным торговым центрам: это средний уровень архитектуры или Вы бы не назвали это качественными зданиями?**

— Я построил "Калужский" — мне за него не стыдно, честно скажу. Есть хорошие, есть плохие — есть разные. Но вообще торговые центры — это не клеймо, это не упрек сам по себе. Почему-то сейчас они вызывают такую





ненависть у публики. Ну и слава Богу! Конечно, лучше, если бы музеев было больше.

— **Оправдано ли решение о переносе правительственных учреждений в Подмосквье с градостроительной точки зрения? Поможет ли это решить транспортные проблемы Москвы?**

— Отвечают однозначно и утвердительно — да. Я хочу сказать, то в недрах профессионального сознания эти мысли, концепции, идеи зрели достаточно давно, где-то 90, 70 или 50 лет. В целом ряде случаев эти идеи правительствами разных стран было успешно реализованы. Последний пример — это Астана. Особенно много примеров дал послевоенный мир. Это перенос столиц в Бразилии, это Исламабад, Чиндигар, Лагос и т.д. Мы плохо знаем историю нашего города, а если бы мы вспомнили ее получше, то увидели бы практически аналогичный случай. Когда Петр I стал строить Лефортово, этот район стал вторым центром Москвы наряду с Кремлем. Вся аристократия потянулась в Лефортово, и фантастической красоты усадьбы, которые пребывают в тяжелейшем состоянии (вот вам бы туда сходить и сделать что-то, озаботьтесь этим делом!), все эти дворцы выстроились сегодня вдоль дороги от Спасской башни в Лефортово. Это стало маленьким Петербургом до появления Петербурга. Город замечательно жил двумя центрами, но этот период мы очень плохо знаем и он плохо описан.

Вообще говоря, чем больше диверсифицирован центр, тем современному городу лучше. Лондон с несколькими центрами чувствует себя хорошо. Берлин с двумя, а сейчас уже с большим числом таких крупных центров чувствует себя тоже лучше, чем Москва. Париж в XIX веке предпринял огромные усилия по выносу активности за пределы центральной части. Мы сегодня сидели с очень милым человеком, и он вспомнил, что правительство переносилось и в Версаль, и в Тюильри и еще куда-то, и не просто так — были и организационные меры, настроения, и новое пространство, которое давало возможность жить и дышать. Эта возможность наконец обретается Москвой.

Юго-западное направление давно уже поселилось в умах как главное для возможного развития города. Это Ленинский проспект с его жилой застройкой, проспект Вернадского и Мичуринский, между которыми главная ось города была зажата. Это движение у нас есть все основания считать предсказанным. Перемещение туда чиновников — это допустимое решение. Транспорт безусловно испытает облегчение, потому что сегодня они едут в одном направлении, а хоть поедут по другой стороне улицы. Самые умные и преданные

своему делу переедут туда поближе, чтобы вообще не ездить... а кто-то вообще оставит свою работу, и к лучшему.

М.Перов:

— Давайте договоримся: никаких решений пока нет, есть предложения, весьма демократично обсуждаемые публично, что меня радует. Сложная вещь — такие градостроительные решения, требуется определенное мужество руководителей идти на публичное обсуждение. Более того, предлагать включиться в работу по выработке этих решений экспертному сообществу, что мы весьма высоко ценим. Эти предложения не окончательные. Я бы предостерег вас от примера вашего коллеги Григория Ревзина, который вчера написал, что это вопиющая безответственность — вот так вот взять и прирезать территорию. Ну, здорово любителям обсуждать профессионалов, но все-таки поверьте: новый город — это всегда продукт воли, ничего другого.

Попробуйте сделать в России референдум "Стоит ли устраивать в России Санкт-Петербург?". Что бы население ответило? "Накося выкуси, Петр Алексеевич!". Это не референдумами делается, это продукт воли, и здорово, что такая воля есть. Как будет развернуто — пока не знаем. Может быть по тому куску, о котором сейчас договорились, может быть по-другому. Но главное, что Москва уйдет от своей родовой травмы, которая воспроизводится столетиями: этот уникальный мегаполис, единственный в мире 10-миллионник, сохранил радиально-кольцевую структуру средневекового города. Эти кольца как приросты мы наращиваем в логике предыдущей власти: четвертое, пятое, областная власть так же: ЦКАД, вторая бетонка, первая. Эта структура в принципе не имеет адекватного транспортного решения. Она тупиковая, разве что пригодная для 200-тысячного города. А дальше начинаются тупики. Сегодня этим решением,неважно, в какую сторону оно пойдет, мы первый раз за последние 100 лет реализуем шанс на изменение этой структуры. Такая нереализованная попытка была в Генплане 1935г., в Генплане 1971г. были другие решения — они тоже не реализованы. И в итоге сложилось то, что сложилось. Это уникальный шанс, решение правильно. А что касается чиновников, можно в область, можно в городе найти место — они транспортный поток не продуцируют. Большинство чиновников — люди весьма скромных достатков и ездят на метро. Я про федеральных.

А. Боков:

— Могу добавить: мы столкнулись с радикальным решением, оно мне симпатично в силу того обстоятельства, что из нынешней ситуации, которую Максим Вениаминович правильно назвал тупиковой, выйти за счет

накопления "колец", мягких, точечных, избирательных, деликатных действий уже не удастся. Здесь возможно только радикальное решение, потому что ситуация уж слишком запущена.

— **В одном из своих интервью Вы сказали, что видите город малоэтажным...**

— Ни я один, хочу вам сказать. Во-первых, каждые 30-40 лет пересматриваются представления о том, какой должна быть жизнь, как должен выглядеть город и каким должен быть мир. Это "картина мира", которая сегодня в очередной раз пересматривается мировым сообществом. Эта картина пересматривается под определенными лозунгами, в системе новых ценностей — сегодня они, например, называются "зелеными". Это особого рода этика, которая сформировалась в недрах протестантского сознания, хотя сейчас воспринята и носителями конфуцианства, и буддизма, и кем угодно. Это другой тип соседских отношений, иной характер ландшафта, иной тип отношений с природой, осознание ответственности за каждый шаг. Это определенная физика и морфология также. И люди стремятся строить такого рода пространства, которые были бы пространством согласия; в ряде стран они появляются. Нам хотелось бы надеяться, что по крайней мере на этих новых территориях была бы начата другая жизнь, не ставшая повторением того, что построено в Германии или в Швейцарии, потому что это невозможно и не вполне нужно. Хотелось бы, чтобы это послужило толчком для поиска и реализации неких адекватных формы решения — это и транспорт, и инженерное обеспечение — тепло, вентиляция, образ жизни, диверсификация жилья. Это значит, что для разных людей нужны отдельные типы жилья, не квартирка в секционном доме, а разные — для стариков, инвалидов, для неполных семей... Это разветвленная и всегда обогащающаяся система представлений. Основанные на ней поселения я и вижу в пространстве новой Москвы, если угодно. Скорее, разнообразие, чем что-то малоэтажное. Мы перестали думать, и в этом ужас. Мы все время живем в каких-то выдуманных конструкциях, не оценивая последствий.

— **Вырастут ли и как цены на жилье на новых московских землях?**

М.Перов:

— Я расхожусь с Минэкономразвития: они выстраивают страну под прогноз. Они говорят, что рынок свободный, и страну прогнозируют в зависимости от цены на сорт нефти Brent на Лондонской бирже. А более ответственные страны с рыночной экономикой — Франция, Германия — проектируют свое будущее, в том числе цены на жилье. Москва — это безобразный, перегретый "пузырь" недвижимости, ко-

торый рано или поздно лопнет. Запачкаются многие. Наша градостроительная политика включает в том числе такую вещь, как доступность жилья для простых граждан. К 2015г. коэффициент доступности должен составить 3. Чтобы за три года семья из двух взрослых и одного ребенка, ничего не покупая, могла заработать деньги на двухкомнатную квартиру площадью 57 кв. м. Сегодня в Москве этот показатель — 13,6. В мире обычный коэффициент доступности жилья – 3-4. В России он был 5, с вводом Градостроительного кодекса и кризиса этот показатель достиг 7-8, в Москве — 13. Это государственная задача: чтобы жилье на новых и на старых территориях опустилось в цене, плавно, не обрушиваясь по возможности. Естественно, это безумно задранные цены, и в мире на сегодня жилье для москвичей самое дорогое в пересчете на покупательную способность. Поощрять спекулятивный путь развития – это тупик, потому что "пузырь" рано или поздно лопается. Если в Москве его плавно не спустить, то он лопнет и последствия будут весьма плохие. Лондонский "пузырь", калифорнийский, нью-йоркский и т.д. – вся история XX века усеяна их остатками. Последствия для экономики в целом негативные. На пару-тройку лет это выбивает из колеи.

— *Мы знаем, что в европейских странах, как правило, исторический центр города занимают гостиницы и небольшие рестораны. В Москве же – это большая часть офисов. Если изменить ситуацию по образцу Европы, решит ли это транспортную проблему и сможет ли это улучшить архитектурный облик столицы?*

— В конечном счете, эта цель и преследуется теми, кто принял решение о строительстве правительственного центра. Формируется мощный магнит, особенно в Москве и нашей системе отношений, а значит, бизнес потянется туда. Важно, чтобы те пустоты, которые могут образоваться, не были заполнены тем же мусором. Для этого существуют закон о зонировании и те инструменты, которые нам подарил новый Градостроительный кодекс. Это правила землепользования, застройки и многое другое, которыми мы, надеюсь, все-таки научимся пользоваться. В мире городов с генпланами не так много, но нормальных городов без законов о зонировании не существует. То, о чем вы говорите — прямая область приложения закона о зонировании. Если мы выведем все эти мощнейшие разрушительные и губительные силы за пределы исторического центра, то вопрос сохранения исторической ткани будет решаться легче. Вообще говоря, сохранение исторического центра – это другая проблема — это не те



стенки, о которых мы поговорили — а сохранение ткани, и это основная ценность. Москва уникальна не какими-то домами, которые не всегда хорошо строились, а своей планировкой, и утрачивается она в силу низкого профессионального уровня многих людей, которые здесь работают, и в силу разрушительного действия серьезных денег.

— *Если чиновники переезжают на юг Москвы, как это сейчас планируется, освобождается гигантское количество помещений, таких монструозных, как Белый дом, сталинские высотки. Как Вы как архитектор видите их судьбу, если они выйдут на открытый рынок? Что, например, можно сделать с Белым домом?*

— С удовольствием отвечу на этот вопрос. Про открытый рынок трудно сказать, это в собственности сегодня, скорее всего, федеральной или муниципальной. По существу, никакой проблемы их адаптации под гостиницы, апартаменты, luxury-жилье нет. Это интересная проектная задачка. Вообще нам пришло в голову объявить несколько теоретических конкурсов для студентов, молодых архитекторов — на приспособление комплекса зданий, где сегодня сидит Дума, для новых более человеческих, более понятных, более правильных институций. Задача технически не представляется сколько-либо сложной. Существует масса примеров адап-

тации такого рода. Заводы гигантские – уж казалось бы – и то под гостиницы приспособливают, например в Турине — завод Fiat приспособили под гостиницу, офисы и т.д. Что касается Белого дома, там можно сделать все что угодно: здание вообще жуткое, я в нем бываю — разобраться невозможно, по какому коридору куда идти. Но превратить его в нечто человеческое вполне возможно, сохранив великолепие снаружи.

М.Перов:

— В этом вопросе слышен Алексей Кудрин, который сказал, что средства будем выискивать за счет продажи старых зданий. Но продажа тоже может быть с обременением. В моем представлении очень важно не делать новый бизнес-центр, потому что это проблему только усугубит: обременение должно заключаться в условии, что здание может быть приспособлено, например, только под гостиницу: их мало, трехзвездочных совсем нет. Хорошие, вполне приличные здания — в основном в центральной части города.

— *Почему для реализации крупных проектов в Россию приглашают иностранных архитекторов? Есть недоверие к соотечественникам?*

— Крайне болезненный для нас вопрос. То, как организован наш рынок, нельзя квалифицировать иначе как безумие. Ни одна страна в мире не пускает к себе иностранцев так, как



мы. Ни один француз не может практиковать в Англии, ни один англичанин в Германии без лицензии, допуска, сопровождения местного архитектора. Для наших не всегда разумных или не всегда порядочных чиновников это стало способом решения некоторых задач, но не главной. Мариинский театр – потрачены огромные деньги, многократно превышающие все разумные пределы, и только с помощью иностранцев делается проект. Результат нулевой, а скорее всего даже будет отрицательный. К тому же сам проект — это оскорбление, убожество, надругательство над здравым смыслом; до сих пор театр еще не построен. Тяжелейшая ситуация с Музеем изобразительных искусств... Масса примеров такого рода. Работать в России крайне непросто, и без сопровождения отечественных архитекторов вообще сделать что-либо трудно. То, что мы делаем — это соревнование, напоминающее плавание в серной кислоте; иностранцы к этому спорту не приучены. Что мы выльдим как люди — это заслуга нашего сообщества, которое выдерживает все непростые испытания. Выход – это создание цивилизованных отношений. Абсурдная ситуация с конкурсом на Политехнический музей, с конкурсом на Сколково, где ни один русский не был допущен. Это несправедливо и непрактично. А итог – ноль — растрочены деньги, потеряно время. Я уже не говорю о многих других примерах, которые вам хорошо известны. Одна из задач нашего Союза в том, чтобы преодолеть эту ситуацию. Закон градкодекса в части СРО, к сожалению, работает вопреки интересам национальной культуры. Любой иностранец может купить допуск на любые виды работ и хозяйничать здесь безраздельно. С этим связан целый ряд прямых угроз. Если филиал или совместное предприятие, то риски хотя бы отчасти могут

быть компенсированы. Если нет — контора исчезает, испаряется, и некому предъявить упрек за ошибочный проект.

— *Как считаете, стоит ли наделять муниципалитеты (или общественные организации) полномочиями по оценке качества градостроительно значимых архитектурных проектов, до выдачи разрешений на строительство?*

— Речь об общественных обсуждениях, которые прописаны в Градкодексе. Должна ли идти речь об отдельных зданиях, о домах и т.д.? Это вопрос непростой: если начнем обсуждать архитектуру всем многомиллионным сообществом, то далеко зайдём. И еще одна сторона. Во всем мире существует двухуровневая система управления мегаполисом: сверху какие-то начальники, снизу – муниципалитеты, сообщества, коммуны, общины (как угодно их называйте). От просвещенности этих общин, от возможности формировать просвещенных лидеров, способных участвовать в диалоге, зависит судьба этих коммун. То, что я наблюдал во Франции, в США, производит очень сильное впечатление. К этому наше общество пока вполне не готово — в чем признак зрелого гражданского общества. Они приглашают архитекторов, которые защищают интересы этих общин и делают это очень профессионально и грамотно. Это производит очень сильное впечатление, когда архитектор работает как земский врач в интересах человеческого сообщества, которому он предан, которое ему платит и перед которым он несет ответственность. Кроме того, он просвещает горожан и тех, кто рядом с ним сидит. Во Франции существует даже какой-то процент архитекторов, то есть людей со специальным образованием, участвующих в этих советах, например в Париже. Но Париж – это вообще одна коммуна, особая жизнь, и присутствие архитекторов отмечается на всех уровнях.

М.Перов:

— Разрешение на строительство дает как раз муниципальная власть. У нас есть результаты исследований социологов. Если спрашивать жителей микрорайона, можно ли построить здесь детский сад, который просто необходим, то все скажут: "Только не в моем дворе". Поэтому в этом смысле публичное обсуждение – вещь тонкая.

— *Реально ли создать механизм, регулирующий малоэтажное индивидуальное строительство? Сегодня каждый понимает это по-своему, поэтому рядом с трехэтажными дворцами стоят одноэтажные хибары.*

— Это разные темы. С одной стороны, речь о том, можно ли, наконец, в России создать качественное, достойное одноэтажное семейное жилье, которое соответствует национальной традиции. А с другой – почему рядом с "дворцами" возникают такие дома. Второй вопрос — это отсутствие закона о зонировании, плюс низкая культура. Будет это – мы будем иметь организованную, гомогенную, качественную застройку. Ту, которую мы имеем, скажем, в Суздале. Что касается малоэтажной застройки, то, конечно, если хотите, сформированным эталоном нормального человеческого жилья является такой дом. Почему? Из тех же соображений поддержания дома в нормальном состоянии. Многоэтажный квартирный секционный дом сегодня обречен. Мы не можем создать эффективных механизмов управления, поддержания и т.д., его нельзя утилизировать. Несчастная старушка на двадцатом этаже без лифта – все, катастрофа. Это дома, обладающие минимальной устойчивостью, чрезвычайно затратные, неэффективные. Конечно, нужен малоэтажный дом. Для этого необходимы механизмы ипотеки и многое другое; примеров огромное количество во всем мире, ими надо пользоваться. У нас есть НАМИКС – Национальное агентство малоэтажного и коттеджного строительства, их прямая задача — сделать Россию комфортной.

М.Перов:

— Есть позитивный пример в России – Белгородская область. За 3–4% годовых практически любая средняя семья может начать строить дом и делает это. То есть что касается внедрения малоэтажного строительства, то это все в руках муниципальной власти. В сегодняшнем (довольно плохом) Градостроительном кодексе есть возможность написать в ПЗЗ: не ниже двух этажей, не выше трех и фасад зеленый. И следите за этим и взяток не берите. Точка, больше ничего не надо: прописать правило и следить за его выполнением.





## Развязать gordiev узел Транспортные проблемы Москвы глазами руководства города

Темой очередной встречи заместителя мэра Москвы, руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Николая Лямова и журналистов стал один из нужных, но неоднозначно воспринимаемых на сегодняшний день проектов — выделение полос проезжих частей для общественного транспорта, развитие трамвая, поиск решений для оптимизации транспортного потока в столице. Также в разговоре были затронуты и другие вопросы развития Московского транспортного узла.



— Подготовлен ли план создания выделенных полос в Москве до 2014г.? Такое поручение давал столичным чиновникам мэр Сергей Собянин.

— Выделенные полосы для общественного транспорта — это, наверное, то, что необходимо делать в первую очередь, чтобы увеличить среднюю скорость движения общественного пассажирского транспорта и создать комфортные условия для пассажиров. Такая программа у нас разработана и уже начала выполняться. У нас имеется перечень улиц и магистралей, по которым будет проводиться и уже начато проведение подобной работы. Первые пробные варианты были на проспектах Андропова и Вернадского. Там были выделены незначительные кусочки улиц — где-то два с небольшим километра, и мы попробовали, каковы эффект и последствия. Сегодня провели разметку по самому серьезному проспекту и шоссе — Ленинградскому. Это порядка 5 км в одну и другую стороны, от Белорусского вокзала до метро "Сокол" и обратно. Это для нас довольно серьезный участок в качестве пробы, поскольку практически на всем промежутке от моста Белорусского вокзала до "Сокола"

обочина занята легковым транспортом. Вопрос сложный и серьезный. Запускаем мы автобус экспрессным маршрутом с меньшим количеством остановок, но куда пойдет легковой транспорт? На сегодняшний день ответа не имеем, вот запустим — и поймем, куда он пойдет. Но превентивные меры принимаются. Мы наметили места размещения транспорта, который стоит на обочине. Приняли решение занять тротуарную часть для парковки. Уже установлены знаки, то есть все готово к запуску. Скоро заканчиваем разметку для парковки легковых автомашин и запускаем эту часть улицы. Какой-то период посмотрим, как она начинает работать, каковы последствия: там есть правые повороты, есть места, где легковые машины, идущие по второму, третьему ряду, должны маневрировать. Мы должны понять ситуацию по улице в целом — как она изменится. Затем эта полоса будет продлена до МКАДа. То есть мы в Москве получим первую магистраль, которая от МКАДа идет в центр города, и, соответственно, мы готовим на эту магистраль подвижной состав.

Вторая задача — понять, куда пойдет транспорт, который стоит на обочинах. Очевидно, что решение — это перехватывающие пар-

ковки в начале пути. Имеется в виду транспорт, идущий из области: автолюбитель мог спокойно поставить автомобиль и пересечь на пассажирский транспорт, на автобус. Данные вопросы сейчас решаются параллельно по этому направлению. Буквально на этой неделе, наше казенное учреждение «Организатор перевозок», зашло на три крупных транспортно-пересадочных узла этого направления — Водный стадион, Войковская, Речной вокзал. То есть, по сути дела, это ведется формирование комфортного движения для транспорта по этой магистрали, с ее сложными узлами.

"Гормост" должен вскоре открыть парковку под эстакадным пространством в районе метро "Водный стадион", где порядка 290 мест. То есть выделенная полоса — это целый комплекс мероприятий, который необходимо провести.

Если говорить более детально, то всего за год планируем запустить порядка 100 или более выделенных полос, и провести подготовительные мероприятия. Думаю, это существенно облегчит участь тех, кто дорожит своим временем и пытается добраться в город быстро. К 2016г. мы должны получить более 300 км выделенных полос — тогда их протяженность будет примерно равна протяженности линий метрополитена в городе. То есть мы должны получить новый вид скоростного транспорта. Не говорю, что он будет конкурировать с метрополитеном, но какую-то оттяжку людей от метрополитена, который переполнен, мы обеспечим. Кроме того, посредством этих мер мы уменьшим количество легковых машин, которые прибывают в центр города. А транзитников ежесуточно по Москве — это около 1 млн, что является значительной цифрой.

— Когда и где появится первая выделенная линия для движения трамвая? Завершена ли уже разработка данного проекта?

— Это тоже пробный проект: от Комсомольской площади или Каланчевской площади, порядка 11 км в сторону Лесной и улицы

Подбельского. Речь о том, что порядка 6 км пройдет выделенная полоса по центру дороги, то есть по центральной магистрали, а вторая половина — просто выделенная полоса по обочине. Та, что по обочине, уже существует. Та, которая идет в центре, тоже — но идет в общем потоке транспорта. Подготовлен проект, разыгрывается конкурс на переоборудование этой полосы, в том числе замену полотна: путевое хозяйство заменяется. И мы получим линию для трамвая, который пойдет с увеличенной скоростью. Существует проблема: заезжает легковой транспорт, даже порой бросают машины на трамвайных путях, останавливается все движение. Думаю, мы просто увеличим скорость движения трамвая, соответственно, увеличив его привлекательность. Ведь сейчас порой обидно видеть, как идут два трамвайных вагона, а внутри лишь несколько пассажиров. Трамвай нужен как социальный транспорт, но фактически он не выполняет свою функцию. Мы выбираем лучший на сегодняшний день подвижной состав и пускаем его по выделенной полосе. Есть еще ряд предпроектных и проектных: например, выделенная полоса для скоростного трамвая до Балашихи включительно. Она около 3 км не доходит до МКАДа, но уже есть согласованные решения с Московской областью о продлении линий. О подвижном составе: у нас идут переговоры с рядом компаний, которые занимаются производством современных трамваев, есть желающие провести проект реконструкции путей. Это компании Siemens, Alstom — с ними, особенно с последней, идет серьезная проработка вопроса. Планируем проведение конкурсов на I-II квартал 2012г. Скоростной трамвай — один из видов транспорта, который тоже должен поможет разгрузить метро. Бывая за рубежом, обидно смотреть, что трамвай идет неслышно, быстро — не как наши «колонны танков».

— **Полоса для общественного транспорта — это та полоса, на которую легковушка не имеет права заезжать. Но людям трудно контролировать. Как вы это будете делать?**

— Мне уже подсказали, как отвечать. Надо будет менять психологию, бороться с самим собой и менять, прежде всего, свою психологию. Отношение к участникам движения должно быть более корректным, вежливым. Мы должны выполнять правила дорожного движения. Пока мы с ГИБДД договорились добавить количество экипажей, чтобы контроль по соблюдению Правил дорожного движения был более жестким. Второе — это уже начавшийся монтаж камер видеofиксации правонарушений, постоянная съемка. Номера ма-

шин, которые выходят на полосу движения общественного транспорта, будут фиксироваться, и их владельцы будут получать письма и квитанции по уплате штрафов. По сути, город будет переходить на автоматическую систему контроля за нарушения ПДД. То есть по программе "Интеллектуальная транспортная система" мы должны установить более 150 комплектов этого оборудования. Это существенно скажется на конечном результате. Плюс к этому наше подразделение (Центр организации дорожного движения) закупает 10 автомобилей, оборудованных средствами видеofиксации, посредством которых будет совершаться объезд и передаваться информация в ГИБДД для принятия соответствующих мер. Поэтому я особой проблемы не вижу — неделя-вторая, ну, месяц — и люди привыкнут. Для нас когда-то тоже было в диковинку пристегиваться ремнем безопасности. Одно время как-то отпустили это дело, а потом, когда увеличили штрафы, уже редко увидишь за рулем легковой машины непристегнутого водителя или пассажира. Это эволюционный путь, немного времени — и все придет в порядок. Более того, сегодня мы начали эксплуатировать транспортно-пересадочные узлы более цивилизованно, наводить порядок и там. Есть проблемный узел — это Юго-Западная, тема эта давно уже навязала в зубах. Юго-Западный ТПУ перекрывает проспект Вернадского, там очереди стоят. Я утвердил и подписал вместе с сотрудниками ГИБДД схему организации движения. До этого мы несколько раз выезжали, собирали директоров предприятий, определили места, где должны стоять их машины при посадке-высадке. Будет изменена разметка, начнется контроль, в том числе средствами видеofиксации. Думаю, что через неделю-другую там будет порядок. По ТПУ "Юго-Западное" есть три незаконных маршрута. Пригласили: "Поговорим, узаконим эти маршруты, кто их организовал", но не пришли. С завтрашнего дня выходят законные перевозчики на эти маршруты.

Сегодня проводим узаконенный первый рейд по проверке безбилетников. По состоянию на данный момент (мне позвонили) задержаны 30 человек, которые используют для проезда не свои документы, то есть социальные карты москвича или льготные карты. Система контроля налаживается, начинает работать. Среди задержанных зайцев есть "кузнечики", которые прыгают через турникеты, сегодня двоих вылавливали по улицам. Если говорить шире, то, когда начнем работать по выделенной полосе на Ленинградке, то турникеты будут сняты — они уже стали притчей во языцех. Будут работать только валидаторы, то есть пришел, отметился —

**Выделенные полосы для общественного транспорта — это, наверное, то, что необходимо делать в первую очередь, чтобы увеличить среднюю скорость движения общественного пассажирского транспорта и создать комфортные условия для пассажиров. Такая программа у нас разработана и уже начала выполняться. У нас имеется перечень улиц и магистралей, по которым будет проводиться и уже начато проведение подобной работы. Первые пробные варианты были на проспектах Андропова и Вернадского. Там были выделены незначительные кусочки улиц — где-то два с небольшим километра**



Пользуясь случаем, хочу обратиться к директорам наших коммерческих и муниципальных предприятий, которые работают на маршрутах города. На ТПУ "Тушинское" начали наводить порядок и в принципе его уже навели, когда сказали, что на "Тушинском" будут работать только те, кто выполняет требования. Система работы четкая: провинился – больше тебе этого маршрута не видать. Буквально сегодня я должен подписать разрыв договоров с семью предприятиями за невыполнение обязательств. У нас есть уверенность в том, что посредством создания новых структур и нововведений в нормативной правовой базе мы порядок наведем.

беспорядочно заходишь. Но при условии, что мы смотрим, кто будет злоупотреблять. Могу привести такую цифру: последний месяц "Мосгортранс" — посчитал убыток, который нанесли люди, незаконно ездящие по чужим документам. Сумма составила порядка 1,5 млн. А у нас маршрутов сотни. Можете представить, какой убыток несет государство.

Пользуясь случаем, хочу обратиться к директорам наших коммерческих и муниципальных предприятий, которые работают на маршрутах города. На ТПУ "Тушинское" начали наводить порядок и в принципе его уже навели, когда сказали, что на "Тушинском" будут работать только те, кто выполняет требования. Система работы четкая: провинился – больше тебе этого маршрута не видать. Буквально сегодня я должен подписать разрыв договоров с семью предприятиями за невыполнение обязательств. У нас есть уверенность в том, что посредством создания новых структур и нововведений в нормативной правовой базе мы порядок наведем.

— *Маршрутные такси-микроавтобусы будут двигаться по системе полос общественного транспорта?*

— Это транспорт общего пользования. Вопрос заключается в том, что мы сейчас готовим к изменению практически всю маршрутную сеть в связи с вылетными магистралями. Маршрутные такси будут в основном использоваться на подвозных маршрутах, это подвоз между станциями метро, и к экспрессным маршрутам. Коренной ломки маршрутов такси не будет, но мы должны что-то существенно поменять, поскольку если придет приток людей на экспрессные маршруты, то и в целом пассажиропоток по городу будет меняться.

— *После получения разрешений компаниями такси будет ли разрешено движение такси по этим полосам? Не считаете ли Вы, что эти полосы будут в ущерб остальному транспорту, как это бывает на проспекте Андропова?*

— Что касается работы таксомоторов на выделенных полосах, на сегодня однозначного ответа у нас нет, поскольку мы должны убедиться, как именно эта полоса работает, а затем уже будут приниматься решения. И второе – если мы отдаем приоритет общественному транспорту, то действительно это так и есть.

Отдаем ему приоритет по простой причине: автобус большой вместимости – это порядка 100 человек. И пяток едущих автомобилей, которые занимают примерно такую же площадь, везут пять человек. Пять или сто – вот здесь надо блюсти общественные интересы в первую очередь. Мы подсчитали поток, ко-

торый идет по магистралям. На сегодняшний день маршрутами, которые идут отрывочно, порядка 1,5 млн – это и коммерческие, и муниципальные перевозчики, то есть это довольно солидная цифра. А мы должны этот поток увеличить за счет увеличения скорости. Кто-то должен пострадать, кто-то выиграть. Если брать соотношение 100 к 5, то 95 человек должны точно выиграть. Поэтому и транспорт называется общественным, поскольку он является приоритетным для горожан, кто им пользуется, и его у нас сегодня все же чуть больше, чем автовладельцев.

— *Действительно ли осуществлять деятельность по перевозке пассажиров и багажа может собственник автомобиля (индивидуальный предприниматель) либо сотрудник компании? Неужели нотариальная доверенность не будет действительна в данном случае? Сейчас 60-70% таксистов работают на арендованных автомобилях. Получается, что одиночек загонят в автопарки? Большинству таксистов сегодня не под силу стать владельцем автомобиля.*

— Думаю, вы не очень внимательно читали закон. Чтобы облегчить регистрацию, получение разрешения, мы на сайте опубликовали порядок выдачи разрешений на осуществление деятельности по перевозке. Все расписано: предоставляется договор аренды, договор лизинга, чтобы получить соответствующий документ. Я думаю, здесь абсолютно все предусмотрено. Надо внимательнее знакомиться с документами. Бланк разрешения, который мы будем выдавать, также опубликован.

— *Подписано ли соглашение между властями Москвы и Московской области о том, что таксисты двух регионов будут иметь равные права — как в Москве, так и в области, в том числе по допуску на авиаузлы?*

— Подписано буквально на этой неделе, и практически готово к реализации.

— *Предрейсовый осмотр таксистов – это бред. Те, кто писал закон, понимают, что это будет очередная формальность?*

— Ну, может, для того, кто обращается, это бред, а для пассажира, который едет в такси, это далеко не бред. Здесь сидят таксомоторные законные перевозчики, и они с этим в корне не согласны, также как и я. Поэтому мы будем жестко смотреть за соблюдением этих правил. Ведь не даром и в договорах это будет прописано. Это первое. Второе – в тех нормативно-правовых документах, которые подготовлены, четко прописано "проходить медицинский осмотр". Поэтому я думаю, что



это естественно и должно быть, и не только медосмотр, но и контрольный осмотр перед выходом на линию должен быть.

— Будет ли дорожать проезд в общественном транспорте? Московское метро, пожалуй, одно из самых дорогих. В соседней Украине проезд в три раза дешевле, к тому же не требуется оплачивать проезд детям. А у нас среднестатистическая семья тратит на проезд в общественном транспорте около 5 тысяч рублей – это, замечу, люди не с самым высоким достатком.

— В настоящее время не рассматривается вопрос об увеличении тарифа ни на метрополитене, ни на наземном общественном пассажирском транспорте. Если транспортники повышают тарифы, они же не просто так это делают. Вы все видите и понимаете, что происходит со стоимостью топлива. Это, естественно, сказывается на себестоимости перевозок. В настоящее время о повышении тарифа даже речь не идет. Мы, наоборот, сей-

час пересматриваем многие вещи в сторону уменьшения эксплуатационных затрат на подвижной состав, как на метрополитене, так и на наземном транспорте. Стоимость проезда формируется из различных сопутствующих факторов. Все мы знаем про взрывы в метрополитене, все мы знаем о том, что проводится комплекс мероприятий по усилению антитеррористической защищенности метрополитена. Это требует определенных средств. И, к сожалению, часть средств идет из той же оплаты за билеты. Хотя если брать тех, кто постоянно пользуется общественным транспортом, для них существует целая система скидок: когда берется проездной билет на длительное время, он стоит значительно дешевле. И когда мы говорим, что стоимость одной поездки — 26 руб., а когда покупается на длительное время, здесь идет довольно значительное сокращение по стоимости проезда.

— Скажите, перехватывающие парковки будут платными?

— Перехватывающие парковки, по сути дела, будут многоуровневыми не в том смысле, что по высоте (это тоже будет), естественно, они будут платными. Но здесь должна существовать, на наш взгляд, еще определенная градация. Те парковки, которые будут на окраинах города – будут дешевле, те, что ближе к центру – чуть дороже, поскольку перехватывающие парковки, которые будут создаваться, особенно многоярусные, автоматизированные, они будут строиться в основном за счет инвесторов. У города, естественно, таких средств и быть не может для того, чтобы сделать 1,5 млн парковочных мест и затратить такое количество денег. Это практически невозможно.

Но я могу вам другое сказать, что весь цивилизованный мир работает в таких условиях. Я уже неоднократно приводил пример, что, когда мы изучали такой опыт, были в Сеуле и задавали горожанам такой примитивный вопрос: "Почему в центре города так мало легковых машин?". Ответ давался с улыбкой и оказался таким: "В центр очень дорого ездить. Парковка дорогая, стоимость топлива, выделенные полосы". И все это в комплексе говорит о том, что проще сесть на такси и поехать в город тем, кто имеет такую возможность. А так – есть общественный транспорт. То есть по тому же 10-миллионному Сеулу они имеют 70 тыс. таксомоторов. Там очень разветвлена сеть стоянок для таксомоторных перевозчиков.

Кстати говоря, я упустил этот вопрос, 125 транспортно-пересадочных узлов, на всех ТПУ будут выделены места для стоянок такси. Я могу привести пример "Тушинской". Когда мы собрали там таксистов, которые работают в этом районе, и сказали: "Пойдемте выбирать место, где вы будете стоять". Определили два места на этом ТПУ, сейчас эти места оборудуются, и одно место уже готово, второе – асфальтируется и в конце буквально следующей недели оно тоже будет готово. То есть на сегодняшний день у меня на столе лежат документы об определении с директорами предприятий по центральной части города порядка 16 мест. Это на проезжей части, это притротуарная часть, то есть это возвращение немного назад, к старому, когда была стоянка такси и все знали, что именно там можно всегда найти свободную машину. То есть вот такие места на сегодняшний день определяются для такси для того, чтобы создать более комфортные условия.

— Почему из Московской области штрафы за видеонаблюдение приходят регулярно, а в Москве камеры не фиксируют нарушения? Ночью в Москве движение сумасшедшее — до 200 км/ч люди разгоня-



**ются. В мое предприятие регулярно приходят штрафы, и это дисциплинирует водителей, за 2-3 месяца штрафов стало меньше. А Москва в этом плане не работает.**

— Как это ни печально, на конец прошлого года в Москве было установлено всего три камеры видеofиксации, которые работали в тестовом режиме, ну и практически они не работали. С этого года, буквально вот сейчас только, началась установка этих камер видеofиксации, даже не камер — комплексов правильно говорить. Кстати, в этом же здании на Садовой-Самотечной, д.1, где мы находимся, и будет работать вся эта система, сюда будет приходить картинка, здесь будут выписывать штрафы. Думаю, где-то с августа москвичи уже почувствуют повышенное внимание к себе сотрудников ГИБДД через связь путем этих квитанций.

Сейчас готовится аппаратура, там же тоже вопрос непростой. Мы ездили в Московскую область, где смотрели, каким образом это все работает. Все процессы автоматизированы, потом визуально идет только сверка отдельных моментов, вплоть до того, что конверты с адресами автоматически запаковываются. Аналогичная подготовка у нас сейчас идет.

**— Сегодня, в первый день работы контролеров, были изъяты социальные карты у 30 человек. А сколько человек были оштрафованы?**

— Сейчас итогов пока еще нет. Это мы говорили по звонкам. Работа еще идет. Сегодня — первый день, все непривычно для горожан, да и для нас тоже. К концу дня мы итоги подведем, и вы сможете на нашем сайте взять информацию. То есть это будет ежедневная работа, она будет логично складываться и с последующей, более детальной и более кон-

кретной информацией. Но у нас задача-то не кого-то ловить и за кем-то бегать, не самый лучший вариант, да и те, кто работает контролерами, я думаю, от этого не испытывают какого-то удовольствия. Однако пассажир-то тоже должен понимать, что если он должен платить за проезд, то оплаты. Ведь у нас сегодня появилась новая категория людей — у него и деньги есть, но он не платит, чтобы показать, кто я и что я, вот такая бывает молодежь.

**— Можно ли придумать более совершенную систему оплаты проезда в наземном транспорте? При входе в автобус в одну дверь скапливается очередь, это выбивает общественный транспорт из графика. Новая система прохода в автобус, как скоро она появится?**

— Сейчас пересматривается вопрос — единая электронная карта москвича, и к ней идет транспортное приложение. То есть сейчас рассматривается алгоритм по работе этой карты, это должна быть транспортная карта, единая для проезда в метро, в наземном транспорте, в электричках, то есть практически на всех видах транспорта, в том числе и парковку можно будет оплачивать. И на тех парковках, которые будут рядом с метрополитеном, планируется — оплатил парковку рядом с метрополитеном, пользуйся метро на энное количество поездок в день или на энное количество времени. Такие вопросы прорабатываются. Точно так же, как парковка где-то на ТПУ — за парковку заплатил, автоматически идет оплата за проезд на транспорте. Вот эта гибкая система скидок и тарифов у нас сегодня рассматривается. И к этому мы должны подойти где-то в конце года, с какими-то наработками в этом вопросе. Это работа довольно серьезная, сложная, созданы рабочие группы из представителей пригородных

компаний железнодорожных перевозчиков, метрополитена, Мосгортранса, коммерческих перевозчиков, Московской области. Вот здесь как раз рассматривается система всех взаимоотношений в этом ключе по подготовке транспортного приложения к единой карте москвича.

**— Как Вы считаете, в связи со строительством новой Ленинградки, насколько могут сократиться транзитные потоки крупных грузоперевозчиков на Ленинградском шоссе? Окажет ли это существенное влияние на пропускную способность Ленинградского шоссе?**

— Решить вопрос на одной магистрали — это не значит решить вопрос в целом. Все мы помним тот коллапс, который возник, когда начали ремонтировать путепровод. Зная немножко ситуацию, когда ограничили движение по Ленинградке в сторону МКАД, ЦКАД — центральная кольцевая дорога — оказалась не приспособленной к приемке такого количества подвижного состава. Я по себе знаю, потому что частенько езжу за город. ЦКАД был забит, до Домодедова дорога была забита фурами. То есть понятно: одну артерию сделаем — это ничего не даст. Этот вопрос надо решать в целом, никакими локальными мероприятиями это сделать невозможно.

Мы сейчас проводит социологический опрос, у нас на сайте опубликован опросник по МКАДу — Московской кольцевой автомобильной дороге: необходима ли там маршрутная сеть для городского транспорта или же МКАД закольцевать — какой-то кольцевой маршрут пустить туда и обратно. То ли какие-то вылетные магистрали соединить посредством выхода на МКАД, то ли какие-то другие формы, методы использовать. Посмотрим, что люди говорят. По логике вещей, наверное, что-то надо делать. Но прямой ответ дать на этот вопрос сегодня практически невозможно. Наши эксперты говорят: если запустите общественный транспорт по МКАДу, возьмете полосу для общественного транспорта, — фурам негде будет идти. Вопрос довольно сложный. Может быть, мы к этому придем, когда ЦКАД будет реконструирован, когда появятся перехватывающие парковки на территории области или на федеральных дорогах. Но тем не менее, мы должны знать мнение жителей, мнение тех, кто пользуется этой дорогой.

**— Как в Москве проходит организация велополос и строительство велодорожек к местам массового посещения, а также создание велокарт Москвы?**

— Когда мы готовили программу, то делали опрос жителей, узнавали общественное мнение — реакция положительная. Желаю-



щих пересечь на велосипеды очень много. Кое-кто говорит, что и на работу бы ездили на велосипеде. Сегодня инфраструктура не очень у нас позволяет сделать велодорожки, которые бы шли вдоль улично-дорожной сети, не затрагивая безопасное передвижение. С широкой инициативой выступило молодежное правительство, они принесли эту программу. Такая программа существует, она сейчас просто детально прорабатывается. В основе идет тротуарная часть, парковая и припарковочная зоны, где можно безболезненно использовать имеющееся пространство под велосипедные дорожки. Там есть цифры, сколько будет сделано километров велосипедных дорожек. Этим занимается Департамент жилищно-коммунального хозяйства, перед ним стоят эти конкретные задачи.

— *Говорится, что вторая Ленинградка должна стать трассой европейского уровня. При этом на данном направлении есть традиционно сложные места: в районе МКАД — участок до Шереметьево, в районе Зеленограда — пересечении с первой "бетонкой" (ММК). Скажите, планируется ли на второй Ленинградке строительство развязок в перечисленных местах и решат ли эти развязки проблемы в данных местах?*

— Нельзя рассматривать эту трассу отдельно от тех дорог, которые сегодня строят федеральные структуры. Вы знаете, что сегодня речь идет о строительстве параллельной Ленинградскому шоссе дороги. Этот процесс также сегодня на месте не стоит. У нас есть программа по реконструкции дороги по МКАД до 29-го км. Эта дорога передана в собственность города Москвы. Сейчас проходят проектные работы по реконструкции этой дороги, в том числе там будут выделены полосы для общественного транспорта. Что касается в целом по этой развязке, то Шереметьевское шоссе, которое отделяется от основной дороги в сторону аэропорта, кольцо, которое идет вокруг Шереметьево, эта дорога передается Московской области. У нас есть с ними взаимодействие, в том числе по обустройству как всей дороги, так и тех развязок, которые появятся на протяжении всей этой дороги. Плюс к этому подключились федералы, которые после 29-го км уже несут ответственность за этот участок. И мы надеемся, что это поможет развязать тот узел, который является довольно сложным, начиная от МКАДа и далее в область. Поэтому я думаю, что то, что мы начали по выделенной полосе, то, что будет идти до МКАДа и там путем реформирования той дорожной сети, которая сегодня есть, это позволит увеличить среднюю скорость движения.

— *Вы сказали, что на 5-километровом участке до "Сокола" на днях что-то запускается? Можно ли поконкретнее по срокам?*

— Мы должны были его запустить к 1 июля. Задержка произошла по одной простой причине – это разметка для стоянки легкового транспорта до проезжей части. А так, в принципе, на сегодняшний день там все готово. Разметка выделенной полосы есть, знаки все стоят, камеры видеофиксации, по-моему, уже установили, поэтому там все готово, за исключением вот этого одного момента.

— *Вы говорите о перехватывающих парковках. Это та, которая под мостом в районе Водного стадиона планируется? Люди приезжают, оставляют машину там и дальше не экспресс садятся, так это будет выглядеть?*

— Дальше на экспресс или на ТПУ. Мы мерили расстояние, это порядка 400-500 м, я имею в виду подэстакадное пространство, если мы по Водному стадиону говорим. Там под эстакадой двухъярусная парковка. А так мы сейчас обследуем не только улично-дорожную сеть, но и тротуары, если они достаточной ширины, места, где вообще можно разместить парковки. Я думаю, что эта цифра везде уже озвучена, что плотность улично-дорожной сети сегодня в Москве составляет 8,7% от всей застроенной площади. Средняя цифра для городов Европы составляет 20%, а у нас 8,7%. В Америке львиная доля городов 30 и более процентов на улично-дорожную сеть приходится. Вот теперь мы думаем и соображаем, как выбраться из этой ситуации, и из 8,7% сделать чуть-чуть побольше, и что из этого получится. То есть задача не из простых, она довольно сложная, и нам многие задают вопрос, что, мол, вот мы программу сделали, вот вы уже 100 и более дней работаете, а где результат? Как не было, так и нет. Да не будет его ни за 5, ни за шесть, ни за 10 месяцев! Это вполне понятно. Работа предстоит большая. И еще один такой момент есть, я всегда говорил и говорю, что для того, чтобы сделать хорошо, надо сначала сделать плохо. Плохо в каком смысле? Для того, чтобы решить тот или иной вопрос, в том числе локальные мероприятия по улично-дорожной сети, значит эту улично-дорожную сеть надо вскрыть сначала, я имею в виду отремонтировать, расширить и для этого создать неудобства для водителей как общественного, так и личного транспорта. Можете себе представить, если мы одновременно на 19 магистральных начинаем работать для того, чтобы в течение года какого-то результата достигнуть? Ну и что из этого получится? Город вообще остановится. Поэтому потихоньку, очень аккуратно, возможно где-

**Мы должны были запустить 5-км участок на Ленинградке к 1 июля. Задержка произошла по одной простой причине – это разметка для стоянки легкового транспорта до проезжей части. А так, в принципе, на сегодняшний день там все готово. Разметка выделенной полосы есть, знаки стоят.**

то путем проб и ошибок, мы идем вперед. Поэтому я и говорю, что в самый ближайший период ожидать каких-то вот таких результатов не приходится.

— *Сегодня опубликован список поручений президента по подготовке в 10-дневный срок предложений по расширению границ Москвы. Что с точки зрения транспортной инфраструктуры будет предложено вашим департаментом?*

— Прежде чем департамент будет что-то предлагать, он должен знать, в какую сторону будет расширяться Москва. Это первое. Пока говорить-то особо и не о чем. Но я могу сказать, что, по сути дела, абсолютно по всем транспортным вопросам у нас согласованы действия с администрацией Московской области. Затем, подготовлена программа развития Московского транспортного узла, где участвуют г.Москва, Московская область и федеральная структура в лице Минтранса РФ, то есть это как раз три таких больших структуры, коим и предназначено решать те вопросы, которые перед нами встанут в самое ближайшее время. На сегодняшний день с Московской областью разногласий нет абсолютно никаких. Точно так же и с Министерством транспорта, на территорию которого, я имею в виду на федеральные дороги, заходит наш транспорт, выходя из города Москвы. Поэтому поставленные перед нами задачи мы будем выполнять тем трио, которое я назвал.



