

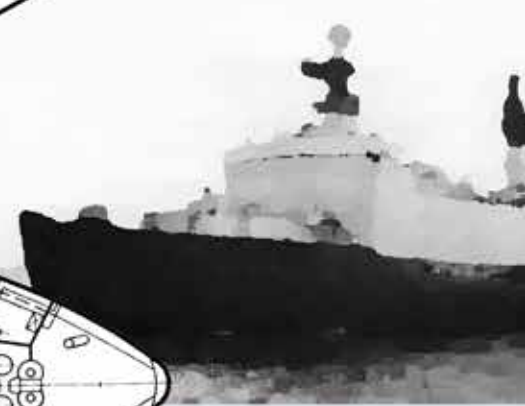
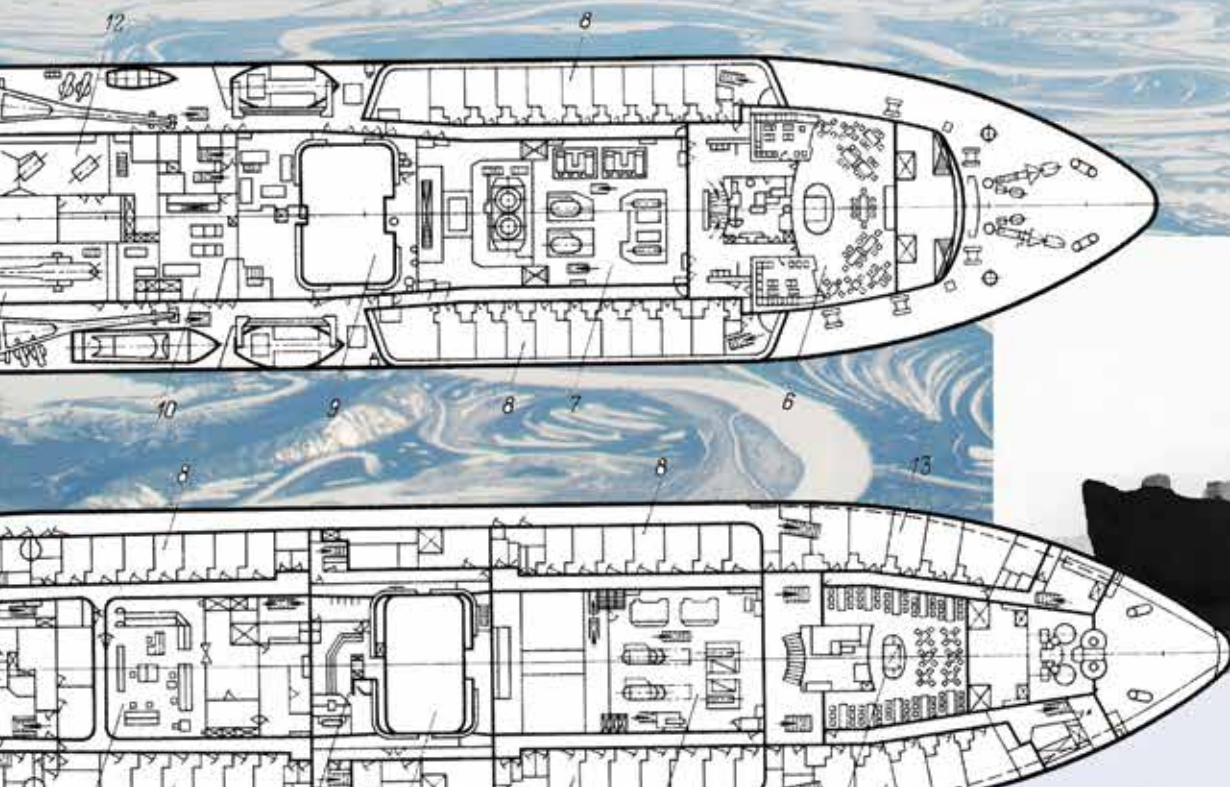
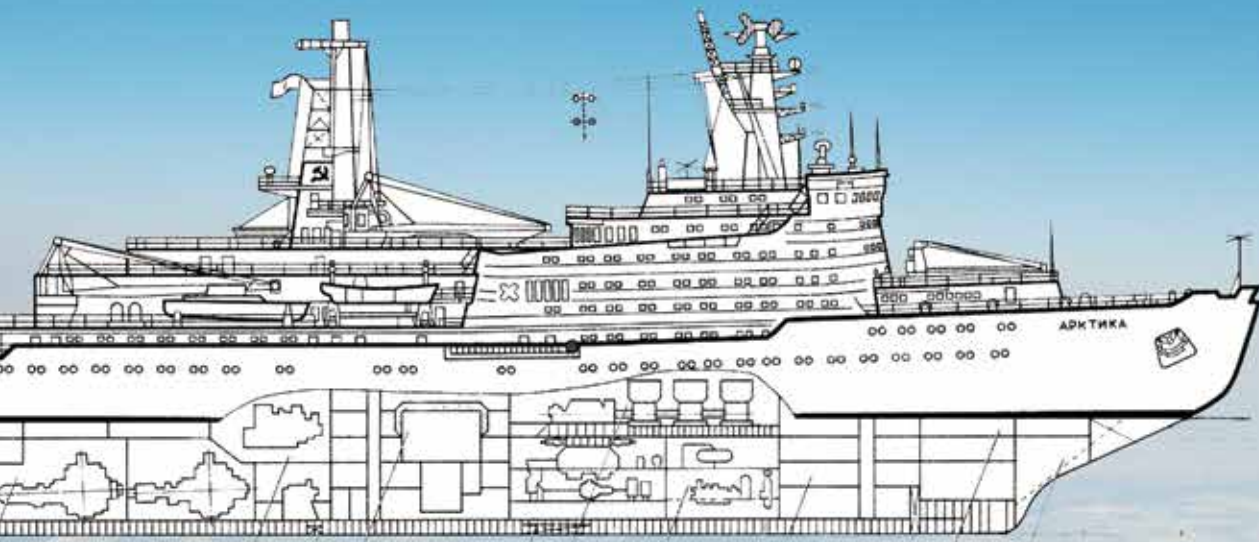
ФЕДЕРАЛЬНАЯ

# ИНФРАСТРУКТУРА И ЭКОНОМИКА

[www.kmln.ru](http://www.kmln.ru)

№ 28 декабрь 2011 - февраль 2012  
строительство • транспорт • энергетика • промышленность • связь

## Арктика. Пора возвращаться



# СОДЕРЖАНИЕ

<b>СЕРГЕЙ КУДРЯШОВ, МИНЭНЕРГО</b> <b>НЕФТЕГАЗОВАЯ ПОЛИТИКА: КАКОЙ ОНА БУДЕТ?</b>	3
<b>ИЛЬЯ МИХАЛЬЧУК, ГУБЕРНАТОР АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ</b> <b>ПРЕДПОЧТЕНИЕ РЕАЛЬНЫМ ДЕЛАМ,</b> <b>А НЕ КРАСИВЫМ БОЛТУНАМ</b>	7
<b>ВЯЧЕСЛАВ ШПОРТ, ГУБЕРНАТОР ХАБАРОВСКОГО КРАЯ</b> <b>В ПРЕДДВЕРИИ ФОРУМА</b>	13
<b>ПАРЛАМЕНТСКИЙ ЧАС ЩЁГОЛЕВА</b> <b>О РАЗВИТИИ СИСТЕМ СВЯЗИ В РОССИИ</b>	16
<b>ВАДИМ МИХАЙЛОВ, РЖД</b> <b>ПЕРСПЕКТИВЫ ИНВЕСТИРОВАНИЯ ДО 2015 ГОДА</b>	24
<b>НОВОЕ ЖИЛЬЁ ДЛЯ НОВЫХ МОСКВИЧЕЙ</b> <b>СЕРГЕЙ ЛЁВКИН, ИГОРЬ ФЕДОСЕЕВ О СТОЛИЧНОЙ ПРОГРАММЕ «ЖИЛИЩЕ»</b>	28
<b>ВЛАДИМИР РЕСИН: МОСКВА ВЧЕРА, СЕГОДНЯ, ЗАВТРА</b>	33
<b>К ХОЛОДАМ ГОТОВЬСЯ ЛЕТОМ</b> <b>ЕВГЕНИЙ СКЛЯРОВ О СОСТОЯНИИ МОСКОВСКОГО ТЭК</b>	36
<b>ДЕЛО СЕРЬЁЗНОЕ И БОЛЬШОЕ</b> <b>НИКОЛАЙ ЛЯМОВ О СТОЛИЧНОМ ТРАНСПОРТЕ</b>	39
<b>ХВАТИТ БОМБИТЬ МОСКВУ!</b> <b>ЮРИЙ СВЕШНИКОВ О РАЗВИТИИ СТОЛИЧНОЙ СИСТЕМЫ ТАКСИ</b>	42
<b>МОСКОВСКО ТУРИЗМО ОБЛИКО МОРАЛЕ</b> <b>СЕРГЕЙ ШПИЛЬКО О РАЗВИТИИ ТУРИЗМА В МОСКВЕ</b>	48

**Учредитель: ИП Комольцев А.В.**

**Адрес редакции: 198261 Санкт-Петербург,**  
**ул. Бурцева, д. 13, пом. 62.**

**Тел./факс (812) 910-6978, (495) 776-8190**

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:**

**Алексей КОМОЛЬЦЕВ**  
[kamolcev\\_av@rambler.ru](mailto:kamolcev_av@rambler.ru)

**Бухгалтер: Олег НОГА**

**Корреспонденты: Ольга ЛОСКУТОВА, Сергей ВАСИЛЬЕВ**

**Дизайн: Лариса МИТРОФАНОВА**

**Расшифровка: Алина НЕИЗВЕСТНАЯ,**  
**Александра ХОМУТКОВА**

**Редактор по рекламе: Ольга ФЕДОРОВА**

[kotolion@rambler.ru](mailto:kotolion@rambler.ru)

**Корректор: Мария ДОБРОВА**

<http://www.kmln.ru>

**Подписано в печать 20 января 2012 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**  
**Установочный тираж 3000 экз.**



# Сергей Кудряшов, Минэнерго Нефтегазовая политика: какой она будет?

Об одной из важнейших составляющих экономики России, и ее концентрированном выражении (что и есть расхожее определение политики) журналистам рассказал заместитель министра топлива и энергетики России Сергей Кудряшов.



## — Каков сегодня нефтяной потенциал России?

— Доля России в мировой добычи — порядка 12%, где-то 6% — по запасам в мире. В 2011 г. мы подготовили программный документ «Генеральная схема развития нефтяной отрасли», и поставили задачу найти не максимальный уровень добычи, а тот, что обеспечит максимальный эффект. Разный уровень добычи требует разного уровня инвестиций, разных геолого-технических мероприятий. В текущем году этот уровень — в районе 505 млн т. Считается, что он — оптимальный с налоговой точки зрения, четко распределяет баланс между инвесторами и государством. Мы исходили из предпосылок сегодняшней оценки запасов и сегодняшнего уровня технологий. Технологии очень серьезно влияют на эффективность работы, и мы все-таки ожидаем, что в ближайшие лет пять появятся какие-то технологии, которые тоже приведут к снижению себестоимости добычи нефти, то, что было, например, в 60-е годы, когда мы с фонтанной добычи переходили на погружную, или на рубеже 2000-х годов — массовое внедрение арпов в Западной Сибири, что привело к росту добычи, и планируется более эффективное использование погружных насосов.

— Если говорить об имидже России как поставщика энергоресурсов в Европе, как он?

— На сегодняшний день Россия является серьезным поставщиком на мировых рынках, это связано как с нефтью (около 250

млн т нефтепродуктов), так и с газом. Задача, которую мы поставили себе в генсхеме, — что изменили профиль нашей промышленности в сторону глубины переработки. На сегодняшний день мы поставляем на Запад в основном темные нефтепродукты. Если оценить стоимость этой корзины, она будет даже дешевле, чем нефть, потому что мазут, который составляет львиную долю нашей корзины, сегодня дешевле торгуется в Европе. Задача, на которую мы также в рамках генсхемы выходим, изменение налоговой системы, которая будет стимулировать именно инвестиции в глубину. Мне бы хотелось сказать, что буквально несколько дней назад Владимир Путин подписал постановление о внедрении системы 60/66. Это серьезный шаг, с точки зрения всех нефтяников, который будет стимулировать наше движение в сторону глубины. В ближайшие годы мы уже увидим результат: как поменяется профиль наших поставок в европейские и в другие страны. То есть мы с каждым годом будем уходить от мазута и вакуумного газойля к более качественным продуктам.

— В сентябре авиакомпания заявили, что топливо у них заканчивается и его хватит максимум на несколько дней; говорят, что в Шереметьево хуже всего ситуация, потому что у них запасов нет совсем. Сообщается, что такая ситуация возникла из-за некоего заказа Министерства обороны. Так ли это?

— Мы с этой ситуацией знакомы. По сентябрю всегда идет падение баланса, у нас пик

потребления авиакеросина и бензинов — это июль-август. При этом мы в августе даже 70 тыс. т поставили на экспорт, потому что внутренний рынок не потреблял этого. Ситуация отличалась ажиотажным спросом, что привело к повышению потребления в аэропортах. Например, Шереметьево потребляло до 5 тыс. т в сутки. Сегодня в Шереметьево работает один ТЗК (топливно-заправочный комплекс), который принадлежит ТНК-ВР. Они ведут туда поставки как с ярославского завода по железной дороге, так и с Рязанского НПЗ — прокатка трубы. Произошел сбой в поставках по железной дороге. Но мы разобрались с ситуацией и по графику, который был составлен, запасы начали расти. Одна из проблем, о чем мы неоднократно писали и, я думаю, будет принято в ближайшее время решение, — тот минимальный запас, который сегодня есть в аэропортах, — трое суток, это очень мягкая «подушка». Небольшой сбой где-то, особенно в аэропортах Московского авиаузла, который потребляет 50% керосина в стране — довольно существенно, и нам перебросить с каких-то дальних заводов, учитывая расстояние, это очень проблематично. Поэтому мы обговариваем сегодня увеличение этой «подушки» до 7-10 дней. И надеемся, что таким системным решением мы вопрос снимем. А по сентябрю, думаю, что у нас все будет нормально. Отмечу, что с начала года спрос на авиатопливо вырос на 9,3%. А спрос, который мы увидели сейчас, — 5 тыс. т надо было поставлять ежедневно.

— Как Вы оцениваете ситуацию в нефтегазовой сфере в текущем году?

— 2011 г. ожидается довольно успешным. Объем добычи по нефти мы сегодня видим в районе 509 млн т по этому году. Видим, что довольно эффективно идут поставки газа как на внутренний рынок, так сегодня довольно хорошая конъюнктура и по экспорту, то есть цифра, наверное, будет уже не ниже 665 млрд куб. м. Сегодня цифры называются порой и выше.

Существенным событием года для нас я считаю принятие системы 60/66. Мы долго над ней работали, ставили себе задачу найти такой баланс, который позволит решить 4 задачи. Первая — повысить глубину нефтепереработки, сделать так, чтобы инвестиции

в углубляющие процессы, гидрокрекинги, каталитические крекинги, гидроочистки были рентабельны. Потому что сегодня рентабельность этих установок при строительстве — около 5%. Система 60/66 дает рентабельность на уровне более 20% для инвестпроектов по модернизации заводов со строительством этих установок. То есть мы понимаем, что капитал пошел в этом направлении. Второе — снижением пошлины на нефть мы повышаем эффективность нефтедобычи. У нас хорошие показатели по этому году, объемы бурения выросли где-то на 11,6%. С другой стороны, мы понимаем, что это сделано в основном за счет Восточной Сибири, где мы нарастили 25 млн буквально за три года. И это тоже за счет точечных мер, которые были приняты в 2008-2009 гг. Сегодня есть снижение добычи по Западной Сибири. И новая система 60/66 делает эффективными те геолого-технические мероприятия, которые сегодня компании не делают, потому что они просто нерентабельны.

Нельзя забывать, что у нас стоит задача наполнять бюджет. И мы пытались найти это решение, чтобы также не упали доходы ни в текущем периоде, в ближайшие три года, ни тем более в будущем, когда эта система аккумулирует уже больше инвестиций за счет растущей добычи. В текущем году нам удалось то, что в принципе налоговая составляющая не падает — известно, что нефтегазовый комплекс приносит более 50% доходов бюджет. Эту задачу мы тоже решили, поэтому Минфин и МЭР нас поддержали.

Третье — чтобы наше предложение не привело к росту цен на нефтепродукты внутри страны. В принципе эти задачи этой системы мы решили. Я считаю, это довольно серьезный прорыв в этом направлении. В ближайшие месяцы мы будем серьезно мониторить, как это будет развиваться. У нас есть подготовленная концепция, которая показывает, что в этом направлении нужно двигаться и дальше.

**— Многие эксперты говорят, что рынок сложился таким образом, что независимые АЗС сейчас не в самом лучшем положении. Как Вы считаете, схема 60/66 позволит им быть конкурентоспособными? И не могли бы Вы рассказать о новых проектах международного сотрудничества России в нефтяной отрасли? Какие-то новые направления рассматриваются?**

— Первое: я назвал, на какие функции влияет система 60/66. Вы говорите про розничный рынок — на это она не влияет, она этому не препятствует. Вы можете войти в «Корте» и увидеть, что рентабельность независимых АЗС составляет 6,3%, по-моему, на вчерашний

день. То есть нормальная рентабельность, но у нас, конечно, некоторые считают, что должно быть не меньше 15-20%.

Что касается проектов, у нас по большей части компании работают за рубежом самостоятельно — вы знаете, там, ЛУКОЙЛ работает... Очень крупный проект, который был поддержан на уровне межправительственного соглашения, это вопрос, связанный с Венесуэлой, где работает консорциум из пяти компаний. На сегодняшний день там идет разведка месторождения — там очень хорошие запасы. И мы считаем, что это будет один из серьезных прорывных проектов по развитию международного сотрудничества.

**— Одним из условий новой методики 60/66 является сохранение заградительной пошлины на бензин на уровне 90% от пошлины на нефть. Вы не могли бы подробнее рассказать, почему было принято решение сохранить эту ставку, если первоначально эта мера рассматривалась как временная, чтобы решить проблему дефицита? И не приведет ли это к новым проблемам на рынке нефтепродуктов?**

— Эта мера предусматривалась как временная. Если правильно читать постановление, написано было «максимальная». В принципе наше стремление — вернуть ситуацию, чтобы на все нефтепродукты была единая норма "66", которая сегодня есть. Но мы проходим сложный период: у нас июль-август, когда идет максимальное потребление бензинов. Сейчас мы его прошли. В апреле была ситуация, когда компаниям было выгодно везти на экспорт. Сегодня у нас запасы по НПЗ и нефтебазам, конечно, увеличились, минимальные были в мае, где-то 804 тыс. т. Из-за чего это образовалось? Тогда бензину было выгодно ехать на экспорт, и он уехал, большая часть, которая создала дефицит внутри страны. Можно было поднять цены на бензин на 3-4 руб., и тогда мы пришли бы опять в рыночную ситуацию. Тогда было принято решение пошлиной на 90% привести ситуацию в рыночную. Не было никаких ограничений экспорта: нефтяникам стало выгодно и они стали поставлять на внутренний рынок. Сегодня мы видим, что запасы выросли, даже в августе нам удалось увеличить запасы примерно на 100 тыс. т. Мы сдвигали с июля-августа все капремонты, у нас были тяжелые два месяца по прохождению заводами графиков капремонтов. Поэтому мы вместе с компаниями пересчитали, какое будет потребление, чтобы не вызвать дефицит на внутреннем рынке бензина.

Мы считаем, что пока пошлины трогать нельзя, чтобы не привести к росту цен и дисбалансу сложившейся ситуации. Я думаю,

когда мы пройдем октябрь, у нас будет понятная ситуация: наверное, будем уже разговаривать, если при этой же мировой ценовой конъюнктуре, вы знаете, что у нас на внутренний рынок серьезно влияет экспортная альтернатива, при такой конъюнктуре по всем нашим трендам к зиме потребление бензина уменьшалось и это приводило к самым низким ценам на этот вид топлива. У нас есть несколько пиков потребления: бензины — летом, июль-август; авиакеросин — летом и перед Новым годом; дизельное топливо зимнее — декабрь-январь. Не всегда коммерческие службы компаний правильно это отмечают, как в прошлом году произошло по дизельному зимнему топливу: разводить можем, но коммерческие службы запланировали меньше. На рынке создался дефицит, цены пошли вверх.

**— Возвращаясь к ФАС: у них недавно было альтернативное предложение по акцизам, которое они давно высказывали, а сейчас наконец опубликовали, формализовали. В чем заключаются Ваши предложения по дифференциации акцизов в зависимости от экологического класса? Есть ли там какие-то изменения по сравнению с теми цифрами, которые Вы пару месяцев назад озвучивали, и где эти предложения находятся — они внесены в правительство?**

— Вы сказали про два предложения. И в газетах, кстати, писалось, что есть разные мнения Минэнерго и ФАСа, это два разных вопроса. Мы говорили о дифференциации акцизов именно по классам топлива, чтобы стимулировать точно так же вложения. Вот система "60/66" делает эффективным вложение в углубляющие процессы, которые из мазута, из вакуумного газойля производят светлые нефтепродукты. Но для того чтобы произвести тот же бензин класса "Евро-4", "Евро-5", необходимы установки, отличные от тех, на которых мы делаем класс "Евро-2", например. И для того чтобы сделать поток инвестиций в этом направлении (мы сказали, что сегодня между классами есть дифференциал в акцизах — это около 300 руб.), по нашим расчетам, дифференциал должен быть около 2 тысяч, чтобы инвестиции окупались и компаниям было выгодно туда вкладывать. И тот, кто вкладывает быстрее и эффективнее, тот получает плюс. Эти предложения находятся на рассмотрении, их внесли в правительство.

Вопрос повышения акцизов в 2012-2013 гг. — очень серьезный вопрос, который мы сегодня обсуждаем. Потому что рост цен, который произойдет в результате роста акцизов с 1 января, — сегодня мы совместно с Минфином уже обсуждаем эту тему и как

раз совместно выходим на эти расчеты. А ФАС говорит о следующем: в связи с ростом цен на нефть и нефтепродукты за рубежом, у нас растет экспортная альтернатива. Соответственно, это приводит к росту цен на внутреннем рынке. То есть, если сегодня взять цену на дизельное топливо на НПЗ, две составляющие всего простые: экспортный паритет — мировая цена минус транспорт и минус пошлина — все. Посчитали — получили цифру. И к ней добавляется акциз и НДС — получаем цену. О чем мы говорим? Если эта составляющая растет — мировые цены растут и приводят к росту экспортной альтернативы. Мы понимаем, что в связи с ростом мировых цен государство получает дополнительные доходы, поэтому в связи с этим ростом — сделать какую-то кривую, которая будет уменьшать акциз. При этом мы посчитали, что это уменьшение составит всего лишь 10% от доходов государства в результате роста цен на нефтепродукты на мировых рынках. И в принципе наше предложение — за счет формульного ценообразования на акциз стабилизировать цены в диапазоне. В этом предложении мы поддерживаем ФАС, мы совместно с ними считаем. Это довольно сложно администрируется в рамках бюджетов, но мы ведем сегодня диалог с Минфином и по этому поводу.

— *Вы говорили, что у нас рост добычи нефти, в прошлом году тоже были рекордные показатели, и мы вводим систему 60/66, которая будет стимулировать дальнейший рост добычи. Не приведет ли это к тому, что в какой-то период у нас будет рост, и достаточно сильный, а потом это резко приведет к неожиданному провалу в среднесрочной перспективе?*

— Давайте посмотрим на показатели по добыче: вот Восточная Сибирь — 25 млн т. А если Восточную Сибирь убрать, то основные тенденции идут на снижение — где-то на 0,6% в год. Это то, что у нас, если вы помните, было в 2008г.: при максимальных ценах на нефть мы получили снижение объемов добычи. У нас нездоровая ситуация в самой большой нашей провинции — Западной Сибири. Почему мы предлагаем систему "60/66"? Если вы помните, в генсхеме нами было отражено, что самые эффективные инвестиции для государства, которые сегодня требуют наименьших послаблений, — это инвестиции на уже действующих месторождениях, это бурение дополнительных скважин на уже обустроенных месторождениях, это геолого-технические мероприятия на этих месторождениях. В ближайшие годы у нас не будет таких новых месторождений, как Ванкор, не будет нового Талакана, не будет нового Верхнечона. Мы

**Рост добычи независимых компаний идет довольно существенный, и в первую очередь НОВА-ТЭКа — как вы знаете, в прошлом году Владимир Путин запускал где-то в октябре Юрхаровское месторождение. То есть независимые компании очень активны в этом направлении. Не надо забывать, что идет программа утилизации попутного газа. В этом году объемы поставок сухого отбензиненного газа увеличатся — порядка 2 млрд куб. м.**

понимаем, что только где-то в районе 2015г. у нас начнут подходить следующие группы новых месторождений: Тагульское, Сузунское, Месоаяское, Русское. Нам нужен этот перерыв. И это можно сделать только за счет эффективной работы на существующих месторождениях — мы это понимаем. И поэтому инвестиции, система "60/66" сегодня направлены в действующие месторождения Западной Сибири в первую очередь — это наш основной актив. При сегодняшней ситуации, при сегодняшнем уровне технологий, сегодняшних разведанных запасах мы считаем, нам удастся сохранить темпы добычи в 505-510 млн т в год до 2020г.

— *Сергей Шматко заявил, что программы разработки шельфа будут предполагать внутреннюю норму доходности порядка 20%. Какие меры налогового стимулирования будут разработаны, чтобы достичь требуемой нормы доходности (потому что 20% — это довольно высокая доходность)?*

— У нас прошла комиссия ТЭК, возглавляемая Игорем Сечиным. Рассматривалась текущая ситуация развития шельфа и проблемы, связанные с его освоением. На заседании было отмечено, что на сегодняшний день в рамках существующего налогового режима разработка месторождений на шельфе неэффективна. У нас сегодня работают на шельфе следующие проекты: это проекты Сахалин-1 и Сахалин-2 (вы знаете, что там отдельный режим — режим СРП), и проекты, работающие на Каспии, — месторождение Корчагина мы запустили в прошлом году. Для этого проекта мы создали стимулы — не только обнуление НДС на

определенный срок, но и пониженную ставку ввозной таможенной пошлины. Наше моделирование показывает, что даже те льготы по НДС, которые мы сегодня даем — и для Арктики, и для Охотского и Черного морей, и Азова, и Каспия, — их уже недостаточно. Нужны меры, связанные с вопросами, требующими регулирования таможенной пошлины. Сегодня у нас получается рентабельность ниже нуля. На суше с нашим законодательством рентабельность компаний составляет около 15%, в Бразилии — 29%, Норвегии — больше 20%. Все страны, которые работают на шельфе... Основное, что они создают, — это стимулы для потока инвестиций. В связи с этим мы считаем, что для шельфа нам нужен совершенно другой подход, не тот, который для суши. Удельные затраты, которые будут там, особенно это касается Арктики... Аналогичные проекты, которые развиваются за рубежом, их объем удельных затрат составляет... OPEX (Operating Expenses) составляет примерно 15 долл. на барр. и приблизительно такой же CAPEX удельный (Capital Expenses). Вы сами понимаете, что это цифры другого порядка по сравнению с теми, с которыми мы привыкли оперировать. То есть основной вопрос для шельфа — это вопрос создания стимулов. Это поручение И.Сечиным нам на сегодняшний день дано: посмотреть для шельфа отдельные возможности системы налогообложения.

— *Обсуждается ли сейчас вопрос о допуске частных компаний к разработке шельфа? Минэнерго заявляло, что в августе этот законопроект должен быть внесен на согласование в правительство. Какова судьба этого документа? Был ли он уже согласован с профильными ведомствами?*

— На сегодняшний день есть наш законопроект, и два законопроекта ФАСа. Мы собрались вместе с ФАС, чтоб не делать пересекающихся направлений, потому что они очень серьезно дублируют, мы договорились, что на следующей неделе рассмотрим пересечения и после этого определим дальнейшее движение.

— *Какие санкции сейчас планируется применять к нефтяным компаниям, сорвавшим планы по модернизации НПЗ и переход на топливо класса «Евро-3»? И поможет ли это избежать повторения ситуации в конце 2012г. (срок, до которого планируется разрешить оборот «Евро-2»)?*

— Что касается модернизации, мы в 2008г. объявили новый техрегламент и сказали: мы хотим иметь определенное количество бензинов, дизельного топлива хорошего качества в 2011г. При этом система налогообложения,



наоборот, стимулировала производство мазута, вакуумного газойля. Пришел 2011г. И что мы получили с вами? Очень много вакуумного газойля, мазута — то есть все, что мы стимулировали. Это теория, которую нужно прописывать в книжках.

Наша отрасль очень чувствительная, к экономике в первую очередь. Поэтому я говорю, что система "60/66" создает мощнейший экономический стимул. Кроме этого, мы проработали совместно с компаниями: они подписали четырехстороннее соглашение, что они обязуются сделать модернизацию, прописали это по установкам, создали баланс и под это предложили изменение техрегламента. Да, там прописаны санкции с оборотным штрафом. Компании сами сделали эти расчеты, то есть мы исходили из реальности тех планов, что там прописаны. И мы считаем, что до санкций вопрос, скорее всего, не дойдет. На сегодня вкладывать в установки с рентабельностью больше 20%... Мне кажется, они побегут на перегонки даже.

**— По информации Минэкономразвития, Россия может поставить новый рекорд по добыче газа в этом году. Причем основной прирост даст не Газпром, а независимые производители. Как вы прокомментируете ситуацию?**

— Действительно, рост добычи независимых компаний идет довольно существенный, и в первую очередь НОВАТЭКа — как вы знаете, в прошлом году Владимир Путин запускал где-то в октябре Юрхаровское месторождение. То есть независимые компании очень активны в этом направлении. Не надо забывать, что идет программа утилизации попутного газа. В этом году объемы поставок сухого отбензиненного газа увеличатся — порядка 2 млрд куб. м. Это серьезный вклад, который они вносят. Но не надо забывать, что Газпром сегодня акцентировал свои инвестиции в первую очередь в создание диверсификационных проектов. Это «Северный поток» — он будет запускаться. Это строительство совершенно новой системы газовой отрасли на Дальнем Востоке — Сахалин, Хабаровск, Владивосток — уже все работы практически закончены по монтажу, я думаю, в начале сентября мы услышим о реализации этих успешных проектов. Ну и выход Газпрома на Бованенково тоже не за горами, у нас оттуда поставки. То есть Газпром для себя создает базу, он лидером у нас и останется, за него переживать не надо.

**— Не считали ли Вы, каким может быть снижение переработки в связи с введением системы «60/66»? Нагрузка на переработку увеличится, соответственно, возможно какое-то снижение в первичных**

**установках. Насколько из-за этого может увеличиться экспорт нефти? Если будет расти экспорт нефти, будут ли увеличиваться экспортные квоты, которые сейчас используются практически полностью, эти 40% от добычи?**

— По нашим расчетам, на 20-25 млн т снизятся объемы первичной переработки, которая никому не нужна, и это перейдет в экспорт сырой нефти. За счет этого государство получит дополнительные доходы, потому что пошлина на нефть выше, чем пошлина на нефтепродукты — мазут и прочее. Вы знаете, что последние лет пять развитие нашей нефтепереработки приобрело неправильные очертания. Максимально включились первичные установки, не поддержанные вторичными процессами. Стали строиться новые НПЗ без вторичных процессов. Как грибы стали рождаться всевозможные мини-НПЗ, их число перевалило за 300. Что они реально делали? Они делали три продукта: мазут, вакуумный газойль и прямогонный бензин. Ничего этого у нас в стране на сегодняшний день не потребляется. Оно не требуется. Ни один мини-НПЗ не обладает установками для производства бензина "Евро-2", "Евро-3", потому что нужны изомеризации, нужны реформинги, а там ничего нет. Не могут производить дизельное топливо, потому что нет гидроочистки. Реально что происходит? Стоят заводы, нефть, которая идет на экспорт. Ставится завод. С нефти нужно заплатить на сегодняшний день 440 долл. с т. Завод разбивает это на три продукта, вывозит также за рубеж. Пошлина платится где-то около 200 долл. Операционные затраты — 20 долл. Ну и посчитайте прибыль этого завода. Я называю это технологическими офшорами, технологические уходы, схемы оптимизации. Это тяжелая проблема, которая у нас была. Именно на это направлена система «60/66». Владельцы заводов, конечно, не в восторге от нее. Государство объявило о том, что оно будет сближать ставки, но мы увидели, что наши темпы очень низкие. По акцизам тоже ведь приняты меры по дифференциации по классам, но мы тоже считаем, что на сегодняшний день, наверное, этого недостаточно. Поэтому наше предложение более кардинально в этом направлении. По поводу экспорта. Если вы посмотрите нашу генсхему, то с запуском ВСТО и тем более ВСТО-2 в этом году мы выходим на БТС-2, профицит мощностей будет где-то около 70 млн т. Фактически Россия уходит от рисков остановки даже одного из экспортных направлений. Если у нас были проблемы с поставками газа то с одной, то с другой транзитной страной, то по нефти мы полностью уходим с этой проблемы.

**— Почему так трудно и долго идет процесс модернизации нефтеперерабатывающих мощностей в РФ? С конца 60-х в России не построено ни одного нового крупного НПЗ.**

— Я уже ответил, что, во-первых, было невыгодно вкладывать деньги. У нас построили 300 мини-НПЗ за это время и порядка пяти заводов с переработкой больше 1 млн т в год, которые выпускают опять же эти три продукта. То есть создаем стимулы — получаем результат, стимулов не создаем — результат не получаем. Сейчас у нас серьезная реконструкция идет в Туапсе — практически новый завод там будет очень высокого уровня. На сегодняшний день идет запуск завода в Татарстане — «ТАНЕКО». Почему мы поддерживаем этот завод? Потому что он будет забирать на себя высокосервисную нефть, что позволит улучшить качество поставки нефти как на наши внутренние заводы, так и на экспорт. А это приведет к определенным корректировкам ценообразования того же Urals. Третий завод, который, мы считаем, необходимо строить, — на конце ВСТО (нефтепровод «Восточная Сибирь — Тихий океан»), для того чтобы совместно с модернизацией Хабаровского и Комсомольского заводов сбалансировать производство и спрос на Дальнем Востоке. Там на сегодняшний день приходится поставлять из других регионов тот же бензин.

**— Могли бы Вы уточнить, сколько дизельного топлива, керосина и бензина планируется направить для резервирования в стратегический резерв в сентябре-октябре в связи с тем, что корректировались изначально планы в сторону снижения, насколько известно?**

— Я уже обозначал, что у нас существует несколько пиков потребления: это пик потребления бензина летом, авиакеросина — летом, совмещенный пик потребления дизельного топлива зимнего и авиакеросина в декабре. По нашим расчетам, для прохождения этих пиков необходимо создавать «подушку безопасности» в целом для отрасли. Мы обозначили, для того, чтобы спокойно пройти эту зиму, нужно создать по дизтопливу запас до 2 млн т. Ситуация, когда происходит дисбаланс между спросом и предложением приводит к росту цен, кому-то это довольно выгодно. Поэтому мы сегодня показали, рассчитали, есть «Роснефтегаз», который уже сегодня обозначил предложения, компании понимают эти предложения. У нас есть три инструмента на сегодняшний день: это запасы самих компаний, запасы в системе «Транснефтепродукта» и запасы в Росрезерве. Я думаю, что мы максимально сработаем, чтобы не произошло никаких сбоев.

## Бредпочтение реальным делам, а не красивым болтунам

Илья Михальчук, губернатор Архангельской области, рассказал нам о важнейших северных проектах, имеющих непосредственное отношение к Архангельской области — перспективах крупнейшего в мире Штокмановского газоконденсатного месторождения; строительстве железнодорожной магистрали "Белкомур" и глубоководного морского порта; как планируется использовать ресурсы Северодвинска; и как задействовать Севморпуть для логистики архангельской древесины и рыбы.



**— Каковы экономические, исторические и политические предпосылки размещения в Архангельске администрации Северного морского пути?**

— Собственно, вы их перечислили. Все эти предпосылки существуют — и исторические, и экономические, и политические, и географические, и социальные. Если поподробнее и по порядку, то Архангельск всегда был базой арктических исследований. Поморы испокон веков были мореплавателями северных морей. Они первыми открыли Северный морской путь, первыми прошли до Чукотки и Аляски. Кстати, именно помор Александр Баранов стал первым губернатором на Аляске, а первой столицей был Новоархангельск. Исторические факты сами за себя говорят. Следующее — что все-таки

поморы много плавали как на запад, так и на восток, составляли лоции, карты, маршруты. Это продолжилось и в более поздние времена. Более 300 экспедиций по арктическим исследованиям было отправлено из Архангельска. Первая администрация Северного пути была в Архангельске. И администрация под руководством Ивана Дмитриевича Папанина, который работал в сегодняшнем здании администрации области, тогда тоже была в Архангельске. Сохранено все. Научный флот, гидрофлот, полярная авиация; построена хорошая транспортная логистика: незагруженная Северная железная дорога, прекрасная усилиями области и Федерации федеральная дорога М8 до Архангельска, это авиация, это аэропорты, это круглогодичный порт, низкосидящий и мощный ледокольный

флот. Основная масса ледоколов имеет порт приписки — Архангельск, даже при базировании в других портах.

Другое, о чем я хотел бы сказать, это прекраснейшая база судостроения и судоремонта. Равных Северодвинску нет. Не сравниваю с Питером и восточными базами строительства морских судов. Но то, что у нас прекраснейшая база — бесспорно.

Следующее — все-таки хорошая, сильная образовательная и научная база. Северный арктический федеральный университет — около 23 тыс. студентов, и сегодня идет ориентация на востребованные арктические профессии. Это исследователи, нефтяники, социальные специальности по обеспечению жизни в арктических условиях. Это серьезная система космического мониторинга. Мы этим



гордимся. У нас есть Архангельский филиал Уральского отделения Академии наук. При приезде к нам Владимира Путина во время II международного арктического форума, посвященного 300-летию со дня рождения Михаила Ломоносова, я поставил вопрос, что при таком арктическом векторе мы имеем право создать отдельный арктический научный центр на научной базе нашего федерального университета. Я думаю, что это решение будет принято.

Что касается социального аспекта, считая, что, имея такую транспортную логистику, историю и самое главное наше богатство — людей — мы этим решением связываем большие перспективы развития нашего региона.

**— Как инициативу размещения штаб-квартиры Северного морского пути в Архангельске воспринимают жители Архангельской области?**

— Это объединяющая идея, потому что всех жителей — и коренных поморов, и тех, кто считает Архангельскую область своей малой родиной, объединяет и объединит уже практическая реализация этой идеи. Я думаю, что нет сегодня такого жителя области, который бы не мечтал, чтобы это осуществилось и было реализовано.

**— Какие субъекты Российской Федерации, кроме Вашего, претендуют на размещение штаб-квартиры Севморпути?**

— Каждый из регионов имеет право претендовать и заявлять об этом. Это нормальное явление. Хорошей базой, хорошим портом, хорошими глубинами располагает и Мурманск. Думаю, что и Санкт-Петербург обладает большими условиями. Может быть, и Петрозаводск. Но таких научных, исторических, образовательных предпосылок, оснований у нас, я считаю, больше, мы имеем преимущество. Арктика — это настолько серьезная, всеобъемлющая область не только исследования, но и развития всего человечества, что хватит работы на всех. Допустим, если взять Мурманск, то я считаю, что он обладает большой базой, хорошими глубинами, незамерзающим портом благодаря Гольфстриму и так далее. Недалеко и Штокманское месторождение. Это нельзя отнять. С точки зрения науки, подготовки кадров, базы судоремонта, у нас больше. Думаю, что администрация должна располагаться или в Москве, или в Питере, а основной филиал у нас. Но, думаю, работы на всех в Арктике хватит. Я не раз обращался с предложением заключить определенное соглашение или достичь договоренности о кооперации северных арктических регионов, кто выходит на Арктику, для того чтобы использовать потенциал каждого, а не соревноваться. Тогда это будет аккумулированная позиция

Российского государства. Поэтому не важно, где будет располагаться, хотя, конечно, мы бы хотели, чтобы это было в Архангельске.

**— Вы предложили доработать правила мореплавания по водной магистрали, согласовав документ со всеми приарктическими регионами, и разработать федеральную целевую программу возрождения Севморпути. Чем вызваны эти предложения, и какой отклик нашли в разных структурах власти?**

— Справедливости ради отмечу, что инициатором такого законопроекта был Минтранс, Игорь Левитин, а регионы поддержали и внесли свои предложения; сегодня закон принят в первом чтении. Я думаю, что вновь избранная Госдума не замедлит принять второе чтение. Но закон имеет концептуальный характер, как любой федеральный закон, и конкретное место расположения в этом законе (хотя мы на этом настаивали) не указано.

**— Какие новые возможности появятся у региона благодаря развитию Севморпути?**

— Во-первых, это бренд, это слава, это имидж области, потому что мы вернем себе то, что дирекция администрации Севморпути была основана у нас в старые времена. Следующее — экономика. Конечно, это обеспечит повышение благосостояния, мы рассчитываем на поток грузов. База снабжения, потому что хороший порт, хорошие мощности, железные дороги, ветки, развязки. Также это новые рабочие места, привлечение внимания к нашей области и городу не только россиян, но и мирового сообщества. У нас сегодня очень серьезные, всесторонние связи со странами Баренц-региона, скандинавскими странами. Думаю, это даст и хороший международный толчок в продвижении имиджа области и России.

**— Каким образом Вы рассматриваете участие Архангельской области в проекте разработки крупнейшего в мире Штокмановского газоконденсатного месторождения?**

— Мы с первых дней объявления этого крупного международного проекта очень активно подключились наравне с Мурманской областью, другими регионами, предлагая свои возможности и свои ресурсы. Я считаю, что в реализации этого проекта всем работы хватит. С точки зрения расположения, куда будет в перспективе протянута труба, это, конечно, побережье Мурманской области. С точки зрения снабжения по той транспортной логистике, о которой я говорил ранее, конечно, удобнее Архангельская область при условии, если все-таки промежуточная база снабжения будет размещена на Новой

Земле, потому что расстояние очень маленькое, менее 1 часа лету. Это нужно для того, чтобы люди, грузы, могли более удобно депонироваться и потом доставляться до самой плавучей платформы или до места, где будут вестись дальнейшая разработка и изыскания. Кроме того, это ремонтные базы, научные кадры, подготовка специалистов из числа молодежи. Надо готовить местные кадры, которым не надо предоставлять дополнительные социальные условия. При вахтовом методе разработки будут сэкономлены деньги. Если что-то и будет делаться, то будет сделано не с нуля, а будет дополняться к тому, что уже есть, — к крупнейшему 350-тысячному городу Архангельску.

**— На какой стадии находятся госпроекты по строительству крупной железнодорожной магистрали "Белкомур" и глубоководного морского порта? Каковы их предполагаемые грузообороты?**

— Этот проект для нас тоже очень важен, он родился и мы им занимаемся задолго до проекта по исследованию и разработке Штокмана. Хочу отметить, что этот проект очень важен, он сможет связать Урал с побережьем. Единственное, что хочу отметить, что это затратный проект, и он несет в себе обязательное привлечение бизнеса. Если раньше настаивали и мы, и Пермь, и Коми на том, что это должен быть государственный проект, то теперь мы видим, что сегодня слишком много задач у государства, чтобы полностью возложить на бюджет, а значит нереально в своем исполнении. Сегодня государственная правовая форма — это привлечение бизнеса в рамках частно-государственного партнерства. И для этого есть желающие. Самое главное, что сегодня в стратегию транспортного развития до 2020г. вошла эта железная дорога. Здесь есть различные варианты — есть северное звено, которое идет от Каргопогор до Вендинги. Это дополнение к той части дороги, которая уже есть на территории области. И есть другой вариант — южный — с уходом в другие города. Это предмет давней работы, глубокого изучения. Я считаю, что этот процесс идет. Но учитывая его денежную емкость, конечно, могу сказать, что это не одного года работа, но мы надеемся.

Тесно связано с этим проектом и строительство глубоководного района порта. Здесь мы тоже очень рассчитываем, потому что того порта, который у нас есть с различными причалами, с глубинами 10,5м и проходной осадкой судов в 9,2м, для судов дедвейтом в 30-35, недостаточно. У нового района порта (территория есть, подъездные железнодорожные пути есть) — там уже 16 м, а это необходимая глубина для судов такого класса, им вполне



подходит. Тогда, конечно, будет логически как в сторону моря, так и с моря обратно — в район Урала и промышленного центра, тогда заработает и дорога, и сам порт.

Но, хочу сказать, сегодня для перевозки основных полезных ископаемых, минеральных удобрений и других грузов не вполне достаточно этого и необходимо, чтобы целесообразность строительства, необходимость строительства этой большой железной дороги была доказана. Если эта дорога будет построена, то с Урала до побережья, обходя перегруженный Московский транспортный узел с выходом на Питер, она сократится почти на 500 км. Это очень важно экономически. А для нас — это освоение новых территорий, у нас там леса, полезные ископаемые и, конечно, новые рабочие места, налоговые поступления, то есть все то, что называют развитием региона. Пока в рамках не конкретного плана, а стратегии, определена стратегия до 2020г., но работа идет.

**— Как будут использованы для развития Севморпути ресурсы Северодвинска? В каком состоянии сегодня судостроительные заводы?**

— Что касается состояния заводов, то благодаря Владимиру Путину, который приехал озабоченный проблемой загрузки оборонных заводов Северодвинска, буквально в ручном режиме Минобороны подписало необходимый гособоронзаказ на 5-7 лет с полной загрузкой наших предприятий. В то же время и "Звездочка", и Севмаш доказали, что они очень профессионально могут исполнять и новые заказы гражданского назначения, например, строить ледостойкие буровые платформы. Я хочу сказать, что сегодня будущее хорошее. Мы еще работаем над этим, сегодня я встречаюсь с одним из руководителей "Ростехнологий", перед этим с Сергеем Чemezовым встречался по вопросу размещения у нас, возможно, одного из

производств по сборке машин Caterpillar для лесного и дорожного хозяйств. Это великолепнейший технический и технологический персонал, это инженерные работники, это рабочие такого класса, которые есть далеко не у каждого города, развитого в промышленном плане. Мы этим гордимся. Имея такую судоремонтную, судостроительную базу, естественно, нельзя не заниматься вопросами арктического сопровождения, обслуживания, ремонта, строительства, как глубоководных, так и северных судов. Поэтому мы надеемся, что все это вкупе — логистика, новая дорога, производственная база, хорошие научные и образовательные кадры, серьезная система, как основа ее Северный арктический федеральный университет, — все это должно работать на одно — на реализацию стратегии Российского государства. Мы должны сделать все, чтобы Арктика стала зоной мира, а Архангельск — центром арктического диалога. Россия, как самое северное государство, имеющее наиболее протяженное арктическое побережье, конечно, должна быть хозяйкой в этом регионе.

**— В этом году впервые дальневосточный лосось доставлялся Северным морским путем. Планируете ли Вы завязать рыбную отрасль области на эту схему логистики?**

— Безусловно. Она выгоднее, быстрее, экономичнее, и я думаю, что это только начало, пробный рейс, который для нас был выгоден. Эксперимент удался, и я уверен, что на следующий год будет больше использовано. В этом году активность в 10 раз увеличилась по сравнению с предыдущими одиночными маршрутами, судопроходами. И здесь, я думаю, все налицо — Севморпуть нам нужен со всех сторон — и как магистраль, и с точки зрения стратегических целей, освоения шельфов и шельфовых месторождений. Я считаю,

что и рыбу будем тоже отправлять этим направлением.

**— Не произойдет ли замена Архангельской области на Мурманскую в межрегиональном проекте Белкомур из-за проблем с Архангельским портом?**

— Нет, не произойдет, если мы так же, как сейчас, будем вести работу по более ранней реализации проекта по строительству северного участка Белкомура. Именно этот участок позволит нам реанимировать или загрузить ту часть дороги, которая уже есть, в том числе и в районе Карпогор, и конечно, строительство нового участка. Стоимость не так велика, чтобы она не осуществилась в строительстве нового участка. С другой стороны, инвесторы уже есть на глубоководный район архангельского порта. Здесь дело только в том, как это будет взаимосвязано — будет принято решение по строительству дороги, так как концепция глубоководного порта уже есть, и тогда сразу инвестор войдет и в эту часть. Конечно, что одно без другого невозможно.

**— Лесопереработка и лесозаготовка — основной источник налоговых поступлений в областную казну. Как сказались падение мировых цен на целлюлозу и пиломатериалы?**

— Наша область еще с советских времен — это союзная лесопилка, так она называлась. Действительно, 20-22 млн куб. м годовой план лесосеки. Осваивали мы порядка 16 млн куб. м. Это недоосвоение не из-за того, что у нас лес ненужный или у нас не хватает мощностей. Речь идет о том, что у нас основные леса — как усыхающие, так и нормальные, с высоким содержанием хвойных лесов, находятся на северо-востоке, как раз там, где в перспективе, надеемся, пройдет "Белкомур". Сегодня отсутствие дорог не позволяет нам идти далеко в ту сторону. При транспортном плече более 100-150 км — это уже экономически тяжело — доставлять пиловочник для производства пиломатериалов.

Что касается кризиса, то мы выдержали без больших потерь. Но, во-первых, мы вышли на правительство с отсрочками процентных платежей для создания запасов при заготовке летом и вывозке зимой. Мы своими решениями переносили сроки уплаты налогов, помогали возвращать НДС при экспортно-ориентированной продукции. Надо сказать, что у нас пять проектов (один проблемный) в области лесопереработки и заготовки, которые вошли в приоритетные российские проекты, в себя впитали порядка 25 млрд руб. при субсидированной ставке в соответствии с законодательством.

Кризис кризисом, а мы в начале прошлого года открыли самый крупный в мире (в Европе-то точно!) цех по производству не-



беленой целлюлозы мощностью 900 т в сутки на Котласском ЦБК. Это большая удача и большой проект. И если где-то во время кризиса упал спрос на потребниках, то производство небеленой целлюлозы как низкачественной целлюлозы для дальнейшей переработки ничуть не уменьшилось, и поставки сохранились и в Китай, и в другие страны, где размещены производства.

Совсем недавно, не далее, как месяц тому назад, открыли уникальное по организации, по культуре труда, деревоперерабатывающее производство на юге нашей области мощностью порядка 500 тыс. куб. м готовой продукции — Устьянский лесоперерабатывающий комплекс. Там высочайшая культура производства, высокая степень автоматизации, вплоть до своих маленьких денег. Это такие талончики, которые позволяют людям пользоваться продуктами, экономить деньги для семьи, с бесплатным питанием, вахтовым методом. Имея порядка 120 единиц лесозаготовочной техники, транспортные работы, завод стоит всего семь дней в году. Остальное время он круглосуточно работает.

**— Кто заказчики продукции предприятия? Кто его инвестор?**

— В основном, это идет в Европу. Идет и на российский рынок. Хочу сказать, что менеджмент очень грамотно выстроен, агрессивно проводится маркетинг, реагируя на колебания цен на мировом рынке, компания быстро переориентируется. Качество очень высокое. Наша северная древесина по плотности соответствует самым высоким европейским стандартам. Думаю, если я начну перечислять все заводы, то нам времени не хватит. Но я горжусь еще одним проектом. В следующем году мы должны в III квартале запустить первое в России производство мелованной бумаги. Это то, что мы сегодня импортируем. Этот завод сегодня строит большой проект, порядка 3,5 млрд. Это большое продвижение нашей продукции.

Что касается инвестора — это приоритетный проект одного из банков, но с субсидированием ставки кредита за счет государства, так как это проект входит в число 250 приоритетных проектов, которые реализуются на территории России. Конечно, не все проекты удачные, не везде легко пережили кризис. Но сегодня из кризиса вышли. В нашей области мы, входя в кризис с большим социальным пакетом, принятием нового закона, к примеру, закона о ветеранах труда Архангельской области, несмотря на посткризисные явления в экономике, сокращение дотаций и из федерального центра, не отменили ни одну социальную гарантию. Сейчас вы, наверное, знаете о том, что и президент, и премьер-министр РФ

требовали того, чтобы у нас зарплата учителей превысила зарплату в экономическом секторе. Так вот по итогам ноября 2011 г. зарплата наших учителей превысила зарплату в экономическом секторе. Сегодня она составляет 24,1 тыс. руб., в то время когда зарплата в экономике у нас составляет 23,7 тыс. руб. Я хочу отметить, что это большое дело, но все-таки мы идем вперед. Если установка Минфина была поднять на 30%, федеральное правительство подняло зарплату учителей на 30% с 1 сентября с.г., то с 1 ноября было рекомендовано поднять зарплату на 6,5% всем остальным бюджетным работникам. Мы же, как бы тяжело нам не было, подняли всем бюджетникам зарплату с 1 ноября 2011 г. на 15%. Порядка 2 млрд руб. потребовалось нам для реализации этого проекта.

**— Почему действующий порт имеет загрузку менее чем 40%? Какие усилия предприняты для перелома ситуации?**

— Нам сложно приходится. Самый главный упор — это строительство новой дороги "Белкомур" и глубоководного района. Нам пока сложно соревноваться с Питером, потому что основные магистрали идут туда. Во-вторых, глубины нашего порта, как я уже сказал, небольшие — у стенки 9-20. Это не позволяет судам большим дедвейтом входить в порт, а значит, экономически перевалку грузов невыгодно делать. Понятно, что здесь будущее за строительством глубоководного района. Следующее, это, конечно, то, что порт замерзающий. Хотя чем меньше судов, тем больше стоимость каждой проводки, исходя из того, что ее все равно надо делать ледоколом. Ледокольный флот у нас есть, и речь только о том, чтобы отрабатывать экономическую составляющую, чтобы это как можно меньше стоило отправителям и получателям грузов. Этим мы и занимаемся. Допустим, этой осенью у нас был шторм, который до 1,5 м залил вход в бухту наносным грунтом. Уже работают земснаряды, чтобы не только очистить на дне намытый песок, но и углубить на 1,5 м и расширять, и дать возможность тем судам, которые по водоизмещению могли бы входить в наш порт.

**— Планируете ли Вы задействовать Севморпуть для логистики древесины и продукции лесопереработки?**

— Безусловно. Если мы будем рассматривать вопрос от запада на восток по Севморпути, то, конечно, надо думать, чем и что отправлять, например, с запада — как товары народного потребления, так и продукцию технического назначения, а также наш лес, пиломатериалы, лесопродукцию, целлюлозу. Для того, чтобы загрузить и сделать экономически

эффективным магистраль, надо думать и о том, как и с востока на запад загрузить. Я думаю, что здесь нужно будет работать. А также и углеводороды тоже в сторону востока можно отправлять. Я могу немного ошибиться в цифрах, но если брать Индийский океан, если выйти через Европу с нашего севера, то будет путь порядка 21 тыс. км. Если по Севморпути, то 7,5 тыс. км. Налицо реальная выгода. Но надо думать о двусторонней загрузке.

**— Какова максимальная возможность грузооборота порта сейчас? Вы сказали, что ожидаете участия бизнеса в строительстве железной дороги. Как Вам видится это участие, ведь по государственной стратегии рельсы, пути и инфраструктура принадлежат РЖД, то есть государству. И бизнесу принадлежат только вагоны. Как вам видится тут участие бизнеса?**

— У нас было порядка 4 млн т. Сегодня это значительно меньше — это 1-1,5 млн т грузов в год. Но это опять же не из-за недостатка мощностей, их достаточно — и погрузочных, и причальных. Речь идет о том, что в зимний период судозаходы очень дорогие. Что касается участия бизнеса в строительстве железной дороги, то мы с главой Республики Коми, с главой Пермского края вышли с предложением использовать здесь возможности такого государственно-частного партнерства, как может быть даже пилотный проект или эксперимент. Потому что явно 130 млрд руб. найти в государстве в одночасье — это нереально. Это без проекта не обойдется. А как именно это будет сделано — через концессию или другие формы использования частного капитала — это уже дело юристов. Такое официальное обращение мы сделали и заявили об этом на совещании в Питере, которое прошло под руководством Д.Козака, именно по разработке стратегии социально-экономического развития Северо-Запада. Это предложение было принято к обсуждению.

**— Ежегодно из-за таяния льдов страна теряет до 30 квадратных километров территории. Повышается температура и усиливаются ветра. Это грозит сильными штормами и ураганами. 40% инфраструктуры городов, построенных на вечной мерзлоте, пришли в негодность из-за таяния вечной мерзлоты. Какие мероприятия Вы планируете осуществить для защиты прибрежных поселков и городов?**

— Я всю свою сознательную жизнь прожил в условиях вечной мерзлоты. Как таковой у нас сплошной вечной мерзлоты нет в Архангельской области. Так называемые места промерзания не находятся под городами или



под местами массовой застройки. Мы не видим сегодня, чтобы потепление носило такой большой, опасный характер в ближайшей перспективе. Я считаю, что геодезия, строительство, составление генпланов, разработка правил землепользования и территориального планирования — все это делается с учетом реальных структур и грунтов и реального просчета долгосрочного и долговечного использования тех освоенных территорий, где мы строим.

— *Изменит ли предполагаемое строительство Мезенской ПЭС (длиной 53 км через Мезенский залив, согласно проекту), ледовую и экологическую обстановку в бассейне Белого моря? И будет ли она вообще строиться или это очередной PR-проект?*

— Дело в том, что В.Путин подписал задание на более детальную проработку этого проекта. ПЭС — это приливная электростанция в районе Мезени. Думаю, что если это пойдет, во-первых, экология не пострадает. Сегодня столь крупные проекты не реализуются без тщательной, международной экологической экспертизы. Здесь опасений нет. Но то, что у нас будет достаточный избыток электроэнергии, это налицо. Там же недалеко алмазная разработка, это и трубка им.В.Гриба, и трубка им.М.Ломоносова, и снабжение оттуда. Я думаю, что это только будет хорошим толчком к развитию нашей области. Любой большой проект требует глубокой и небыстрой проработки. Пиара здесь нет ни на грош.

— *Как власти региона собираются решать вопрос госпроекта по строитель-*

*ству железнодорожной магистрали "Белкомур" и глубоководного морского порта, если не могут решить транспортную проблему в областном центре?*

— Мы сделали многое. Когда я стал губернатором, мы выделили из областного бюджета порядка 1,2 млрд руб. Сделали объездную дорогу, сделали много улиц внутри города. Но состояние было очень тяжелым из года в год. И областная, и городская власть вкладывают средства. "Единая Россия" по партийным каналам выделила порядка 250 млн руб. на это. Сделано много, но еще многое придется делать. Чего греха таить, разве можно вспомнить объездную дорогу к мосту, разве можно вспомнить, каким был Ленинградский проспект, какой была улица Розы Люксембург? Еще раз скажу: сделано много, но еще больше предстоит. В этом году мы приняли решение выделить порядка 650 млн руб. именно на проблемы города, а основные проблемы — это дороги. Надо нам строить нормальную улицу Выучейского, с двусторонним движением и бульваром посередине. Есть другие улицы. Но у нас и другая проблема. Многие хотят все и сразу. А надо постепенно, по мере приоритетов, надо строить детские сады, переселять из аварийного и ветхого жилья. Сегодня у нас две основные проблемы — это снос ветхого и аварийного жилья, а второе — дороги. Наша задача — выделить средства и вместе с городом решать эти задачи. В этом году мы впервые заложили для формирования регионального дорожного фонда на то, чтобы строить и содержать дороги и улицы. Люди и сейчас видят перемены, но постепенно еще больше сделаем.

Я хочу сказать, что очень важно, чтобы мои коллеги на уровне руководителей регионов, так и работники всех уровней и ветвей власти, чаще пользовались вашими услугами. Это и для пропаганды РБК, и всего интернета. Я готов на все вопросы отвечать. Пусть ответы не все нравятся. Но лучше отвечать на них самому, чем люди будут находить ответы где-то на кухне или в подворотне.

Сегодня мы не затронули тему политики. Сегодня ее обойти тоже нельзя. Хочу сказать, что многие анализируют, обсуждают, почему такие низкие проценты у "Единой России". Мы получили то, что получили. Это не оценка того, что делают Путин, Медведев. К сожалению, это оценка чиновников всех уровней всех ветвей власти, которые не могут людям в полноте, в динамике, в сравнении рассказать о том, что делается. Эту вину я причисляю и к себе. Чем больше мы будем общаться с людьми через электронные СМИ, тем люди будут легче и правильнее ориентироваться в политических событиях. Я бы очень хотел, чтобы как эти выборы, так и подготовка к другим, из-за недоинформирования, из-за лжи, лицемерия не разделяли людей, а объединяли общество. Россия всегда была сильна, когда была вместе. Не надо бояться результата. В нашем регионе прошли выборы без единого факта фальсификации. Это отметили и оппозиционные партии. Пусть небольшой процент, но это честно, это реальная электоральная структура. Чем больше мы будем с людьми общаться, тем дружнее будем. А значит, люди будут отдавать предпочтение реальным делам, а не красивым болтунам.





## Игорь Левитин о задачах в Арктике

**В последнее время Российской Федерацией уделяется большое внимание Арктическому региону. Так, 6 августа 2011 г. проведено выездное заседание Совета Безопасности Российской Федерации в Нарьян-Маре «О состоянии и перспективах развития транспортной инфраструктуры в Арктической зоне Российской Федерации». Решения выездного заседания направлены на формирование рациональной системы транспортно-логистических комплексов, обеспечивающих функционирование добывающих предприятий, развитие арктической транспортной инфраструктуры, а также укрепление сферы международного и межрегионального сотрудничества в Арктике.**

6-11 августа 2011 г. состоялась международная конференция «Северным морским путём к стратегической стабильности и равноправному партнёрству в Арктике» на переходе Северным морским путём по маршруту порт Варандей — порт Тикси на борту атомного ледокола «Ямал» с участием представителей государств-членов Арктического Совета.

Переход Северным морским путём и проведённое по окончании конференции комплексное учение по отработке действий сил и средств единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций при поиске и спасании людей, терпящих бедствие на море, и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в акватории морей Арктической зоны Российской Федерации «Арктика-2011» показали высокую готовность России к осуществлению безопасной проводки судов по Северному морскому пути и готовность аварийно-спасательных сил и средств Минтранса России к осуществлению поисково-спасательных операций в Арктике.

Северный морской путь — уникальная транспортная магистраль, проходящая вдоль северного российского побережья по морям Северного Ледовитого океана, играющая важную роль в российской и мировой экономике, политике, развитии культурных связей. Северный морской путь способен по кратчайшему расстоянию обеспечивать евроазиатский транзит морских грузоперевозок. Рейсы, совершённые в прошлом и в этом году по Северному морскому пути показали не только возможность, но и экономическую целесообразность развития таких перевозок.

Экономия в расстоянии между портами Западной Европы и Восточной Азии в сравнении с традиционным южным маршрутом является слишком большим преимуществом, чтобы его игнорировать. Очевидно, что основным видом транспорта по обслуживанию грузо-

потоков в Арктике в ближайшее время будет являться морской транспорт.

В этом году продолжена транспортировка углеводородов на Дальний Восток танкерами типоразмеров Панамакс (дедвейтом 80 тыс. тонн) и Суэцмакс (дедвейтом 160 тыс. тонн) с полным грузом по высокоширотной трассе Северного морского пути с ледокольным сопровождением российскими атомными ледоколами.

Создание комплексной транспортной системы в Арктике в целях обеспечения роста морских перевозок в акватории Северного морского пути является важным, неотъемлемым элементом и составной частью общей государственной политики Российской Федерации в данном регионе.

Системным документом, определяющим направления развития транспортной инфраструктуры в Арктике, является Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Мероприятия Транспортной стратегии направлены на стратегическое развитие северных территорий России, а также на эффективное взаимодействие морского, внутреннего водного, автомобильного, железнодорожного и воздушного транспорта в Арктике.

Осуществление промышленной добычи углеводородного сырья на арктическом шельфе несёт в себе риск нарушения экологического равновесия в районах проведения работ и на путях транспортировки нефтепродуктов. Это усугубляется тем, что арктические моря характеризуются низким уровнем интенсивности естественной биологической очистки, что в случае аварийных разливов нефти может привести к длительному загрязнению окружающей среды. Повышенная степень риска при освоении месторождений арктического шельфа предъявляет повышенные требования к судам, обеспечивающим работу добывающих платформ, танкерам, перевозящим углеводородное сырьё, и к арктической транспортной системе в целом.

Остаются неурегулированными вопросы законодательного обеспечения плавания судов по Северному морскому пути, обновления ледокольного флота, финансирования развития транспортной инфраструктуры в Арктике.

Для совершенствования законодательства Российской Федерации в сфере регулирования отношений, связанных с плаванием судов в акватории Северного морского пути, Минтрансом России подготовлен проект федерального закона «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути», который рассмотрен на заседании Правительства Российской Федерации.

Принятие законопроекта позволит создать единую систему управления в акватории Северного морского пути и современную инфраструктуру, обеспечивающую безопасные условия плавания судов в арктических морях, включая навигационно-гидрографическое обеспечение и ледокольное сопровождение.

По нашему мнению, задачами в Арктике на ближайшую перспективу являются:

1. Развитие федеральной транспортной инфраструктуры (ледоколы и гидрографический флот, навигация и гидрометеорология, средства спасания и связи), а также модернизация системы безопасности морского судоходства в Арктике, в том числе: скорейшее принятие законопроекта в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути.

2. Финансирование, начиная с 2012 г., программы строительства ледоколов, включая ледоколы с атомными энергетическими установками; обновление арктического транспортного флота и судов внутреннего водного транспорта; утверждение методики тарифообразования на оказание услуг по ледокольной проводке судов в акватории Северного морского пути.

3. Формирование такой транспортной инфраструктуры, которая бы позволила обеспечить безопасную транспортировку минеральных ресурсов, минимизацию рисков возникновения нештатных и аварийных ситуаций, обеспечить готовность сил и средств к ликвидации чрезвычайных ситуаций в Арктике.

## Вячеслав Шпорт: в преддверии форума

— В этом году 4 – 5 октября в Хабаровске будет проходить пятый Международный дальневосточный форум под девизом "Дальневосточные приоритеты в Стратегии 2020". Мы провели четыре таких форума с 2006 года. Девизы у них были разные: дважды форум проходил под лозунгом "Через развитие Сибири и Дальнего Востока — к модернизации страны", затем форум назывался "Стратегия 2020, региональное измерение", а в кризисный 2009 год — "Стратегия развития Востока России — антикризисные ориентиры и новые подходы". Сегодня мы возвращаемся к Стратегии 2020, и должны подвести некие итоги прошлых форумов, определить направления, по которым дальневосточные регионы должны действовать далее, обсудить вопросы реализации приоритетных инвестиционных проектов на Дальнем Востоке.



Ключевая тема всех форумов — это вопросы стратегического развития региона. Многие уже сделано, но главное, что принята Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона, усилена программная и проектная поддержка государством развития Дальнего Востока, расширен формат федеральной целевой программы «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья». И на пятом форуме мы как раз будем об этом говорить. В 2010 году Хабаровский край сработал хорошо, реализуя программу по преодолению кризиса предыдущего года. Практически по всем ключевым направлениям мы достигли параметров докризисного 2008 года. Какие это направления? Наш край промышленный. Нет у нас "трубы", нет у нас газа, нет нефти. Лидер нашей промышленности — это авиационное объединение имени Гагарина в Комсомольске-на-Амуре, которое реализует новейшие проекты по созданию самолетов гражданского и военного назначений. Сегодня у него есть контракты как по самолетам "Сухой Суперджет

100", так и по военным самолетам. Завод загружен, то есть работает нормально, ритмично. Второе направление — судостроительные предприятия. У нас две точки: Судостроительное предприятие в городе Комсомольске и Судостроительный завод в городе Хабаровске, которые входят в Объединенную судостроительную корпорацию Российской Федерации. Сегодня там тоже идет модернизация производства, осуществляется техническое перевооружение. Предприятия работают. Принятые меры дают результаты. Третье направление — лесоперерабатывающий сектор. У нас пять приоритетных проектов, которые нацелены на то, чтобы уйти от продажи круглого леса. В 2013 году не менее 40 процентов продаж должно приходиться на переработку. А вообще перед нами стоит задача перерабатывать 97 процентов леса и продавать не "кругляк", а изделия переработки, чтобы добавленная стоимость оставалась на территории Хабаровского края. Эти проекты уже реализуются. Один из заводов по переработке мы будем вводить в строй уже в этом году. Еще одно важ-

ное направление — создание портовой особой экономической зоны в городе Советская Гавань. Разработана концепция создания зоны, есть программа, идет поиск резидентов. И это тоже будет одной из основных тем обсуждения на предстоящем форуме, по каким далее направлениям двигаться.

Есть большая тема — это развитие инфраструктурных проектов. У нас работает региональный Инвестфонд, Внешэкономбанк. То есть инструменты и технологии, которые должны позволять, и уже позволяют, привлекать инвесторов для реализации крупномасштабных проектов на территории края.

Плюс у нас еще есть Верхнебуреинский район — это зона, где мы модернизируем добывающую промышленность, строим обогатительную фабрику в городе Чегдомын, которая будет обогащать уголь. Этот высококачественный уголь будет затем по БАМу направляться в порты Хабаровского края. Но здесь как раз возникает проблема БАМа. Мы говорим о том, что пропускная способность трассы сегодня практически затормозила движение грузов в порт Ванино, а это тормозит и привлечение инвестиций. Так что этот вопрос будет тоже главным на предстоящем форуме. Требуются немалые финансовые средства. Практически надо строить второй БАМ для того, чтобы мы могли перевозить заявленные объемы грузов.

Работы в этом направлении ведутся. Как вы знаете, наверное, в этом году мы открыли Кузнецовский тоннель. Теперь там идет прокладка железнодорожного полотна, в течение года это будет сделано. Но это не решает проблему кардинально, а только частично. Поэтому задача всех проектов, которые связаны с портовой особой экономической зоной, состоит в том, чтобы в течение ближайших 5 лет привлечь большие капитальные вложения и получить максимальную отдачу в бюджет края. То есть мы ставим задачу сделать Хабаровский край самодостаточным — создать рабочие места, получить отдачу в виде налогов и получить таким образом возможность решать социальные вопросы.



— Существует негласное соревнование между краями, прежде всего на Дальнем Востоке — Приморским и Хабаровским. Какие позиции занимает Хабаровский край в этом соревновании, назовем это так? Что в Хабаровском крае привлекательно для инвесторов, чего нет в Приморском крае и в других регионах Дальнего Востока?

— Вы сами сказали, что соревнование негласное, значит, его официально нет. Мы не соревнуемся, сразу могу сказать, с Приморьем, нет никакого смысла соревноваться, потому что в Приморье будет проводиться саммит АТЭС, поэтому понятно, что там ведутся большие подготовительные работы. И мы понимаем, что АТЭС — это касается не только Приморского край, это касается всей России. А то, что он проводится в Приморье, это, наоборот, плюс для Дальнего Востока. Почему плюс? Потому что многие вещи, которые связаны со строительством крупных объектов, производят хабаровские компании. Они и мосты строят, и взлетно-посадочные полосы, и другие объекты, мы делаем для Приморья и металлоконструкции, и железобетон. Многие наши специалисты работают там. И это для нас тоже хорошо, это нормально. Как раз это и есть та межрегиональная кооперация, о которой мы постоянно говорим. Она, конечно, не всегда и везде получается, но здесь она наяву, она видна. А это как раз не соревнование, а взаимовыручка, взаимная помощь.

Тут результат на финише. Победитель должен быть один всегда — это Россия. Россия должна победить, мы должны вовремя закончить объекты, вовремя провести форум АТЭС и получить результаты, на которые рассчитывает сегодня руководство, правительство и президент нашей страны.

— По прошедшему авиакосмическому салону "МАКС— 2011". Вы упомянули о заводе в Комсомольске-на-Амуре. Нынешний авиасалон оправдал Ваши ожидания в части отдачи, которую получит Хабаровский край?

— Что касается этого вопроса, то его нельзя так ставить — что есть, а чего нет. Инвестор определяет, где ему привлекательнее работать. Одному инвестору понравилось в Приморье построить, например, завод по сборке автомобилей. Ему нужно, чтобы море было рядом. Он там и построил. Поэтому нельзя говорить, там лучше или хуже. Можно было, конечно, и в Хабаровском крае его построить. Но мы, например, инвестируем деньги в развитие нефтеперерабатывающей промышленности. Сегодня у нас два крупных нефтеперерабатывающих предприятия — это "Роснефть" и "Группа Альянс", два крупнейших инвестора, которые должны выпускать продукты переработки нефти высочайшего качества. У нас есть проекты, которых нет, например, в Приморье. Это портовая особая экономическая зона в Советской Гавани, освоение Большого Уссурийского острова. Мы, например, строим самолеты, а они не строят. У нас крупные инвестиции, которые в течение многих лет делались в развитие авиационной промышленности, в предприятия на территории Хабаровского края, которые выпускают суперсовременные лайнеры. И если говорить о "МАКСе", то он прошел очень удачно и успешно. Я вам хочу сказать, что я на всех "МАКСах" был с начала его зарождения, и на всех других выставках в мире, которые только есть — и в "Ле Бурже", и в Фарнборо, и в Риме. Но такого, чтобы мы сразу подписали контрактов на 103 самолета, и именно гражданских, такого не было.

Для нас это большое достижение, потому что предприятие строилось именно под военные самолеты, а сейчас оно выпускает уже гражданские лайнеры. И портфель заказов, который сегодня только с "МАКСа" пришел, он не конечный. Это как раз значит, что для многих, а там, в этих заказах, есть разные страны, этот проект как



раз является привлекательным. А для нас важно то, что предприятие будет наращивать обороты, наращивать объемы, а значит будут заняты люди, они будут получать заработную плату. А так как это производство — высокоинтеллектуальное, а рабочие места — современные, то это привлекает молодежь. То есть уже можно строить планы на будущее — и по производству самолетов и по загрузке людей, и по отчислениям в бюджет, и по решению других социальных задач, которые стоят перед правительством края.

— Расскажите о взаимодействии Хабаровского края и столичного региона в научно—технологической и культурной сферах. Как известно, существует соглашение, около 15 лет, по которому успешно сотрудничают оба региона. Вот хотелось бы поподробнее узнать о том, какие-то, может быть, достигнуты новые договоренности...

— Соглашение о сотрудничестве между Москвой и Хабаровским краем было подписано в 1997 году. В прошлом году мы начали обновлять это соглашение. Жизнь не стоит на месте, и мы подписали протокол о намерениях. Сейчас наша задача как раз превратить этот протокол в новое соглашение между столичным регионом, городом Москвой и Хабаровским краем. У нас очень большое число предприятий, которые взаимодействуют, особенно в научной сфере. То же авиационное объединение имени Гагарина никогда бы не выпустило ни одно самолета, если бы не работало с научными институтами,



которые находятся на территории Москвы и Московской области.

Мы очень тесно сотрудничаем и в промышленном плане. Между предприятиями Хабаровска, Хабаровского края и Москвы сложились устойчивые партнёрские отношения, получившие в последнее время новое направление в сторону модернизации действующих и создания новых производств по глубокой переработке сырьевых ресурсов и выпуска конкурентоспособной продукции. При непосредственном участии представителей деловых кругов Москвы проводится работа по созданию производств по глубокой переработке древесины, производству высокотехнологичной продукции в сфере авиа— и судостроения.

У нас есть в планах предложения, в том числе и по инвестпроектам, которые мы могли бы вполне реализовывать с Москвой. Они сейчас в проработке, о них пока рано говорить. Когда мы соглашение будем подписывать, мы обязательно пригласим всех, мы готовимся к этому. Помимо торговых отношений между Хабаровским краем и Москвой сложились контакты в сфере культурного сотрудничества, спортивных и молодежных обменов. По культурным направлениям проводим периодически совместные мероприятия. В прошлом году, например, проходили Дни Москвы в Хабаровском крае. Приезжали различные творческие коллективы. А перед этим были Дни Хабаровского края в Москве.

**— В каком состоянии находится строительный комплекс Хабаровского края и назовите наиболее значимые проекты в сфере жилищного строительства.**

— За годы перестройки строительный комплекс, как и во многих других регионах, пострадал. Многие компании исчезли, раздробились на мелкие, но в Хабаровском крае строительные мощности сохранились. Есть строительные предприятия, которые работают достаточно эффективно, которые используют новейшие технологии. Они как раз и заняты сегодня на строительстве объектов для саммита АТЭС, на прокладке ВСТО и газопровода Сахалин — Владивосток, который идет транзитом через Хабаровск, и даже на строительстве жилья на Камчатке.

Заметно возросли объемы жилищного строительства. Хорошо показала себя краевая программа «Жилище». За три года введено 1 млн 260 тысяч квадратных метров жилья. Мы примерно тысячу квартир сдаем ежегодно и планируем увеличить эти объемы. Из бюджета края на выполнение программы направлено 3 млрд рублей. Каждый четвертый квадратный метр нового жилья построен при поддержке края.

Есть программа строительства дошкольных учреждений, примерно на 1 млрд рублей. Ведем строительство социальных объектов. То есть, у нас сегодня проблем больших в этой области нет, но рабочие вопросы остаются. Наша строительная индустрия позволяет сегодня проводить работы и по промышленному строительству, и по гражданскому строительству, и по специальному строительству.

К примеру, есть компания "Дальспецстрой", которая является одной из самых мощных на территории края. Другими словами мы обладаем возможностями, и мы их используем по всем направлениям для того, чтобы строить жилье и для военнослужащих, и для ветеранов, и просто для граждан, для льготных категорий, а также коммерческое жилье. У нас есть и малоэтажное домостроение. То есть, практически все направления строительства, которые обозначены сегодня в нашей стране, на территории края они реализуются.

**— Каков прогноз реального роста ВВП Хабаровского края в этом году?**

— Мы планируем в этом году рост ВВП в размере 4 — 4,5 процента. В прошлом году у нас был рост 12,6 процента. Но после кризиса была специальная программа, поэтому мы и достигли таких показателей. В этом году у нас уже умеренный, нормальный рост. По итогам полугодия мы видим, что эта тенденция сохраняется. Это позволит как раз выполнить те обязательства по бюджету, которые мы на себя взяли на 2011 год, и заложить нормальные предпосылки для составления бюджета и его исполнения в 2012 году.

**— Как быстро развивается экономическое сотрудничество со странами Восточной Азии — Китаем и Японией, и как быстро идет процесс интеграции с Азией сейчас?**

— Что касается вопроса об интеграции со странами Азиатско—Тихоокеанского региона, то нам, конечно, сам Бог велел с ними интегрироваться, потому что они ближе всех к нам расположены, и у нас нет с ними таких длинных транспортных артерий, которые съедают все тарифы. Мы работаем плотно сегодня и с Японией, и с Китаем, и с Южной Кореей, и с Малайзией. Говорить, что наблюдается бум, я бы не стал. Мы работаем равномерно, планомерно, и небольшие инвестиционные проекты реализуются на территории Хабаровского края. Я могу назвать фирму "Римбунан Хиджау", например. Это малазийская фирма, которая строит современнейшее предприятие в области переработки леса. В этом году мы его будем пускать, в конце года. Я думаю, что это будет уникальное предприятие, если не единственное, то одно из первых таких в Российской Федерации.

Корейцы у нас в регионе строят жилье. Ведутся деловые переговоры с Японией. И они к нам приезжают, и я туда ездил. Мы подписали с ними протоколы о намерениях. Есть хорошие предпосылки для сотрудничества, но пока все — на стадии подготовительных процессов. Они осторожно подходят, потому что опасаются за свои инвестиции.

То, что происходило раньше когда-то, когда они вкладывали деньги, а потом их теряли, сегодня, к сожалению, еще сказывается. Хотя мы им говорим: Сегодня на территории Хабаровского края созданы все условия для того, чтобы инвестиции сохранялись, капитал инвесторов защищен достаточно, выпущены все законодательнораспорядительные документы, которые позволяют комфортно работать, в том числе, и с применением льготных режимов.

Так что мы работаем со всеми, но пока массового притока инвестиций с Востока нет. Получается даже, что инвестиций больше сегодня в край поступает из Европы, чем от наших соседей. Но я думаю, это «выстрелит» все равно, потому что сегодня уже есть понимание, есть большой интерес к портовой особой экономической зоне в районе Советской Гавани, о которой я говорил ранее. Я думаю, что наша работа в плане создания нормальных инвестиционных условий в ближайшее время даст результаты. Один раз если кто-то потерпел неудачу, то сегодня его уговорить и сказать, что все будет хорошо — очень сложно! Надо, чтобы он посмотрел, пощупал сам руками, посмотрел, как другие работают.

У нас при губернаторе сегодня действует Инвестиционный Совет, у нас есть все механизмы и инструменты для того, чтобы показать нашим соседям, где мы можем совместно работать. Например, с теми же японцами мы ведем переговоры по созданию газогенераторных установок. Думаю, это проект как раз достойный и перспективный. Мы хотим сотрудничать в области высоких технологий. И я на всех переговорах ставлю это всегда первой задачей.

Сегодня многие наши соседи хотели бы заниматься сырьевыми проектами, но просто сырьевыми нам не очень интересно. Нам было бы интересно, чтобы мы добывали сырье, перерабатывали бы его здесь, чтобы прибавочная стоимость оставалась на территории Хабаровского края, чтобы создавались квалифицированные рабочие места. Вот в этом плане мы ведем переговоры. Думаю, все равно мы придем к какому-то общему пониманию. Приезжайте к нам на форум!

## Парламентский час Щеголева

Об огромной работе, выполнение которой возложена на Минкомсвязи, рассказал парламентариям Игорь Щеголев. Разговор получился острый и насыщенный — он затронул и проблемы информационного поля в связи с предстоящими выборами, и проблемы доступа населения к информационным услугам, и традиционную почту, и даже сельские газеты...

— Мы постарались предоставить ряд материалов, которые могут дать представление о трех наших направлениях работы: связь, информационные технологии и массовые коммуникации. Я построю свое выступление, в основном, на вопросах, которые от вас поступили. Начну с массовых коммуникаций. Мы находимся на этапе предвыборных кампаний, это основная тема в стране, и по ней поступило много вопросов. Будет соблюдаться законодательство в области массовых коммуникаций, которое регулирует работу СМИ в период избирательной кампании. Согласно законам, предвыборная агитация на теле— и радиоканалах начнется за 28 дней до 4 декабря, то есть, в начале ноября. И все семь партий, которые имеют право принять участие в выборах, на каждом из общероссийских и региональных государственных каналов ВГТРК получат 7 часов бесплатного времени в эфире плюс до 14 часов времени платного. Открытая жеребьевка определит время и дату выхода в эфир агитационных материалов каждой партии. Не менее половины времени отдадут дебатам и круглым столам. ВГТРК организует их проведение и трансляцию в прямом эфире по всей территории России. Теледебаты смогут смотреть и жители регионов. Причем, во многих из них они впервые увидят это в цифровом качестве, благодаря программе цифровизации телерадиовещания, которая идет полным ходом и строго по графику. Это означает, что до конца текущего года у нас цифровой сигнал будет на территории 41 региона, где проживает 43 миллиона человек. И это через 2 года после начала кампании. Темпы очень хорошие не только для России.

Кстати, примерно 80 процентов оборудования для цифрового телевидения – отечественного производства. Его производят высокотехнологичные российские предприятия из Новосибирска, Калининграда, Санкт-Петербурга, Томска. Есть цифровые приставки отечественного производства, конкурентоспособные и по техническому исполнению, и по своей цене. И если говорить о приставках, напомню, что это программа не только центральных властей. Это комплексная программа, в которой должны принимать участие и региональные власти. Именно на их



долю, как мы договорились, относится решение вопроса по обеспечению приставками наименее обеспеченных слоев населения.

Совсем недавно я побывал на Сахалине; из-за погоды не долетел до Южных Курил, побывал на Камчатке и уже слышал слова благодарности от тех людей, которые знают о цифровом телевидении не понаслышке – уже смотрят, приобретя приставки, и довольны качеством сигнала. Есть места, где был один канал, есть несколько мест, где не было во-

обще. Сейчас доступны восемь каналов, и это хороший результат. У нас был вопрос от Сергея Михайловича Миронова, в котором речь шла о том, что программа цифрового телевидения ушла в тень – могу сказать, что как раз наоборот: эта программа вместе с солнцем с Дальнего Востока идет к центральным регионам России.

Сети связи четвертого поколения, которые в информационном поле составляют конкуренцию цифровому телевидению, у нас раз-

виваются очень активно, на коммерческой основе – прежде всего в больших городах, где имеется коммерческая привлекательность. А сети цифрового телевидения доставляют сигнал абсолютно всем, и туда, где коммерчески не выгодно. Мы начинаем с тех регионов, которые были обойдены вниманием крупными операторами. Например, в Хабаровском крае цифровое теле- и радиовещание пришло в населенные пункты раньше, чем даже мобильная связь. У нас сети цифрового телевидения начали развиваться раньше, чем во многих других странах. И сейчас уже не одна сотня тысяч абонентов у этих сетей. Поэтому могу сказать, что здесь мы вполне можем гордиться нашими успехами. Хотя, многое предстоит сделать и по охвату, и по доступности. Я думаю, что этот проект, безусловно, будет доведен до конца в точно обозначенные сроки и в тех рамках финансирования, которые мы на него согласовали.

На Дальнем Востоке сейчас активно развивается и другая технология – технология сотовой связи. Идет строительство с нуля свыше ста базовых станций вдоль трассы «Чита-Хабаровск». Для этого мы применили модель государственно-частного партнерства. Учитывая, что, даже с участием государства, окупаемость новых сетей будет достигнута только через 20 лет, тем не менее, к работе подключились наши крупнейшие операторы, участники рынка, и по 2 миллиарда рублей, как и государство, выделили на реализацию данного проекта. Считаю, что в случае успешного завершения (а в этом нет никаких сомнений) эта модель может быть применена и для покрытия связью других федеральных трасс и малодоступных регионов.

Коллеги из «Единой России» спрашивают, когда будет решаться проблема покрытия устойчивым сигналом сотовой связи пространства вдоль общероссийских дорог – в частности, на Кольском полуострове. Я могу сказать, что те цифры, которые я вам назвал, во многом показательны и дают представление о том, во сколько обходится решение подобных вопросов. У нас в стране порядка 50 тысяч дорог федерального значения, 600 тысяч километров дорог регионального значения, а покрыто сотовой связью меньше половины. И поэтому перед операторами стоит дилемма: внедрять новые технологии, обеспечивать качество, но при этом еще и снижать тарифы и инвестировать в такие сложные проекты. Будем вместе с ними и, если понадобится, с вашей помощью такие вопросы решать. Будем совершенствовать законодательство об универсальных услугах – расходы должны более или менее поровну ложиться на разных участников рынка. В

любом случае, между Читой и Хабаровском к 1 октября на всем протяжении трассы такая связь будет. Однако, конечно, надо снижать не только технические, но и финансовые барьеры на пути распространения такого рода технологий. И, конечно же, способствовать постепенному снижению тарифов. Мы ожидаем, что тарифы на внутризоновые соединения и местную связь у нас ежегодно будут снижаться в среднем на 10 процентов. Естественно, уделяем внимание снижению тарифов на услуги сотовой связи. За последние 2 года этот показатель составил примерно такую же цифру. И мы продолжаем организовывать рынок таким образом, чтобы тарифы и дальше снижались. Безусловно, при этом не должно теряться качество, не должно возникать соблазна у операторов чуть-чуть сэкономить на капиталовложениях и за счет этого предоставить более низкие тарифы. Рассчитываем на взаимодействие с гражданским обществом, с обществами потребителей, которые уже сейчас помогают нам в этом решении. Создаются и интернет-площадки, где ведется такое обсуждение. В случае если есть нарушение лицензионных условий, худшее качество связи, приходят наши коллеги из Роскомнадзора и следят за тем, чтобы эти нарушения очень быстро устранялись.

Что касается монопольности или антимопольности на нашем рынке, у нас нет ни в одном регионе монопольного положения какого-либо оператора. В целом это наиболее конкурентный из всех сегментов рынка телекоммуникаций.

Несколько слов скажу о роуминге: эта тема тоже многих волнует. Как вы слышали, по итогам нашего взаимодействия с Антимонопольной службой, удалось снизить цены на роуминг в ближайшем зарубежье более чем на 50 процентов. Удалось убедить операторов внедрить учет разговорного времени в реальном режиме. Безусловно, большинство наших граждан волнует так называемый внутренний роуминг – это изменение стоимости услуг связи одного и того же оператора при перемещении по стране. Этой теме мы отдельное внимание уделяем. В целом внутренний роуминг – это изобретение наших операторов сотовой связи, которое обусловлено большой протяженностью страны. Действительно, себестоимость звонков отличается, поскольку прилагаются затраты, связанные со связью между регионами. Позиция министерства заключается в том, что в пределах сети одного и того же оператора вызовы должны стоить одинаково. И депутатский законопроект по этому вопросу мы поддерживаем. Что касается себестоимости минуты связи, то эта величина определяется множеством факторов,

точную цифру даже среднюю назвать трудно. Но, безусловно, справедливые критики говорят, что есть пока еще регионы, где связь дороже московской, и есть для этого и объективные, и субъективные причины. С субъективными причинами там, где это возможно, мы боремся административными методами, а с объективными боремся методами экономическими, активизируя работу по прокладке магистральных линий в эти дальние районы. Безусловно, только это может привести к реальному снижению тарифов.

Недавно я был на Камчатке – там эта проблема особенно остро стоит. Попытаемся закрыть ее в течение 2012-2013 годов за счет подведения, опять таки, с учетом бюджетных средств магистральной линии связи, благодаря чему тарифы могут снизиться, а скорость повыситься. Есть и другой проект. Недавно был под Костромой. Хотя этот регион находится не так далеко от Москвы, в Советское время его часто обходили вниманием с точки зрения развития таких технологий. И именно там стартовала новая программа с участием «Ростелекома», цель которой – обеспечить село современными услугами связи. Она займет примерно 3 года, охватит 4,5 миллиона семей – около 10 миллионов человек. Будет финансироваться самой компанией. Стоимость программы около 8 миллиардов рублей. В результате граждане получат и качественную связь, по которой можно уже без оператора, без дополнительных ожиданий звонить в любую точку России и за рубеж. Появится Интернет, а значит, доступ к государственным услугам. На эту программу мы возлагаем большие надежды. Хочу обратить внимание, что эта цифра, 10 миллионов человек, сопоставима с тем числом, которое недавно наши американские коллеги назвали для США в процентном соотношении: они сказали, что для 28 миллионов американцев услуги широкополосного доступа в интернет и к современным связанным технологиям недоступны из-за слишком высокой стоимости. У американцев нет компаний с государственным участием, которые готовы начать такие социальные проекты. У нас они есть, и мы таким проектам всячески будем способствовать.

Иногда возникает новая технология, и это отражается на уже построенных сетях, приводит к снижению качества на услуги связи. Мы получаем жалобы, в том числе от депутатов, которые говорят, что есть города, в том числе, крупные, где за последнее время качество связи ухудшилось. В частности, это происходит потому что у нас несколько технологий внедряется в одном и том же диапазоне. Это физика. Если у нас по дороге ездило 150





велосипедистов в одном направлении, а мы разрешили там же ездить автомобилистам, то количество велосипедистов, то есть людей, которые пользуются доступной голосовой связью, будет гораздо меньше. Мы стремимся соблюдать этот баланс. Это к вопросу о технологической нейтральности – если разрешить операторам делать всё, что угодно, с их сетями, и на прежних сетях вводить новые технологии сразу после их появления, это приведет к тому, что у нас по таким дорогам будут ездить два-три лимузина, а остальные будут стоять в очереди и ждать, пока они проедут. Мы как государственный орган такого допустить не можем. Поэтому в подходе к технологической нейтральности будем проявлять крайнюю осмотрительность и заботиться в первую очередь, да простят меня компании, не об интересах капитализации крупных игроков рынка, а о наших с вами согражданах, ваших избирателях.

Сюда же примыкает тема административных барьеров по линии Государственной комиссии по теле— и радиочастотам и по линии нашей Надзорной службы. Мы последовательно снижаем сроки на оформление разного рода разрешения и лицензии, вводим технологии, по которым можно подавать заявки напрямую через Интернет и собираемся отменить казавшееся ранее незыблемым требование подтверждать техническую возможность осуществлять вещание. Это был достаточно сложный комплекс документов и требований. Планируем новый порядок построить на заявительной основе, это будет существенным подспорьем для тех, кто стремится строить и быстро внедрять новые технологии, развивать конкуренцию, а значит, способствовать снижению тарифов.

Знаю, что вас волнует вопрос кражи со-

товых телефонов. У вас на рассмотрении находится проект поправок в Федеральный закон «О связи», где предусмотрена возможность для абонентов регистрировать свои аппараты бесплатно, чтобы в случае кражи или утери можно было блокировать доступ к этим устройствам. Такие меры и по вашему, и по нашему мнению способны уменьшить количество краж телефонов. Идея принципиально новая, и мы ее поддерживаем.

Есть еще одна идея, которая связана с кражами, только уже не материального свойства. Речь идёт о кражах персональных данных. И в этом плане важное решение, которое мы с вами отработывали в течение последнего года – поправки закона «О персональных данных» – они были приняты в июне, мы будем последовательно их реализовывать. Считаем, что в этом виде закон становится более работоспособным и, главное, исполнимым для большинства участников рынка и тех компаний, которые обрабатывают персональные данные, и государственных органов, которые этим занимаются. Отдельно внимание уделяем защите персональных данных в ходе нашей программы по созданию электронного правительства. Боремся и старыми дедовскими методами: наш надзор вместе с органами внутренних дел осуществляет проверки рынков, где продаются диски с такого рода базами данных. Отслеживаем деятельность интернет-ресурсов, пытаемся пресекать преступления. Пытаемся взаимодействовать с нашими иностранными партнерами, потому что, к сожалению, украденные данные очень часто доступны не на российских ресурсах, а за границей. И здесь мы просим и вас тоже вступать в контакт с вашими зарубежными коллегами и подталкивать их к заключению

и международных крупных соглашений, и двусторонний с нами, с тем, чтобы мы оперативно могли такие места закрывать.

Меня спрашивали о защите прав интеллектуальной собственности в Интернете. Считаем, что нельзя подходить в XX веке с мерками века XIX. Считаем необходимым расширять практику использования так называемых свободных лицензий, когда автор сам определяет, насколько закрытым или открытым является доступ к его произведениям. Последовательно выступаем против пиратства и считаем, что тот комплекс мер, который нами разрабатывается (в том числе, изменения гражданского законодательства) позволит и бороться с пиратством и, с другой стороны, расширять культурный обмен и в полной мере пользоваться образовательными возможностями новых технологий, в том числе, и Интернета. Говоря конкретно, мы планируем создать национальную платформу, где можно было бы размещать образцы контента авторских произведений, создать уникальную цифровую метку, которая позволит определять в сети украденные произведения и предъявлять претензии либо предлагать нарушителям заплатить задним числом за те произведения, которые они посмотрели. Новая модель должна способствовать тому, чтобы у авторов был интерес производить новые вещи, но не должна сдерживать развитие доступа к информационным ресурсам из-за слишком высоких ценовых барьеров. Пытаемся найти такую золотую середину, рассчитываем на вашу поддержку в этом вопросе.

Много вопросов из разных фракций поступило относительно «Почты России». Признаю, никак нам не удастся раскачать это предприятие с тем, чтобы активно шли процессы модернизации. В прошлом году мы нашли возможность поддержать ее материально в рамках бюджета. Но пока корм не в коня, и будем с этим разбираться. Главная цель – сохранить почтовую сеть. Это очень важный институт. Пока, к сожалению, зачастую получается так, что в наиболее прибыльных сегментах рынка, там, где легко и просто работать, прибыль извлекают почтовые операторы, а государственная компания должна работать там, где всегда работать будет не выгодно. В итоге почта, чтобы повысить зарплаты своим сотрудникам, вынуждена идти на сокращение рабочих мест и закрывать те участки работы, которые финансово не очень привлекательны. Поэтому нам надо найти механизмы, которые позволят более равномерно распределять доходы по рынку. Подготовлен законопроект «О почтовой связи». Рассчитываем, что он в ближайшее время

будет внесен в Государственную Думу, будем вместе с вами работать над его принятием. Мы настаиваем на том, чтобы «Почта России» развивала научно-исследовательские разработки, те средства, которые в бюджете есть у неё, в том числе, с помощью Федерального бюджета использовались на создание новых технологий. Таким же образом подходим и к другим государственным предприятиям и компаниям с госучастием. Такие фонды созданы уже в текущем году. Счет пойдет на сотни миллионов и на миллиарды рублей, которые пойдут в российские НИИ с тем, чтобы мы перестали быть только потребителями передовых технологий и наконец, научились их производить.

Помогаем мы напрямую ученым. Подготовили так называемую грид-сеть – инфраструктуру, к которой подключены пять крупнейших суперкомпьютерных центров, два десятка научных организаций и высокотехнологичных предприятий. И будем помогать им за счет обмена данных и опытом обмениваться, и новые решения находить.

Одно из знаковых достижений минувших месяцев — это внедрение домена «точка РФ». Безусловно, политически это был большой успех Российской Федерации: мы первыми получили национальный домен. Это важно и для нашей культуры, и для развития наших технологий. Много было шума. Сегмент не регулируется рынком. Это саморегулируемая часть. Как вы знаете, у нас часто бывает так, что, как только появляются какие-то финансовые ручейки, тут же появляются люди, которые рынок готовы перераспределить в свою сторону. Поэтому во многом это из разряда разговора насчет того, дает нимфа кисть или у других компаний гробы лучше получаются. Поэтому я бы оставил это на рассмотрение субъектов рынка. В целом большую популярность имеет этот сегмент. Многие компании вводят свои домены на русском языке – очень дружелюбный жест по отношению к нашим с вами гражданам, пользователям Интернета. Проект считаю удачным.

Я получил вопросы по ситуации с кадрами в отрасли. Ежегодно подведомственные учебные заведения готовят 11,5 тысяч специалистов. 70 процентов – это выше, чем по многим другим отраслям – выпускников трудоустроено на предприятия связи и информатизации. Вместе с ведущими мировыми компаниями на базе подведомственных вузов созданы 20 учебных центров, где ежегодно повышают квалификацию и проходят профессиональную переподготовку около десяти тысяч специалистов. На конец прошлого года в отрасли насчитывалось 20 тысяч вакантных рабочих мест. Это говорит о том, что спрос

высок и наши кадры, которые мы готовим за государственный счет, не оказываются невостребованными.

Отдельная тема – это информационное общество. Начали мы с этого года реализацию такой программы. Очень большие надежды возлагаем на то, что с ее помощью удастся изменить отношение чиновников к нашим гражданам, что граждане начнут в полной мере получать услуги от государства, а не ходить к нему на поклон. В ближайшее время у нас – 1 октября – очередной этап, когда мы предоставим дополнительные услуги нашим гражданам. Есть у нас портал, о котором мы много говорим. За полтора года работы 150 миллионов обращений. Мы считаем, что это очень и очень неплохо. Есть у нас в целом проблема на рынке информационных технологий, связанная с его структурой: западные компании не хотят продавать напрямую, ищут дистрибуторов, потом это попадает в руки компаний-интеграторов – на каждом из этих этапов, естественно, образуются коммерческие отношения, на каждом из этих этапов образуется прибыль. Не всегда ценообразование на рынке прозрачно. Создали механизм, чтобы для государственного сектора эту проблему решить. Работаем вместе с «Росфиннадзором». Ряд компаний вводит рекомендованные цены. Первой на это пошла компания «Microsoft». Будем работать с тем, чтобы и по другим направлениям тоже такие силки создавать, по которым у нас наблюдающие, проверяющие госорганы могли выверять правильные, справедливые цены, чтобы не получилось, как получилось с известным медицинским оборудованием.

По взаимодействию с высокотехнологичными компаниями, опыт разный. Так или иначе, всё равно стремимся развивать такое взаимодействие. Госкомпании могут служить и источниками запросов, и потребителями продуктов таких компаний. Не считаю, что статус «Ростелекома» как единственного поставщика в сфере электронного правительства является препятствием для реализации программы. Это государственно-частное партнерство. Они вкладывают столько же денег, сколько получают от государства. Успехи компании и успехи продвижения электронного правительства налицо. Потери от рынка рекламы мы не компенсировали: поддерживать рекламный рынок – не наша задача. Увеличили объем социально значимых грантов и поддерживали компанию за счет распространения телевизионного сигнала.

— **Виктор Коломейцев, «КПРФ»:** По оперативным данным Федерального казначейства, за семь месяцев этого года кассовое освоение средств по подразделу федерального бюджета «Связь и информатика» составило всего 36 процентов от годовых бюджетных назначений. Из 42 миллиардов рублей использовано только 15. В чём причина такой неудовлетворительной работы? И второе. Вы упомянули государственную программу «Информационное общество». По данным Счетной палаты, за полугодие там освоены средства меньше одного процента от годовых бюджетных назначений. И третье. Рост тарифов почтовой связи, в целом услуг электросвязи очень резко идёт, а заработная плата ни в почтовой отрасли, ни





**в отраслях электросвязи существенно не растёт. Куда же идут эти деньги от повышения тарифов?**

— Что касается данных Федерального казначейства, о которых Вы сказали, речь идёт не о бюджете нашего министерства, а о совокупной работе ведомств по тратам на данное направление. Координирует это Минфин. Мы координируем иначе – пытаемся сделать так, чтобы исключить дублирование расходов, чтобы эти средства работали эффективно. И если где-то мы на что-то средства потратили, их можно было бы повторно использовать. Это первый год, когда механизм координации отстраиваем. Уже по ряду направлений нам удалось существенно сократить расходы. Сейчас идет планирование на 2012 год. Работу эту продолжаем. Считаю, что инструмент получается хороший. Ведомства научились нас слушать. И рассчитываем, что в следующем году сможем за счет этого более эффективно организовать расходование средств с самого начала года. Что касается информационного общества, действительно так: программа состоит из части бюджетных затрат и части внебюджетных затрат – она одна из наиболее интересных по внебюджетным затратам. Наши партнеры, которые работают с нами в этом режиме, тратили деньги компании в течение первого полугодия, поэтому программа не останавливалась. Мы достаточно жесткие требования предъявляли по госконтрактам. Компания работает в рынке – у нас много времени ушло на формирование контракта таким образом, чтобы все государственные интересы были учтены, но при этом интересы акционеров тоже не пострадали. Сейчас показатели значительно улучшились, контракт заключён, по третьему кварталу мы на плановые показатели выходим. Что касается тарифов, я уже сказал, в части, где мы это регулируем и где это касается непосредственно наших с вами сограждан, идет снижение. Поэтому компании вынуждены на других сегментах и на других направлениях зарабатывать с тем, чтобы повышать зарплаты своим сотрудникам. Зарплаты по отрасли связи, по связным компаниям, не самые худшие по экономике, наоборот, где-то они выше по регионам. По почте – я вам сказал, что действительно есть проблемы. Рассчитываем вместе с вами за счет принятия закона «О почтовой связи» и выработки механизмов, которые позволят нам всё-таки жирок у альтернативных операторов подзабрать и помочь почте, привести к тому, что мы и сеть сохраним, потому что нельзя ее потерять, и зарплаты нашим с вами почтальонам поднимем.

— **Кирилл Черкасов, ЛДПР: Уважаемый**

**Игорь Олегович, по-прежнему, большая разница в скорости Интернета: в регионах средняя скорость гораздо ниже в сравнении со средней скоростью в крупных городах – это первый вопрос. И второй вопрос: скажите, пожалуйста, как идет подключение наших школ к интернету, особенно в сельской местности – какие у Вас есть данные? Потому что в обеспеченных регионах, по нашей информации, это проходит нормально, а там, где проблемы с бюджетом, возникают сложности, особенно в сельских школах.**

— Вы правы, и я попытался коротко обозначить это в своём выступлении. Проблема широкополосного доступа – это сложная проблема, с которой сталкиваются все страны. В США, как я вам сказал, 28 миллионов человек – порядка 7 процентов населения — не могут себе позволить эти услуги, то есть, тарифы тоже отличаются и не все доступны для всех. И это при том, что у них принята государственная программа, по которой они порядка 800 миллиардов долларов вкладывают в развитие широкополосной связи. Просто представьте себе этот объём! Это сопоставимо с размером нашего годового бюджета. Естественно, мы не можем позволить себе копировать эти решения. Тем более, что у нас и страна другая, и протяженность ее большая. Поэтому для этого мы вырабатываем новые методы. Сейчас у нас большое количество регионов закрыто сотовой связью. Главная проблема заключается в том, чтобы дотянуться магистральной связью до этих удаленных регионов. Такие проекты есть и у компании. Такие проекты мы будем поддерживать, в том числе, и из бюджета. В любом случае, нам надо

формировать рынок таким образом, чтобы у компаний появлялась заинтересованность идти в удалённые регионы. Будем с этой целью модифицировать универсальные услуги, чтобы и здесь траты перераспределить так, чтобы операторы могли заходить в удаленные регионы и при этом не нести колоссальных убытков. Перспективное направление, с нашей точки зрения, — объединение их усилий при создании базовой сети. Это подвод оптики, электроэнергии. По этому пути мы идём на трассе «Чита-Хабаровск». Будем пытаться тиражировать это решение, снижать их затраты на общую инфраструктуру. За счёт этого понижать тарифы. На это же у нас направлена программа развития сельской связи, для этого же введены тарифы «Социальный интернет» — с тем, чтобы наши граждане могли определённый уровень услуг получать за понятную плату, сопоставимую с московскими расценками. Безусловно, конечно, непорядок, когда такое неравенство существует. Есть ряд программ, которые устранению этого неравенства способствуют. Потерянный спутник, в частности, тоже должен был способствовать. Спутник был хороший. Я за него отвечаю. К сожалению, есть проблемы другого свойства. У нас программа по разработке наших спутников не останавливается, максимально постараемся потери скомпенсировать. Уже в ближайшее время мы приступим, как только вернут страховые выплаты. Это тоже ново. У нас очень часто раньше спутники улетали, и никто никакой страховки не получал. За это деньги будут получены, на эти деньги заложим сразу новый спутник.

— **Роберт Шлегель, «Единая Россия»:**



**В 2010 году была завершена программа «Электронная Россия», и в 2011 начата ФЦП «Информационное общество». При этом на настоящий момент нельзя говорить о том, что окончательно завершена программа «Электронная Россия». Хотелось бы узнать, на каком этапе находится реализация этой программы, в какие сроки министерство планирует окончательно закончить внедрение всего спектра услуг на территории Российской Федерации и какие существуют проблемы, с какими регионами, по какой причине? Спасибо.**

— Мы действительно плотно ассоциируемся с программой «Электронная Россия». К сожалению, как в мультфильме про капитана Врунгеля, как яхту назовёшь, так она и поплывёт, у нас так же – к нам приклеилось клеймо неудачности этой программы. Программа была связана с определёнными трудностями. Были и субъективные, и объективные. С нашей точки зрения, мы под этой программой подвели черту, всё лучшее, что могли из нее взять, взяли. Проект по внедрению информационных технологий в систему госуправления мы реализуем в рамках программы «Информационное общество». Наше министерство обеспечивает решение технических вопросов. За прошедшее время мы решили очень неплохо базовые технические вопросы за суммы, которые кратно меньше тех средств, которые были потрачены в меньших по размеру странах. В частности, мы в течение последних двух лет создали систему, которая позволяет ведомствам обмениваться данными из своих информационных баз, при этом не обновив эти базы, а используя то, что было уже раньше вложено. Самый простой способ – сказать, что всё, что было раньше, никуда не годится, и построить одну такую единую базу, в которой все данные свободно ходили бы между ведомствами. Мы посчитали этот путь неприемлемым и поэтому построили такую надстройку, которая позволяет, сохраняя предыдущие вложения и предыдущие базы, сделать так, чтобы ведомства данными смогли обмениваться. На данном этапе основные проблемы связаны не с технологиями. Технология решена. Мы провели буквально в последние недели так называемое стресс-тестирование этой нашей системы. Она позволяет полностью выдерживать те нагрузки, которые могут быть и которые только возникнут через несколько лет. А главная проблема была – победить ментальность наших чиновников, которые всячески не хотели делиться своими данными с коллегами, с другими ведомствами, и тем более трудно было перейти к тому, чтобы начать предоставлять такие данные нашим гражданам. Следующий

этап – это работа с регионами. Если бы мы шли по старой модели, довольствуясь тем, что каждый регион создаст у себя, а потом бы попытались связать это в единую систему, у нас бы ушел еще не один миллион и не один десяток лет. Поэтому в рамках программы, где у нас есть единственный оператор, мы создали решение, позволяющее регионам не разрабатывать собственные информационные системы, а получать это в качестве услуги. Соответственно, мы экономим на закупках, мы экономим на эксплуатации, на настройке, на обновлении, на защите. Цена для региона кратна, иногда меньше тех средств, которые они у себя закладывали. Бывают, конечно, недовольные в регионах, которые рассчитывали на большой кусок пирога. Мы считаем, что нужно идти быстро по этому пути, предлагать услуги гражданам – это единственный возможный путь, который учитывает все лучшие наработки в области информационных технологий.

**— Федот Тумусов: Я думаю, что жители Дальнего Востока благодарны Вам за эту работу, которую Вы проводите по развитию телекоммуникаций. Мой вопрос касается стоимости и скорости Интернета в районах Дальнего Востока, в частности, Якутии. Скорость и цены на Интернет у нас в десять раз отличаются от цен и скорости в Москве. Например, если цены за безлимитный интернет в Москве начинаются с 250 рублей, то на Дальнем Востоке доходят до 4000 рублей. Я не один раз обращался к руководству Федеральной антимонопольной службы, но они делают вид, что ничего не понимают. Вот, например, у нас есть магистральный провайдер «Ростелеком», но он одновременно является крупнейшим розничным провайдером. Естественно, он монополично завышает цены. Мне только осталось судиться с ним. Вопрос: какие меры все-таки принимает правительство по скорейшему улучшению ситуации с ценами и со скоростью Интернета именно на Дальнем Востоке и когда у нас будет программа «Социальный интернет», и будет ли программа «Сельская связь»?**

— Программа «Сельская связь» стартовала, естественно, она придёт и в Якутию. Проблема в целом та же: компании, большие участники рынка, очень неохотно вкладывают в прокладку оптических сетей в те регионы, где не очень высокая плотность населения, как в Якутии. Безусловно, регионы у нас находятся в приоритете. Буквально осенью этого года кабель придёт на Сахалин. Как я уже сказал, в течение 2012-2012 годов решим эту проблему по отношению к Камчатке. И есте-

ственно, занимаемся мы и проблемой Якутии. Что касается программы «Социальный интернет», то не мне Вам рассказывать — там помимо «Ростелекома» были и другие компании, которые этот рынок контролировали. Сейчас в ходе реформы, конечно же, и у «Ростелекома» появятся дополнительные возможности реализовать новые решения и на розничном рынке, для этого мы реформы компании и делали. Я проверю расценки – они точно не в десятки раз выше, чем в Москве, и проверю, что у них с тарифными планами на безлимитный интернет.

**— Рябов Николай, КПРФ: три Вопросы. Первый: Вы только что в докладе сказали, что окупаемость сетей сотовых до 20 лет сейчас на Востоке, и действительно это будет, наверное, дорогостоящее удовольствие, если мы в каждой богом забытой деревне устанавливаем до пяти вышек. Как вы регулируете этот вопрос? Второе: почта в провале, финансируете – не помогает, 1,5 миллиарда газет, журналов, книг доставили – это порядка 10 экземпляров всего на одного человека. В советское время в сотни раз было больше. Почему мало доставляете — потому что дорогая доставка. Сколько раз на эту тему разговаривал, никто не понижает. Вы займитесь этим вопросом! Скажем, 600-700 рублей – газета, и 300 рублей – доставка. Третий вопрос: на 2 года задержали систему ГЛОНАСС в связи с падением спутников. Сейчас страховку получим. Какие меры принимаете для ускорения процесса создания системы ГЛОНАСС?**

— Могу начать с последнего вопроса. Мы, равно как и вы, являемся потребителями этого сигнала. Наше министерство им не занимается. Мы занимаемся строительством систем, где этот сигнал мог бы быть использован, помогаем МЧС сейчас разрабатывать программу «112», стараемся стимулировать наши регионы, чтобы они активнее учитывали возможности этой системы в своих информационных системах. Но за спутники, за запуски мы не отвечаем. Что касается почты, я признаю, что действительно проблема большая. Что мы делаем – мы ровно субсидируем эту доставку, иначе это было бы вообще невозможно. Но в целом, конечно, почта находится в бедственном положении. Это связано в том, что у нас рухнула система малой авиации, с тем, что к нас дорогая стала доставка и по железной дороге, и по авиации, и конечно, на это нужны очень большие средства для того, чтобы обновить технологическую базу. Мы по этому пути идём. В течение последних 12 месяцев были введены два автоматических сортировочных центра – один под Москвой, другой





под Санкт-Петербургом. Мы с 70-х годов скатились к тому, что мы практически со стопроцентной автоматической обработки почты пришли к нулевому проценту. Вот сейчас мы запустили за этот год два новых центра, и в течение ближайших лет пяти планируем запустить еще – с тем, чтобы у нас, хотя бы, часть ручного труда ушла. Это тоже повысит трудовую эффективность и снизит затраты. Но,

конечно же, это целый комплекс мер, которые мы будем помогать почте реализовывать. С вашей помощью мы дали им субсидии и на доставку — компенсировать те потери, которые они несут в связи с изменением тарифов на доставку пенсии. Такие меры предпринимаем. Но признаю, что пока результат не тот, на который мы вместе с вами рассчитываем. Что касается сотовой связи, абсолютно с вами согласен. И с регионами, с большинством, согласен. Действительно, очень далекий регион, небольшой населенный пункт, стоит пять вышек сотовой связи – именно поэтому мы пытаемся на трассе «Чита-Хабаровск» отработать модель, когда вышка была бы одна, а на ней могла бы размещаться базовая станция наших операторов. Мы готовы были пойти ещё дальше. В начале этого года возник проект по сетям связи четвертого поколения, где у них и базовая станция была одна на все, но пока операторы не очень торопятся переходить к такой модели где бы они конкурировали не за счет кабеля и энергетики, которые они параллельно в землю закапывают или тянут по столбам, а за чтобы они на услугах научились конкурировать. Развивается конкуренция, и сама динамика рынка их к этому понуждает, они всё меньше зарабатывают на голосе, а вкладывать в развитие инфраструктуры приходится всё больше. Поэтому мы рассчитываем, что вот эта модель по трассе «Амур» им понравится и будет тиражирована по всей стране. Когда мы перейдем к этапу, на котором установка базовых станций в удаленных населенных пунктах будет каким-то образом датироваться из фонда универсальных услуг, тогда у нас параллельно эти истории не будут строиться.

— **Владимир Таскаев:** *Вы говорили о трудностях, которые возникают при осуществлении программы «Электронная Россия». У нас есть информация, что «Ростелеком» стал единственным генподрядчиком по осуществлению программы. Без проведения открытого конкурса, и следственный департамент МВД России проводит проверку о хищении 300 миллионов бюджетных средств, направленных на осуществлении этой программы. Что Вы можете сказать по этому поводу? Кто виноват и когда исправите ситуацию?*

— Могу сказать, что программа «Электронная Россия», как я уже сказал, закончилась. Нет такой программы. Действительно, «Ростелеком» был выбран единственным оператором инфраструктуры. Почему так происходило? Потому что у нас каждый строил для себя. И на каком-то этапе понадобилось это объединить. В тех странах, которые успешно идут по этому пути, нет десятка разных

вариантов. А у нас получается, что каждый что-то делает, а потом должен прийти кто-то десятый, пятнадцатый, двадцатый и как-то это всё вместе соединить – у нас расходы иногда даже не двойные, а тройные на одну и ту же цель. Поэтому компания, которая обладает наиболее протяженной сетью, которой не надо будет вкладываться в развитие сетей и средств доставки, была выбрана. Это государственная компания, которая вкладывает, кстати, свои деньги в реализацию этой программы. Что касается претензий Генпрокуратуры – я попытался обозначить это в своём выступлении – это связано со структурой нашего рынка. Невозможно напрямую закупать у иностранных поставщиков. А они идут только через дистрибуторов. У дистрибуторов это покупают системные интеграторы, которые соединяют разные типы оборудования. Потом это передаётся тому, кто это эксплуатирует, и там платятся расходы за содержание, за обновления, за защиту, за энергетик и так далее. Это коммерческие отношения между компаниями – на каждом этапе возникает прибыль. И вот если эту прибыль засчитать похищенной, тогда да, давайте мы тогда всё закроем и запретим коммерческие взаимоотношения между компаниями! Да, там часть экономии, которая была сэкономлена за счет массовых закупок, которая пошла на реализацию других проектов по этой программе. Давайте тоже посчитаем, что это воровство. Тогда у людей не будет никакого стимула получать скидки у компании. Поэтому считаю, что выводы преждевременны, и солидарен здесь с позицией компании «Ростелеком».

— **Ненашев Михаил:** *Вы достаточно конкретно доложили о введении цифрового вещания в регионах Дальнего Востока. Прошу Вас также по этому вопросу рассказать, что делается в регионах Северо-Запада России, особенно по Мурманской области. К сожалению, мои избиратели в большом количестве и сегодня, и ранее пользуются некачественным телевизионным вещанием, особенно в приграничном Печинском районе. И ещё об острой теме: когда будет наведен порядок с демонстрацией рекламы на всех телеканалах? Нынешняя реклама бьет по здоровью, грохочет в квартирах и домах. Ну и в завершении поблагодарить хочу Вас за активное и масштабное проведение общенационального юбилея по 150-летию Попова, великого русского изобретателя радио. Работал с Вами в оргкомитете, видел, какую политику Вы проводите в этом плане, желаю Вам так и держать в этом духе. И прошу ответить на те главные вопросы.*

— Начну, если позволите, с Попова. Работы не закончены: в ближайшие месяцы в штаб-квартире Международного союза электросвязи – это в сердце мировых телекоммуникаций – будет открыт зал имени Александра Попова. Это будет лучший и крупнейший зал. Мы считаем, что созданием этого зала и присвоением этого имени залу мы закрепляем свой приоритет в развитии такого рода технологий. В том, что касается Мурманска, проектирование завершили. И сейчас РТРС приступает к строительству такого рода сетей. Рассчитываем, что в течение этого и следующего годов цифровое телевидение придет и к вашим землякам. Что касается рекламы, то это сфера ведения Федеральной антимонопольной службы, так что вопрос не совсем по адресу.

— **Локоть Анатолий:** *Хочу вернуть Вас ещё раз к проблеме спутника «Экспресс 4М». Он потерян не по вине Вашего ведомства, однако мы знаем, что надёжность техники не стопроцентна. Поэтому вы должны были просчитывать какие-то резервные варианты. Исходя из той информации, которой я владею, для того чтобы изготовить спутник по старой документации, повторить его, потребуются три года. То есть, мы отброшены в этом вопросе на три года назад. Какие резервные варианты существуют, чтобы компенсировать эту потерю?*

— 27 месяцев требуется для того чтобы построить спутник. Действительно, это долго. Но это не единственный спутник. У нас есть серия спутников, которые мы для себя сформулировали как «4+1». Упор должен делаться на тяжелые спутники, которые позволяют, находясь на орбите, большие территории закрывать большим объемом услуг. Два следующих спутника выйдут в 2013 году, как я вам сказал. Частично мы вопросы, которые были завязаны на этот спутник, естественно, будем решать и по Земле. Строятся сейчас резервные мощности по Земле. Ведётся совместная работа с «РТРС» и «Ростелекомом». Не могу сказать, что у нас образовалась такая брешь, которую трудно закрыть. Но, действительно, мы считаем, что нам нужно наращивать компетенции по строительству спутников. В данном случае это к нему не относится, но те проекты, которые мы сейчас запустили, хотя и во многом связаны с участием иностранных партнеров, они завязаны очень жестко на трансфер-технологии. То есть, наши партнёры, которые приходят на рынок и получают плату за определённые свои услуги и компоненты, они обязаны научить наших инженеров проектировать, строить, проверять, управлять и так далее. На новом этапе мы

получим возможность самостоятельно строить очень хорошие спутники с наилучшими иностранными наработками. Действительно, будем и дальше эту программу развивать. Рассчитываем, что сможем и эту брешь тоже залатать.

— **Валерий Селезнев:** *Уверен, что Вы прекрасно знаете о ситуации, которая сложилась вокруг колл-центра слепых, который так одобрил Владимир Путин, и который сейчас пытаются разорить. В него вложено несколько миллиардов рублей. Неужели амбиции чиновников выше интересов трёх тысяч инвалидов? И второй вопрос: что можно сделать для того, чтобы сломать искусственную монополию, которая создалась на рынке коммерциализации ГЛОНАСС? Я говорю о НИИС ГЛОНАСС. Может быть, стоит тогда создать второго такого оператора, тем более, ниша есть?*

— Что касается колл-центра, действительно, неприятная история, к сожалению, происходит – мы находимся в контакте с московскими властями, они сказали, что они нашли или близки к такому решению, помощь нашего министерства им не требуется. Если Вы считаете, что то решение, которое будет найдено, чьи-то права всё-таки, ущемляет, тогда давайте с вами к этому вопросу вернемся. Что касается ГЛОНАСС, опять таки, мы являемся потребителями такого рода услуг. Если вы считаете, что каким-то образом деятельность НИИС препятствует развитию этого рынка, это нужно посмотреть на конкретных примерах и, в принципе, можно будет рассмотреть этот вопрос на комиссии у Сергея Борисовича Иванова, где данного рода проблемы рассматриваются и решаются.

— **Водолацкий Виктор, «Единая Россия»:** *Вопрос, который сегодня интересует, наверное, большинство руководителей местных СМИ, в том числе, и моей родной Ростовской области: как сложится дальнейшая судьба районных газет у нас в стране и конкретно в Ростовской области?*

— Вы своими областными газетами и вообще СМИ можете гордиться: тот уровень и интереса, и компетентности, и развития, и моделей, и материалов авторских, он не часто встречается – пусть на меня не обижаются – и в столице. Поэтому я думаю, что, каким бы ни было решение, ростовские журналисты без работы не останутся и, главное, без читателей и слушателей и зрителей, конечно, не останутся. В целом же картина по стране, конечно, не равномерна. Мы в течение года примерно с тех пор как эта тема была вынесена на передовую, пытаемся проанализировать, что про-

исходит, и уверен, что решение должно быть в золотой середине. Потому что есть небольшие, в том числе, и субъекты Федерации, где, не говоря уже про муниципалитеты, полностью отказ от каких бы то ни было субсидий, грантов, другой поддержки местных властей приведет к тому, что СМИ закроются. Ну не идут туда рекламодатели. Невозможно это и за счет местной рекламы поддержать. Поэтому можно принять такое решение – с плеча рубануть и в итоге просто у ваших избирателей не останется никакой информации о том, что происходит в их районе. Я думаю, что это неправильно. Но есть, конечно, регионы, где тратятся очень большие деньги на поддержку СМИ, в том числе, регионы, где СМИ работают полностью в конкурентной среде. Там решать нужно более радикально и более быстро. Просто могу Вам назвать несколько цифр. Уверен, что если бы мы с Вами в режиме вопросов-ответов, в интерактиве таком поработали, вы бы не угадали, в каком регионе тратится наибольшее количество бюджетных средств на человека при поддержке СМИ. Просто в целом скажу, что у нас пропорция между государственными и частными по разным секторам составляет где-то один к пяти, один к четырем, один к шести – по-разному, но так или иначе. Всё равно не угадаете. Кажется, в Москве тратилось много денег из бюджета. А Ненецкий автономный округ – 2000 рублей на человека, Ямало-ненецкий – 1500, Чукотский – 1300, Магаданская область – 1100. А есть регионы, где это 50-60 рублей. Это чтобы Вы понимали разброс. И конечно же, такого универсального решения, при котором всё может быть только так, а не иначе, быть не может. И важно, чтобы наши с вами граждане не остались без информации. По форме и методам поддержки, конечно, нужно дискутировать. Когда такая модель будет найдена, мы и с комитетом, конечно же, посоветуемся, и сейчас эту работу вместе с ними ведём, и придём к вам для дополнительного обсуждения этой темы.





## Вадим Михайлов, «РЖД»: Перспективы инвестирования до 2015 года

Старший вице-президент ОАО "РЖД" Вадим Михайлов рассказал журналистам на пресс-конференции в РБК о проблемах инвестиционного развития Российских железных дорог, основных задачах и перспективах.

— *Минэкономразвития планирует установить 6% рост тарифов для монополий на следующий год. В связи с этим энергетики и железнодорожники вынуждены обдумывать секвестирование бюджетов. Существует ли определенность с уровнем индексации тарифа на 2012г., начались ли переговоры с правительством?*

— В соответствии с установленными процедурами мы направили в правительство трехлетний план, касающийся 2011-2013гг. К сожалению, у нас сейчас на 2012г. бюджет не утвержден, не утверждена инвестиционная программа, и это вызывает у нас очень большое беспокойство. Сегодня на оперативном совещании президент компании Владимир Якунин обращал внимание на то, что это достаточно сложная ситуация, когда компания практически в начале сентября года, который уже заканчивается, не имеет ни финансового плана, утвержденного правительством, ни инвестпрограммы. Поэтому мы интенсивно ведем консультации с правительством, с профильными министерствами, в первую очередь — Министерством транспорта, ФСТ (Федеральной службой по тарифам), Минэкономразвития и Минфином.

Но, к сожалению, пока нет окончательного решения по данному вопросу. Несмотря на то, что Министерством транспорта принята наша инвестиционная программа по наполнению, не до конца понятны источники финансирования, потому что в том варианте финансового плана, который мы представляли, у нас изначально была индексация 11,5%. Потом, когда были предложены меры по сокращению затрат и мы провели достаточно серьезную работу по сокращению затрат в своем финансовом плане, мы вышли с предложением об индексации на 2012г. в 7,4%. Нам необходимо 40 млрд руб. со стороны правительства для балансировки финансового плана и исполнения инвестпрограммы в том объеме, который был представлен в Министерство транспорта РФ. К сожалению, решение по 40 млрд руб. субсидий пока не принято, и существует два сценарных варианта Минэкономразвития, где есть и 7,4%, и 6%. Причем если 6%, то были высказаны такие суждения, что будут введены с 1 июля,



а это практически 3-процентная индексация в годовом исчислении. Естественно, нас это не устраивает, потому что в этом случае бюджет ОАО "РЖД" будет убыточным, и мы не сможем профинансировать свою инвестпрограмму в полном объеме.

— *Расскажите про ваше предложение по выпуску государственных инфраструктурных облигаций. Есть ли законодательные барьеры для выпуска облигаций? Каков возможный механизм контроля за расходованием средств?*

— Формально механизм по инфраструктурным облигациям в РФ пока существует только в виде проекта закона, и он базируется на принципах целевого финансирования, что в проекте закона, если он будет принят как есть, нас не очень устраивает. Вы знаете, что у нас инфраструктура является неотделимой частью, и мы не можем через механизм SPV привлекать финансирование для такого рода целей. Поэтому, естественно, нужно работать над законодательной базой для того, если мы хотим инфраструктурные облигации в таком классическом виде иметь на выходе. Механизм контроля очень простой: у нас есть независимый совет директоров, и все направление расходования идет через призму инвестиционной

программы. В каждый проект можно зайти, посмотреть, на какие он цели, окупаемость, возвратность — все очень четко зафиксировано. С этим нет абсолютно никаких проблем.

— *Обсуждается ли включение в грузовой тариф инвестиционной составляющей?*

— Такие предложения нами подготовлены, они отправлены в Федеральную службу по тарифам и в Министерство транспорта. Они в целом нашли понимание. О чем идет речь, чтобы было понятно, почему мы предлагаем сделать инвестиционную составляющую в тарифе? Возможно, в ходе пресс-конференции это в дальнейшем будет обсуждаться, но я забегаю немного вперед и расскажу о той серьезной работе, которая была сделана компанией. За последний год мы существенно переработали формат своей инвестиционной программы, мы ее сделали достаточно прозрачной и понятной для пользователей. Она сейчас состоит из разделов, связанных с государственными программами — олимпийская стройка, аэропорт Кневич, аэропорт Казани. Следующий раздел — это транспортная безопасность. Для нас это самый важный раздел. Следующий раздел — это повышение транспортной подвижности населения, это вопрос,

в первую очередь, развития пригородного сегмента, вопросы снятия инфраструктурных ограничений в целом по стране, которую мы разделили на 4 основных направления – это Дальний Восток, Юг России, Северо-Запад и Центр, приобретение подвижного состава и прочие проекты, связанные с участием в капитале различных компаний, НИОКР и прочие разные небольшие проекты. Этот формат получил одобрение всеми профильными министерствами. Он стал более понятен, наполнение программы стало более понятно, сроки окупаемости проектов, которые окупаемы, стали тоже более понятны. И еще в этом году мы сделали очень серьезный шаг в своей долговой политике – мы выпустили 20-летние облигации (еврооблигации), номинированные в фунтах стерлингов. Общий объем выпуска составил 650 млн фунтов стерлингов, это чуть больше 1 млрд долл. на 20 лет, это уникальный выпуск для Российской Федерации. Тем самым мы показали, что западные инвесторы доверяют деньги ОАО «РЖД» на такой длительный срок. Мы говорим о том, что за счет своей инвестпрограммы, привлечения средств на 20-летнем горизонте финансировать проект развития инфраструктуры, который имеет окупаемость до 20 лет.

Но те проекты, которые имеют стратегическое значение, а окупаемость за горизонтом 20 лет, с нашей точки зрения, должно финансировать государство. Мы подготовили очень серьезный документ «Инфраструктура в России», где, как я сказал, вся инфраструктура разделена на 4 основных направления – это Дальний Восток, Юг России, Северо-Запад и Центральная часть России. Мы оценили, что если инвестпрограмма останется на том уровне, который есть сейчас, и динамика не будет сильно меняться, до 2015г. объем грузов по РФ составит 230 млн т. Это очень существенная цифра, и мы считаем, что государство должно предпринять очень серьезные шаги по инвестированию инфраструктуры для того, чтобы обеспечить вывоз этих грузов. По каждому направлению подсчитан необходимый размер инвестиций по годам, и, делая данные инвестиции, мы снимем инфраструктурные ограничения и обеспечим полностью вывоз грузов в том объеме, который необходим к 2015г.

Поэтому мы говорим о том, что помимо всего прочего такого рода инвестиции со стороны государства имеют серьезную бюджетную эффективность. Недавний расчет тоже был представлен соответствующим министерствам и ведомствам. Еще раз повторюсь, мы готовы за счет собственных средств и за счет привлеченных средств, которые позволяют нам наши ковенанты и наша тарифная

политика, привлекать самим и инвестировать в проекты до 20 лет. Все что свыше 20 лет, – это должно делать государство, потому что неинвестиции и неразвитие инфраструктуры приведут к достаточно серьезным последствиям к развитию экономики всей нашей страны к 2015г.

**— Каков финансовый прогноз состояния железнодорожной отрасли и ОАО «РЖД» на перспективу до 2015г.?**

— Финансовый прогноз зависит от тех параметров индексации, которые будут приняты правительством. Если мы сохраним динамику инвестпрограммы на том уровне, который есть сейчас, без существенных субсидий в развитие инфраструктуры со стороны государства, мы просто не сможем вывозить те грузы, которые будут предъявляться нам к 2015г. Естественно, недофинансирование инфраструктуры ведет к очень серьезным последствиям с точки зрения безопасности обеспечения транспортной подвижности населения и вытекающих отсюда последствий. Если финансовый план не будет балансироваться, он будет носить убыточный характер. Если данные решения его приняты, мы получим такой результат на перспективу до 2015г.

**— В том варианте инвестпрограммы на 2012 год, который утвердил Минтранс, какой предполагается объем заимствований и какие инструменты, в процентном или в денежном соотношении. Сколько могут составить евробонды, рублевые облигации, кредиты?**

— Та программа, которая на 2012г. принята советом директоров, — 382 млрд руб. при индексации в 7,4% и субсидиях в 40 млрд руб. Это два условия, которые позволяют выйти на инвестиционную программу в 382 млрд руб. Соответственно, мы не планировали в этом случае существенное увеличение нашего кредитного портфеля, оно составляет порядка 60 млрд руб., в финансовом плане на 2012г. это сделано. Как мы обещали, не чаще чем один раз в год мы делаем выпуск еврооблигаций. Вы знаете, что у нас по 2009г. был очень успешный выпуск еврооблигаций, номинированных в долларах. При нашем предложении в 1,5 млрд долл. спрос составил 9,2 млрд долл., и мы закрылись с существенной переподпиской. Сейчас у нас была такая же ситуация. Правда, переподписка была только в два раза, потому что рынок очень узкий — по облигациям в 2010г., номинированным в фунтах стерлингов, — 650 млн фунтов стерлингов на 20 лет. Мы планируем примерно такой выпуск еврооблигаций в 2012г., но не определили еще ни валюту, ни параметры. Будем исходить из конъюнктуры рынка — рынок очень волатильный. Вы все здесь про-

фессионалы, знаете ситуацию с рынком. Мы будем смотреть уже к моменту "окна", которое у нас будет, когда у нас будет готова отчетность соответствующая, какую валюту мы будем привлекать и на каких условиях, на какой срок. Естественно, мы не отказываемся от механизма казначейских облигаций, биржевых облигаций как балансирующих инструментов, которые дадут нам эти 60 млрд руб. при таком параметре финансового плана.

**— Какие инвестиционные ресурсы могут быть привлечены для развития отрасли в следующем году и в перспективе до 2015г.?**

— Один из инструментов – это еврооблигации, которые носят принципиальный характер. Это иностранные инвесторы, которые доверяют той политике, которую проводит руководство компании, и совету директоров, показывая, что на таком горизонте мы можем заимствовать даже в такие сложные инфраструктурные проекты, можем направлять средства. Есть другие инструменты – биржевые и казначейские облигации. Но один из инструментов, который мы хотели бы предложить нашему правительству, и данная переписка с правительством идет, это механизм создания инфраструктурных облигаций.

Хочу, чтобы меня не понимали буквально. Некоторые сотрудники Минфина говорят, что нельзя привлекать деньги для государства с определенными целями, потому что бюджет носит обезличенный характер, но здесь нужно говорить не о форме, а о содержании. Содержанием является то, что мы хотим, чтобы государство взяло на себя часть обязательств, то есть увеличило долг, за счет этого долга профинансировало инфраструктуру и получило от этого эффект. А форма, в которую мы можем это облечь, инфраструктурные облигации или другие инструменты – это уже не столь важно. Это принципиальная вещь, которую мы хотели бы озвучить для развития инфраструктуры.

**— Вадим Валерьевич, на следующий год у РЖД не остается крупных активов, как в этом году, когда у вас треть фактически закрывалась за счет продажи акций «дочек». На 2012г. какой объем планирует привлечь от продажи акций «дочек», какую часть инвестпрограммы они займут?**

— Очень важно подчеркнуть следующую вещь: то, что сейчас складывается достаточно серьезная инвестпрограмма по 2011г. и планируемая по 2012г., действительно, существенная часть этой инвестпрограммы наполнена доходами от продажи акций дочерних компаний, которые по соответствующему распоряжению правительства мы осуществляем. И почему-то у кого-то возникает иллюзия,



что этом будет продолжаться и за 2012г. — и в 2013г., и в 2014г., и в 2015г. Для чего мы сейчас просим решение фундаментального характера по инфраструктурным облигациям, по участию государства в финансировании инфраструктуры? За горизонт 2012г. уже нечего будет продавать для наполнения нашей инвестиционной программы, поэтому должны быть другие источники, которые позволят нам поддерживать инвестпрограмму на соответствующем уровне. Что касается конкретного вопроса, сколько мы выучим бюджетных средств от продажи акций дочерних и зависимых обществ в 2012г., то это будет порядка 44 млрд руб. Инвестпрограмма будет на 44 млрд руб. сформирована за счет пакета акций, которые будут проданы в этом периоде.

— **По поводу продажи активов говорилось, что там идут какие-то межведомственные согласования на счет «Трансконтейнера». Когда он будет продан и какой пакет будет предложен к продаже?**

— У нас есть план компании и совет директоров, на который мы ориентируемся. Поэтому мы ждем соответствующего решения из правительства, которое должно внести окончательные корректировки в этот вопрос. Все может быть, может оно согласиться с решением совета директоров, может быть другая точка зрения. Это наш акционер, и мы ждем решения нашего акционера. Дедлайн будет время конкурса, расчет и так далее. Если это будет меньше чем за три месяца до конца года, это будет проблематично. Безусловно, оценка будет делаться, потому что по нашим процедурам такая оценка будет проведена. Но в отношении "Трансконтейнера" все очень просто: у нас есть текущие котировки, и в принципе когда пакет будет продаваться, я думаю, инвесторы будут ориентироваться. Естественно, там могут быть вопросы о премии какой-то. Все есть определенная оценка — текущие котировки, которые сейчас существуют. Так как компания публичная, с этим будет все гораздо проще. При этом мы не примем оценку рынка, будет сделана оценка инвесторов. Я говорю, что можно ориентироваться индикативно на оценку рынка.

— **У меня вопрос, касающийся четырех разделов по географическому принципу — Дальний Восток, Северо-Запад, Юг, Центр. Я так понимаю, что речь идет о расширении пропускной способности в этих регионах. Могли бы Вы обозначить, какие примерно пропорции по каждому из этих разделов? Есть ли какие-то любимые проекты, в общем, как там все будет финансироваться?**

— Эти разделы возникли не сами по себе,

это наиболее проблемные участки инфраструктуры, которые мы выделили. Я называл цифру невывоза грузов — 230 млн т к 2015г. Если разбить по этим четырем сегментам, то по Северо-Западу будет примерно 48 млн т не вывезено, 45 млн т — по Югу, 31 млн т не будет вывезено по Дальнему Востоку, и по прочим — около 100 млн т. Чтобы вы понимали деление проблематики и, соответственно, те инвестиционные потребности, которые нужно сделать, то на Дальний Восток должно быть выделено пропорционально больше средств, потому что условия строительства и географический профиль в данном регионе являются наиболее сложными. Те инфраструктурные ограничения, которые находятся на Дальнем Востоке, являются наиболее проблематичными.

С 2010г. резко развернулся грузопоток на восток с запада. Мы превысили уровень 1988г., который был рекордным для Советского Союза. Объем грузов, который сейчас поехал на Дальний Восток, превышает все те цифры, которые были в советское время. Поэтому, естественно, нужна адекватная реакция по развитию инфраструктуры на такое изменение грузопотока, над которой мы работаем, и сейчас идет серьезное проектирование. Только сегодня было совещание у Владимира Ивановича. Он дал поручение сделать проектно-изыскательские работы по участкам Дальнего Востока, и мы уже начиная с этого года будем активно над этим работать.

— **Хотелось бы узнать про проекты высокоскоростных магистралей в связи с проблемами в финансировании, о которых Вы говорили. Что будет с этими проектами — ВСМ-1 и ВСМ-2 (проекты скоростных магистралей Москва-Петербург и Москва-Екатеринбург)?**

— Действительно, большая работа была с консультантами проведена. Вы знаете, что после того как Россия получила право на проведение чемпионата мира по футболу 2018г., была поставлена задача, в том числе и премьер-министром страны, по обеспечению высокоскоростных перевозок. Сейчас готовится концептуальный документ, к концу года он будет представлен, по различным вариантам финансирования. Так как это действительно очень серьезные суммы, мы будем предлагать несколько вариантов финансирования, из которых правительство выберет наиболее приемлемый для них. Естественно, без участия государства такие проекты не делаются. Это качественно новый уровень обслуживания населения. Во всем мире государства участвуют в таких проектах, и предварительные расчеты в Минфин были отправлены. В Минфине

получена предварительная положительная реакция, и мы работаем с Минфином по необходимому финансированию данных проектов. Совершенно правильно сказали, первый пилотный проект с большей степенью вероятности будет Москва-Петербург.

— **Расскажите о примерах реализации проектов на основе государственно-частного партнерства, где участвуют государство, РЖД и частные инвесторы? А также есть ли необходимость вносить изменения в концессионное законодательство, чтобы более активно реализовывать эти проекты?**

— Недавно мы с коллегами побывали в Великобритании. Когда речь идет о приватизации инфраструктуры, мы всегда говорим о том, что наиболее либеральная экономика, которая существует в мире, это английская экономика, так как она отказалась от приватизации своей инфраструктурной компании, связанной с железнодорожными перевозками. Что это означает? Что они в свое время на волне приватизации, когда казалось, что частный сектор решит все вопросы, полностью приватизировали свою инфраструктурную компанию, которая закончилась банкротством. После этого государство выкупило все обратно, и, соответственно, сейчас такая есть интересная форма в англо-саксонском законодательстве — это компания с госгарантией. Фактически формально нет уставного капитала, 100 человек собрались, по одному фунту стерлингов внесли. Уставный капитал компании — 100 фунтов, но есть гарантии со стороны государства. Этот случай доказал то, что не всегда приватизация является эффективной в большой инфраструктурной компании, когда интересы частного инвестора, направленные на максимальное извлечение прибыли, входят в клин с долгосрочной стратегией развития такого важного объекта как инфраструктура для государства. Возвращаясь к вопросу концессии, они сказали: "Нет хороших примеров успешной концессии в инфраструктуре, связанной с определенной спецификой того, что это неотделимая часть". По новым объектам — наверное, да. Если новое строительство идет, то у нас есть очень хорошие примеры развития партнерства в вокзальном комплексе. Когда идет строительство новых территорий, мы привлекаем на паритетных началах инвестора, и это очень хороший инструмент привлечения частных денег. Но пока существуют ограничения в нашем законодательстве о том, что нельзя инфраструктуру продавать, передавать или отчуждать, здесь будут определенные ограничения, которые накладывают отпечаток на этот вид деятельности.

Отвечая на ваш вопрос, говорю: «Да, хо-

рошие примеры есть. Это будет новое строительство, это вокзальные комплексы, но, к сожалению, на существующей инфраструктуре это очень проблематично». Почему мало примеров инфраструктурного характера? Очень длительные сроки окупаемости. Все проекты тяжелые, капиталоемкие в силу того, что сдерживается рост тарифов со стороны государства, и это является одним из факторов, почему частные инвесторы идут в инфраструктуру достаточно тяжело. Очень хороший пример – вокзальный комплекс, но, скорее, на стыке инфраструктуры железных дорог и проектов в сфере недвижимости.

Должна быть какая-то государственная политика. Если смотреть пример Китая, то там сознательно государство держит низкие тарифы на перевозки и субсидирует через это все отрасли экономики. Но при этом колоссальные средства инвестирует в инфраструктуру, считая, что помимо того, что это очень важно для транспортной подвижности населения и обеспечения перевозок грузов, это еще является драйвером развития всей экономики. Здесь должно быть понимание, что если это все-таки низкий тариф, то надо что-то делать и со стороны государства, иначе это так не работает.

— *Еще хотелось бы уточнить про ВСМ-2 (проект скоростной железнодорожной магистрали Москва-Екатеринбург). Вы упомянули, что сделаны расчеты: какой пассажиропоток будет на этой ветке после чемпионата мира, то есть сколько человек будут ей пользоваться ежегодно. И как возможные проблемы с финансированием могут отразиться на финансировании этого проекта? Там много вариантов ответвления.*

— Вы знаете, что в любом случае, и когда к Олимпиаде идет стройка, есть понятие просто олимпийского наследия — что происходит с объектом, когда мероприятие заканчивается. Безусловно, все строительство высокоскоростных магистралей к чемпионату мира 2018г. учитывает вопрос востребованности данного вида перевозок после окончания данного мероприятия. Документ еще не формализован, поэтому сейчас еще немного рано об этом говорить, но мы не будем предлагать строительство на тех участках, которые не будут востребованы после окончания данного мероприятия. Это экономически не очень эффективно. Есть другие альтернативные виды транспорта, которые могут быть задействованы в данном направлении, но все, что будет нужно, мы сделаем. Тем более, еще есть варианты не только высокоскоростного строительства, а повышения скоростей на существующей



инфраструктуре путем проведения модернизации, что является более дешевым вариантом. Конечно, вы получаете не такую скорость, но достаточную, чтобы доехать вовремя на футбольный матч.

— *Недавно вновь был озвучен проект создания трансконтинентальной магистрали между Россией и США (6 тыс. км и тоннель под Беринговым проливом). Насколько реален этот проект? Можно ли здесь как-то использовать механизм частно-государственного партнерства?*

— Механизм частно-государственного партнерства можно использовать. У нас вообще существует программа развития стратегии до 2030г. Там такого рода проектов достаточно много. К сожалению, после принятия программы наступил кризис, и те ФЦП, которые были озвучены, были секвестированы. Это не вопрос тоннеля под Беринговым проливом, а вопрос строительства всей инфраструктуры и с точки зрения развития государства. Где государство считает нужным развивать инфраструктуру, оно должно это делать.

— *Недавно проходило совещание у вице-преьера Дмитрия Козака по поводу финансирования расшивки Транссиба — участок Междуреченск-Тайшет. Каждая сторона, каждое ведомство высказывало варианты, как могут привлекаться средства на этот участок, чтобы можно было инвестировать и строить дальше ветку Кызыл-Курагино. Какие предложения были озвучены РЖД, и сколько по расчетам РЖД необходимо средств на расширение этого участка Транссиба?*

— Такое совещание было, мы очень благодарны за то, что Дмитрий Николаевич уделил большое внимание развитию данного направления, потому что оно является достаточно серьезным ограничителем развития пропускной способности. Я сейчас на память скажу цифры: изначально проект этого участка шел в размере 48 млрд руб., но за счет первоочередных мероприятий, которые необходимо сделать сейчас, можно обойтись 24 млрд руб. на первоначальном этапе, которые необходимы для определенного количества миллионов тонн в данном направлении. В принципе разговор об инвестиционной надбавке является следствием данного совещания. И предложение было в том, что инвестиционная составляющая в тарифе как раз позволит такого рода проекты. Это очень важно, не выдергивая из всего контекста развития инфраструктуры один проект, комплексно развивать инфраструктуру. Нужно решать проблему Междуреченск-Тайшет, но не решив другие проблемы, мы большого эффекта не получим. Инвестиционная составляющая будет планироваться исходя из того, что дефицит, который я озвучил, к 2015г. в денежном выражении составляет 400 млрд руб. Соответственно, надо что-то размазать на инвестиционную составляющую, что-то должно субсидироваться государством для того, чтобы повышение тарифов было адекватным для грузоотправителей. Естественно, полученные деньги за счет инвестиционной составляющей должны пойти на развитие инфраструктуры, в том числе, чтобы какое-то прямое субсидирование не было чрезмерным.



## Новое жильё для новых москвичей

Пресс-конференция руководителя Департамента жилищной политики и жилищного фонда города Москвы Николая Федосеева и руководителя Департамента градостроительной политики города Москвы Сергея Левкина, а также независимого аналитика рынка недвижимости Андрея Бекетова была посвящена программе "Жилище", которая прошла публичные слушания и обсуждение в Департаменте градостроительной политики с участием государственных органов, общественности, экспертов и была поддержана с учетом высказанных замечаний и предложений. Программа получила одобрение на Правительстве Москвы.

Сергей Левкин: — Программа «Жилище» появилась по нескольким причинам. Во-первых, это национальный проект «Доступное и комфортное жилье гражданам России» и ФЦП «Жилище», согласно которым все регионы должны иметь аналогичные программы, что и выполнила Москва. Во-вторых, мы со следующего года переходим на программно-целевой метод финансирования из бюджета города. Появляются программы, всего 18, и программа «Жилище» является одной из наиважнейших. В-третьих, и это самое главное — до этого существовала программа строительства жилья в Москве; объем был под 5 млн. кв. м в докризисное время, то есть большой. Наверное, было соревновательное начало, в том числе Москвы и Московской области. Но не было заложено, для кого это жилье? Москва предоставляла два полярных способа доступности в получении жилья. Первый — это покупка, если есть деньги. Второй — это если попадаешь в категорию граждан, установленных федеральным и региональным законодательством, то получаешь жилье безвозмездно. Но это максимум 10% населения, а 90% населения Москвы не предоставлялись предложения, инструменты, программы и способы приобретения этого жилья. Основной целью новой программы будет являться именно это: как содействовать жителям Москвы в возможности приобретения жилья в Москве, какими инструментами, способами, в том числе с внесением изменений в законодательную, нормативную и прочие базы. Речь не идет о безвозмездном предоставлении жилья, а о выработке механизмов и способов. И второе — программа формируется так, чтобы появились взаимосвязанные возможности по задачам и ресурсам улучшения системы жилищных условий для жителей Москвы. Подчеркну: с учетом их потребностей, имущественной обеспеченности и имеющихся государственных обязательств. Это одна из целей программы. Вторая цель — повышение комфортности и безопасности условий проживания в городе Москве, улучшение качества жилищного фонда, развитие системы управления жилищным фондом в городе Москве. И третья цель — это создание комфортных условий временного проживания для гостей столицы.

У программы есть задачи, которые практически соответствуют подпрограммам. Первая — завершение строительства по инвестиционным контрактам, которые сегодня действуют. Вторая подпрограмма — реновация существующей жилой застройки. Третья — капитальный ремонт и модернизация жилищного фонда. Четвертая — создание цивилизованного рынка найма и аренды жилья, развитие системы улучшения жилищных условий граждан. Это то, о чем я сказал, что это одно из приоритетных направлений. Пятая — развитие гостиничной отрасли Москвы, увеличение количества мест для временного проживания. Шестая — комплексная застройка земельных участков и территорий. Седьмая подпрограмма — выполнение государственных обязательств. И восьмая — улучшение управления жилищным фондом в Москве, благоустройство дворовых территорий. Установлены целевые показатели, которые будут достигнуты по итогам реализации программы в течение 5 лет. Они характеризуются следующими цифрами. В целом мы не планируем снижать объем



жилищного строительства, подчеркиваю, в пределах существующих границ Москвы. И программа пока предусматривает все характеристики мероприятий-индикаторов именно в рамках существующих границ. В общем сложности мы планируем за 5 лет построить 12,7 млн. кв. м за счет всех источников финансирования, в том числе 3,8 млн. кв. м за счет бюджета. Это в среднем 2,54 — по каждому году и 0,76 — из бюджета за каждый год программы. Мы планируем обеспечить ввод в течение периода действия программы бездотационных домов в объеме 400 тыс. кв. м, построить гостиниц в общей сложности 177 с номерным фондом чуть больше 51 тыс. мест, выполнить ремонт и модернизацию жилых домов в общей сложности более 23 млн. кв. м, или около 5 миллионов ежегодно. Увеличить обеспеченность населения жильем по региону, это Москва и Московская область, с 22,5 метров на сегодняшний день до 24 метров на человека к концу действия программы в 2016 году. При этом ресурсное обеспечение программы из бюджета составляет больше 730 млрд. руб. бюджетных ассигнований. По нашим прогнозам, инвестиции в жилищное строительство и улучшение жилищных условий — почти 1400 млрд. руб. Это колоссальные суммы. Но мы надеемся, что вместе с инвестиционным девелоперским сообществом у нас всё получится. Вот коротко то, что я хотел сказать об основных целях, задачах, индикаторах и итогах этой программы.

Н. В. Федосеев: — Наш Департамент входит в комплекс социальной сферы городского хозяйства, мы занимаемся предоставлением жилья тем категориям граждан, которые указаны в законах, городских и федеральных программах. Задачи у нас разные, но градостроительная,

и жилищная политика, прежде всего социальная, направлены на одну цель — удовлетворение потребностей жителей города Москвы в жилых помещениях. Не могу сказать, что новая программа "Жилище", которая рассчитана на 5 лет, вносит что-нибудь революционное в жилищную политику, которая существовала до сих пор. Она ее уточняет, конкретизирует в применении к новым условиям, дает конкретные задачи по объемам строительства и предоставления жилья гражданам в рамках жилищных программ. Сразу хочу сказать, что все жилищные программы, которые у нас были и есть в настоящее время, предусмотрены и далее, и будут развиваться в соответствии с новой программой "Жилище". Ни одна из действующих жилищных программ не прекращена. Для очередников у нас существуют формы как бесплатного предоставления жилья, так и возмездного предоставления по льготным ценам. То есть бесплатно мы предоставляем жильё по договорам социального найма, найма служебного жилого помещения и безвозмездного пользования квартир, которые находятся в собственности Москвы. Возмездные программы льготного приобретения жилья, которые находятся в собственности города — программа "Социальная ипотека" по договорам купли-продажи с использованием социальных ипотечных кредитов, программа купли-продажи с рассрочкой платежа, программа субсидий на строительство и приобретение жилья.

Пару лет назад мы начали еще одну программу — предоставления квартир по договорам найма в бездотационных домах для очередников. Эта программа также сохраняется и получает дальнейшее развитие для неочередников — тех москвичей, которые проживают в квартирах и в домах, которые выработали свой технологический ресурс. Это пятиэтажные дома сносимых серий, ветхие и аварийные дома, которые не подлежат ремонту и реконструкции. Причем хочу сказать, ни по одной из программ объемы не уменьшаются. В целом положительна тенденция по обеспечению жильем очередников, очередь сокращается. В качестве примера приведу следующие цифры. Допустим, пик очереди у нас был в 1991 году — 218,5 тыс. семей состояло на учете. В 2005 году, если брать более близкую перспективу, состояло на жилищном учете 197,5 тыс. семей. По состоянию на сегодня на жилищном учете стоит 116 тыс. 418 семей москвичей — 379 тыс. 729 человек, меньше 4% населения города Москвы. При этом нетрудно посчитать, что с 1991 года очередь сократилась на 102 тысячи с лишним семей, а с 2005 — на 80 тыс. 746 семей. И эта тенденция, подчеркиваю, в тех же самых пропорциях, объемах заложена и в новой программе "Жилище". То есть цифры, которые у нас в качестве задания утверждены Правительством Москвы в программе "Жилище" до 2016 года включительно, позволяют нам говорить, что эта тенденция будет сохранена.

Хочу сказать, что сегодняшняя длина очереди — 116 меньше чем с половиной тысяч семей — самая маленькая с 1980 года. К Олимпиаде в городе вводился очень большой объем жилой площади: Москва показывала, что у нас все меньше проблем, что это образцовый город земли, коммунистического содержания. Сегодня мы имеем очередь меньше чем в советские времена, хотя население Москвы выросло больше чем на 2 млн. чел.

В завершение хочу сказать следующее. В Москве ежегодно улучшают при помощи города свои условия более 17 тыс. семей. Это цифры последних лет, в том числе 2011, в том числе очередники и жители отселяемых домов. Это не значит, что Москва ограничивается только этими цифрами. Естественно, мы предусмотрели в программе "Жилище" создание новых условий для москвичей, не являющихся очередниками или жителями переселяемых домов, для улучшения своих жилищных условий. Это новая для России пионерная программа доходных домов. Сегодня в Москве, по оценкам

аналитиков, сдается около 10 млн. кв. м жилья. Но эта сдача жилья на 90% "серая" или "черная". Во-первых, тот, кто сдает квартиру или комнату, жилое помещение, как правило, не заключает договора, не платит налоги с дохода, хотя этот налог самый низкий в мире — 13%. Никак не защищен ни собственник, ни семья, которая снимает это жилое помещение, потому что нет договорных отношений. В любой момент могут подселить еще одну семью или заключить еще один договор найма. В любой момент собственник может объявить арендатору требования о выселении. Или бывают случаи, когда собственник дальше не может сдавать свою квартиру, она ему самому нужна, а наниматель отказывается выезжать из квартиры. К сожалению, здесь обратиться в суд либо в правоохранительные органы не может ни та, ни другая сторона, потому что договорных отношений нет. Одна из целей, которую Москва преследует путем создания системы доходных домов, — это цивилизованный "белый" рынок аренды жилья, что позволит семьям, которые не могут рассчитывать на поддержку со стороны города в улучшении условий, и не могут купить квартиру, воспользоваться этой системой. Как только возникнет "белый" рынок, это приведет к снижению цен на наем жилых помещений на рынке. Мы велосипеда не изобрели — до революции около 60% жилого фонда в городе Москве сдавалось собственниками в качестве доходного жилья. И сегодня эта практика развита практически во всех развитых странах.

Андрей Бекетов: Были опасения у специалистов на рынке недвижимости по итогам прошлого года. Если вы помните, ввод жилья составил всего 1,5 млн. кв. м: не получится ли так, что строительный комплекс в связи с кризисом очень сильно замедлит темпы, количество ввода жилья на рынок сократится и создастся искусственный дефицит. Но с учетом того, что было сказано, предполагается поднять ввод минимум до 2,5 млн. кв. м. И если Правительство Москвы найдет механизм заинтересованности девелоперов в участии в строительстве, можно сделать и больше. И вот какая трудность возникла. Мир, в том числе Россия и Москва, попал в новый кризис, который можно сравнить только с кризисом 30-х годов в США, то есть такой глобальный мировой кризис. Это требует переосмысления всей экономической политики на любой стадии. То есть однозначно деньги становятся дорогими. Значит, надо создавать новые условия для их привлечения. Уже сейчас в Москве отголоски программы "Жилище" именно в части благоустройства территорий уже заметны. Как простой потребитель вижу, как идет строительство парковок. Пытаются где-то выгородить и во дворах, где есть возможность, не в ущерб тому, что есть, какие-то небольшие кусочки. Получается, что с миру по нитке — бедному рубаха. То есть нет возможности строить глобальные перехватывающие парковки на сотни машин, но такими кусочками можно улучшить жизнь.

Что еще можно отметить? Два года назад цены в рублях и валюте снизились на треть и стабилизировались. Эти два года стабильны в том числе за счет подпитки рынка новым жильем. Есть надежда, что дефицит жилья сократится — он в Москве довольно заметный относительно Европы: 22-24 кв. метра, а среднее по Европе — 40 кв. м. Поэтому если мы хотим, чтобы Москва вышла на европейский уровень по количеству жилья, надо построить еще один город. Я думаю, что благодаря такой глобальной систематизации удастся этот город строить и дальше, тем более что есть где. Фактически Москва завершила программу-минимум в обеспечении жильем, когда город действительно делился на тех, кто имеет право на улучшение жилищных условий, и тех, кто не имеет права. Был жесткий барьер 10 кв. м, но 11 — значит, ты в программы не вписываешься. И сейчас взят курс на создание промежуток между этими крайностями — система доходных домов, о которых много говорилось, наконец от слов начинает переходить к делу. Это действительно такой для России революционный шаг. А на самом деле, и до революции, и во всей Европе это обычное типовое явление, то есть если у человека есть





деньги, если у него не хватает на покупку квартиры, может быть, в этом нет необходимости, у него появляется возможность снять квартиру, за значительно большие деньги, чем социальный найм, но в любом случае это так или иначе все равно решение жилищного вопроса.

— *Нынешняя программа ориентирована на максимально возможный спектр граждан. Но все существующие программы были ориентированы на лиц, стоящих в очереди, даже такие, как "Бездотационные дома", "Коммерческий наем", то есть частично возмездные формы. Надо ли понимать, что ограничение будет снято и появятся какие-то новые формы?*

С.И. Левкин: — Во-первых, возможность приобретения жилья за деньги остается, то есть это ограничение не снимается. Есть деньги, есть возможность приобрести квадратные метры — можешь приобрести, ничего в этой части не меняется. Второе. Обязательства, которые город взял по федеральным и московским показателям, город продолжает системно выполнять. И это заложено в программу. Так вот третье: осталась часть, которая не может купить и не попадает в социальные слои. Вот для этой части мы должны создать — для бизнес-сообщества — условия, чтобы они начали строить доходные дома. Что сегодня происходит? Самая высокомаржинальная деятельность — это были инвестиции в строительство Москвы. Большинство инвесторов, девелоперов строили жилье, продавали, и доходная часть доходила 3 года назад до 2-кратной цены, мы это все знаем, помним. Люди со всех регионов вкладывались в жилье в Москве как в продукт инвестиционной с последующей возможностью продать его. Нужно найти способ, чтобы инвестору стало интересно строить «вдолгую», на длинные деньги, потому что сдавать доходный дом — это менее

10 лет на возврат вложений. Инвесторы привыкли, но время высокодоходных проектов завершилось — в мире нет доходности 200% в инвестиционной деятельности. Поэтому инвесторам надо начинать настраиваться; а мы должны, как государство, найти способы и инструменты, чтобы им это стало выгодно. Тогда появляется рынок или ниша, когда инвесторы, девелоперы, застройщики строят доходные дома и говорят: приходите, заключайте договор и платите в месяц 5-8 тысяч рублей, по зарплате, и живите сколько будет интересно. Для этого город уже создал систему, и мы планируем продолжать эту программу, создавать свой фонд домов, которые будут сдаваться в найм. Не обязательно для очередников, но и просто для граждан, как пример для инвесторов. Это тяжелая, сложная проблема, одна из главных задач этой программы. Мы будем нарабатывать способы, общаться, слушать девелоперов, инвесторов. Чем город может помочь? Где изменить законодательную, нормативную базу.

— *По программе "Молодой семье — доступное жилье" предлагаются квартиры только в ближайшем Подмосковье. В Москве получить практически невозможно. Сохранится эта тенденция или квартиры будут предоставляться молодым семьям в Москве?*

Н.В. Федосеев: — Первое, что я могу сказать: да, в последние три года жилые помещения в рамках программы "Молодой семье — доступное жилье" по договорам купли-продажи с рассрочкой платежа по льготной цене предлагались только на территории ближнего Подмосковья. Это не Орехово-Зуево, не 101 км, а такие районы, как Химки, сразу за МКАД, как Павшинская пойма, Красногорск, Люберецкие поля, Чехов, Долгопрудный и т. д. В Чехове мы предлагали не "Молодой семье — доступное жилье", а программу купли-продажи с рассрочкой платежа. Был и Солнечногорск, куда с удовольствием ехали жители близлежащего Зеленограда. Причем, подчеркиваю, вся эта площадь уже реализована и говорить, что мы туда кого-то насильно выслали, нет оснований. Мы предлагали то, что город построил в рамках совместной инвестиционной деятельности, либо купил в рамках госконтрактов в эпоху кризиса у инвесторов. Это была вынужденная мера, свободных площадок на территории Москвы не было. А программу мы сокращать и не хотели и не могли. У нас была альтернатива — купить жилье и предлагать тем семьям, которые считают возможным для себя переехать в ближнее Подмосковье. Подчеркиваю, вся эта площадь сегодня реализована. Естественно, у нас сегодня цель как можно больше жилья получить в Москве для реализации городских жилищных программ. Мы давно уже прекратили точечное строительство. Мэр заявил, что уплотнительной застройки быть Москве не должно. С 2008 года ни одной квартиры мы не купили в Подмосковье, то есть, их просто нет. Дореализовываем объемы, которые мы купили, последняя квартира была в 2008 году. Так что молодым семьям пугаться нечего. Люберецкие поля — это город Москва. Будем там предлагать площадь, в том числе. Ничего страшного.

— *Как в госпрограмме "Жилище" решается вопрос обеспечение жильем многодетных семей?*

С.И. Левкин: — Направление, связанное с категориями граждан, которым необходима поддержка бюджета — это выделенная линия программы. Мы хотим рассмотреть те нюансы, которые возникали уже в период выполнения обязательств Москвой. Мы с Людмилой Швецовою на эту тему общались — что сделать, чтобы нюансы, которые возникали, мы в ближайший год исключили. Но и они разные — строительные, градостроительные. Но программа будет продолжена однозначно.

Н.В. ФЕДОСЕЕВ: Я дополню. В Москве по состоянию на сегодняшний день 6 тысяч семей стоит на жилищном учете и имеют 3 и более детей,

то есть являются многодетными. По этим 6 тысячам семей мы ведем активную работу. Мы построили 188 коттеджей, малоэтажных домов, которые распределили 188 многодетным семьям с 5-ю и более детьми. Они состояли на жилищном учете по договору безвозмездного пользования без снятия их с жилищного учета. Это можно рассматривать как аналог служебного жилья. Пока не подойдет их очередь, они растят своих детей в нормальных условиях, а не ютятся в малогабаритных квартирах, а некоторые и в общежитиях или коммунальных квартирах. Эта программа (подчеркиваю, ее никто не снял с повестки дня) — надеюсь, в ближайшее время будет продолжена. По состоянию на сегодняшний день у нас еще примерно такое же число, это 190 семей с 5-ю и более детей, остались на жилищном учете, еще не обеспеченные жильем. То есть, мы обеспечили 50%. Поставлена задача жилищные условия таких семей рассматривать в особом порядке.

При этом речь идет не только о коттеджах, которые мы строим. Совместно с Комплексом архитектуры и строительства мы прорабатываем возможности в многоквартирных домах типовых серий делать на этапе строительства ряд квартир, приспособленных для проживания многодетных семей и с большим количеством детей. Мы будем объединять несколько

квартир, и раньше иногда так поступали. На одной лестничной площадке предоставляли многодетной семье 2-3 квартиры. Но что не очень целесообразно: зачем этой семье три кухни в трех квартирах? Нужна 1 кухня, одна большая гостиная, где всю эту семью можно собрать. Нужна игровая комната для детей и нужны небольшие спальни для детишек. Сейчас мы проработали такие проекты. Мы выбрали несколько серий домов, которые позволяют это сделать. И, надеюсь, в двенадцатом году первые такие квартиры сможем предоставлять многодетным семьям, которые нуждаются в улучшении жилищных условий.

**— Про доходные дома — смогут ли на этих 400 тыс. кв. м снимать жильё неочередники? Есть ли хотя бы приблизительные данные по коммерческим доходным домам? Очередники получают квартиры со снятия с учета или без него?**

Н.В.ФЕДОСЕЕВ: — Первое. Программой "Жилище" предусмотрены 2 системы. Первая — это продолжение развития бездотационных домов, которые строятся за счет городского бюджета. По состоянию на сегодняшний день у нас 6 таких домов, которые уже были заселены в предыдущие годы. 3 дома в настоящее время заселяются. И до конца года в эту программу придет еще 4 бездотационных дома. Эти дома заселялись, заселяются и в

ближайшее время будут заселяться именно очередниками. Мы запланировали в программе бездотационных домов еще, как минимум, по 7 домов в год вводить дополнительно, это 85 тыс. кв. метров. И каждый год в них москвичи будут получать дополнительно к тем семьям, что уже проживают, около 1,5 тысяч семей в год. Вообще планируем к 2016 году иметь сеть, как минимум, 45 бездотационных домов, в которых будет проживать более 10 тысяч семей наших очередников.

Когда мы начинали программу, у нас была предусмотрена возможность по выбору человека, семьи либо со снятием с жилищного учета, либо без снятия. Семья, которая захотела бы сняться с учета, мы предлагали бонус в виде возможности получить квартиру большую, нежели без снятия. Если семья согласна на договор найма на всю оставшуюся жизнь, — пока дом этот стоит — мы предлагали по комнате на человека. То есть, семья из трех человек имеет в настоящее время право получить 3-х комнатную квартиру площадью около 80 кв. метров. Если семья отказывалась сниматься с жилищного учета, но не могла жить в имеющихся условиях, а очередь на бесплатное предоставление квартиры еще не подошла, мы предлагали до 18 кв. м на человека без снятия с жилищного учета. Сегодня уже имеются





итоги нескольких лет такой программы, мы сокращаем объем предложения квартир в бездотационных домах без снятия с жилищного учета. Мы расходует ресурс казны, предоставляя квартиру, и оставляя семью на жилищном учете. Ведь через несколько лет им придется предоставлять еще одну квартиру, это, мягко говоря, расточительство. На сегодняшний момент у нас 75% семей, заселяемых в бездотационные дома, идут со снятием с жилищного учета. Вторая подпрограмма — доходных домов, не путать с «бездотационными». Это дома, которые будут строиться не за счет городского бюджета, а за счет инвесторского сообщества. Мы должны создать такие условия для инвесторов, которые бы пошли в этот бизнес. Это прежде всего налоговая политика и политика выделения земельных участков, заключение инвестиционных контрактов с целевым использованием этих участков под строительство. Она будет рассчитана на не очередников, то есть на всех москвичей. Объемы в программе у нас заложены и достаточно солидные. Мы считаем, что с точки зрения Департамента жилищной политики, объем спроса на такие дома в городе Москве будет впервые за 5 лет значительно превышать предложение. Это еще один стимул для инвесторов.

**— Сколько за 5 лет сможет построить инвестор?**

С.И.Левкин: — Этой цифры нет; мы лишь понимаем, что в этом направлении надо двигаться — весь мир этот путь уже прошел. Мегалополисы достигли своего предела, с точки зрения градостроительного интенсивного развития. Они встали — в пределах границ, не важно, Парижа, Вены или еще какого-то города — строить больше нигде. Города перешли на активную реконструкцию и реновацию существующего жилищного фонда. Инвестиционная привлекательность таких проектов, маржинальность все уменьшалась. Но другие столицы не имеют такого объема приватизированного жилого фонда — Москва и Россия отличается в большую сторону. В итоге все пришли к тому, что и было в России до революции — к сдаче в аренду. Тем самым люди, во-первых, не привязаны к жилью к конкретному месту. Кто-то живет в Ясенево, а работать приходится то в центре, то на востоке, то на западе, в зависимости как меняется ситуация в карьере. И он мотается по городу либо на машине, либо на общественном транспорте. А на Западе по-другому: нужно работать здесь — снял квартиру такого же качества, таких же условий в шаговой доступности. Поменялись условия, переехал в другую

часть города, не совершая маятниковую ситуацию и не ухудшая себе и гражданам города жизнь. Поэтому пока у нас нет ответа на вопрос сколько?

**— Наверняка, в силу дефицита площадей в Москве доходные дома будут строиться на территории Подмосковья. Так?**

С.И.Левкин: — Не совсем так. С учетом интенсивной жилищной массовой застройки, Москва переуплотнена со всеми вытекающими последствиями — доступности транспорта, парковочного пространства, комфорта проживания и т.д. Максимально из земельных площадей выжимались объемы жилищного строительства. Но, во-первых, у нас имеется возможность развития застроенных территорий. В Градкодексе появилась новая статья «Развитие застроенных территорий», то есть, существующая жилая застройка, которая имеет соответствующий износ и качество, — может по-новому застраиваться. Во-вторых, у нас существует нежилой фонд, в том числе в центре Москвы, который может быть репрофилирован под жильё, и такое направление предусматривается. А жилое помещение и доходный дом в центре будут востребованы. В-третьих, у нас есть резерв территорий в пределах существующей границы — это коммунальные и промышленные зоны, которые рассматриваются с точки зрения генплана как реорганизуемые территории. Это очень большая часть земли как на срединной части Москвы, так и на периферийной. Это тоже потенциально те места, где может развиваться этот проект.

Н.В.Федосеев: — Допустим, Москва-Сити — огромный центр приложения рабочей силы, офисный центр с большим количеством работающих. В настоящее время рассматриваются возможности застройки прилегающей территории. Но строить дома не для социальных жилищных программ, а передавать в рамках инвестиционных контрактов, с обременением. Чтобы в этом месте появился соответствующий жилищный фонд, который бы снимали либо сотрудники офисов, которые там работают, либо компании, которые привлекают сотрудников. Это в свою очередь позволило бы сократить маятниковую миграцию, о которой мы говорим.

**— Сколько в этом году будет снесено 5-этажных домов, и сколько семей получат новые квартиры? До сих пор данные двух ведомств существенно расходились.**

С.И.Левкин: — Градостроительный комплекс отвечает за снос — у нас на начало года было 415 домов всего, на сегодняшний день 406 осталось снести. А у Николая Викторови-

ча стоит задача эти дома заранее расселить. Цифры рознятся, потому что дома уже отселены, но пока не снесены. Эта программа очень и очень сложная. Есть четко зафиксированный адресный перечень тех домов, которые мы снесем. Каждый адрес понятен. И люди, получив информацию, что их дом далее стоит в адресе, в программе, хотят знать, когда это будет. У нас есть утвержденный график до конца 2014-го года, когда и какой адрес будет отселен, куда отселен, когда он будет снесен и когда на его месте будет построено жилье другое. Например, в графике стоит, что Николай Викторович должен отселить дом А по такому-то адресу 25 сентября. Он отселит все семьи, кроме одной, причем поселил по закону города Москвы в том же районе, где сносимый дом. Но одна семья не согласна с этим. Законодательство предполагает обращение в суд; эти ситуации затягиваются на полгода в лучшем случае. Могу сказать адрес, по которому мы на Ленинском проспекте в субботу производили снос: одна семья не отселалась по судебным решениям, и дом стоял полгода. На его месте не строился новый дом для тех, которые живут в соседнем доме. Как учесть то, что одна семья будет не согласна переселяться?

Н.В.Федосеев: — Путаница возникла благодаря «Российской газете» — в интервью я говорил об отселении жителей, а в газете появилась искаженная информация о сносе домов; в результате пришлось мне объясняться с коллегами из Градостроительного комплекса, почему я пытаюсь столкнуть лбами — комплекс социальной сферы и комплекс градостроительной политики. В настоящее время по состоянию на сегодняшний день есть 30 5-этажек, первого периода индустриального домостроения, подлежащих сносу. Жители уже полностью отселены, но они еще не снесены. Более того, в той публикации показана цифра 352 5-этажных дома первого индустриального домостроения. Это дома, которые на 1 января 2012 года останутся не отселенными, в которых будут проживать жители. И нам этих жителей предстоит в ближайшие 5 лет расселить, а дома потом будут сноситься.

**— А в этом году сколько снесут домов и сколько семей получат квартиры?**

— Запланировано переселение 65 домов 5-этажных сносимых серий, в которых проживает почти 5 тысяч семей. Но, подчеркиваю, этот процесс достаточно длительный, потому что мы ведем работу с каждой семьей. То есть переселение по состоянию на 1 января 2012 года может быть полностью не завершено и перенесено на 1 квартал 2012 года. Так что прошу меня на цифрах не ловить.

## Владимир Ресин: Москва вчера, сегодня и завтра

Тема встречи журналистов с Владимиром Ресиным была сформулирована предсказуемо — как, как указано в заголовке нашей статьи. Речь, впрочем, шла не столько о динамике, сколько об «оперативном» видении ситуации руководителем, длительное время возглавлявшим строительный комплекс столицы. Что бы сегодня не говорилось и не дискутировалось на тему, если бы да кабы — отдадим нашему собеседнику должное: его имя безусловно войдет в архитектурную историю столицы, хотя бы и вместе с противоречиво оцениваемым сегодня именем Юрия Лужкова. Но эпоха работы команды 2000-х — это безусловно эпоха становления нового мегаполиса мирового масштаба, и завтрашние масштабные преобразования (задуманные «на бумаге», и пока не реализованные планы — то есть «овраги» ещё впереди!) — будут возможны лишь с опорой на достигнутый, весьма и весьма достойный, уровень.



— Многие из вас помнят, что было в Москве «вчера»; вы знаете, что происходит «сегодня» — и можете представить, что будет «завтра». В 1990-х — начале 2000-х в городе произошли масштабные перемены, в первую очередь в городской экономике: бюджет города значительно вырос, и теперь уступает лишь бюджету Токио. Финансовая стабильность позволила реализовать масштабные социальные программы — в Москве создана и усиливается одна из лучших в стране систем социальной поддержки населения. Вырос масштабное строительство столь необходимого жилья: за 20 лет построено более 90 млн кв. м, треть всего жилищного фонда города. Массово реставрировались и восстанавливались культурные ценности. Город обогатился такими несомненными символами, как храм Христа Спасителя, комплекс на Поклонной горе, Марфо-Мариинская обитель. Театр "Эрмитаж", филиал Большого театра, который позволил сейчас сравнительно безболезненно пережить реконструкцию Большого театра. Всего не перечислишь!

Но каждая медаль имеет две стороны: одна — огромные объемы жилья, а вторая — что плотность застройки в Москве получилась сравнимой, пожалуй, лишь с Парижем. Остальные крупные города нас намного опережают.

Строились и объекты инфраструктуры, дороги и инженерные сети — хотя и недостаточно. Вместе с тем, развитие города привело

к накоплению ряда серьезных проблем, прежде всего связанных с автомобилизацией. Острота дорожной ситуации возрастала из года в год и потребовала в итоге комплексного решения. Последнее десятилетие из года в год эта отрасль недофинансировалась. Бурное жилищное строительство нередко было связано с недостатками инженерной и социальной инфраструктуры. Сегодня очевидно, что необходим новый этап в жизни города. Мэр Москвы Сергей Собянин, определил новые масштабные программы изменений, которые сделают город более комфортным и удобным.

Основная цель нынешних перемен — сохранение лучшего, что есть в городе, и ликвидация оставшихся нерешенными вопросов. Это в первую очередь транспорт, наиболее очевидная городская проблема, которой уделяется сейчас максимум внимания. Мэром Москвы после масштабного обсуждения ситуации со специалистами и широкой общественностью был разработан план по решению проблем московского транспортного узла. Он включает мероприятия по всем направлениям: развитие общественного транспорта, дорожное строительство, внедрение систем управления движением, строительство гаражей, парковок, принятие локальных решений, которые, в первую очередь, могут позволить элементарное наведение порядка на дорогах. Всего лишь за год проявился результат. Значительно обновляется парк наземного общественного транспорта: закуплены автобусы, троллейбусы, трамваи, вагоны метро. Проведены работы по улучшению дорожной ситуации на локальных участках по всему городу — созданы «карманы» для транспорта, дополнительные полосы для поворотов и такие решения, как специальная полоса для общественного транспорта. По всему городу обустроили дополнительные парковочные места — в центре, жилых районах. Парковки решаются по-новому, я сам занимался этими вопросами и есть с чем сравнивать. Сегодня разработана комплексная парковочная программа, куда входят и жилые дома, и общественные здания, и гостиницы, и разного направления сооружения. И просто плоскостные парковки, перехватывающие стоянки. И это только начало!

Самым важным направлением нормализации транспортной ситуации в городе признано развитие общественного транспорта. Городским правительством принята программа масштабного строительства метро на ближайшие несколько лет. Мы должны построить 75 км новых линий — таких масштабов строительства вообще никогда не было! Все это подкреплено финансированием, деньгами. В целом, бюджет и инвестиции на развитие транспорта в 2011 году выросли в разы по сравнению с предыдущим годом. На эти цели выделено около 240 млрд рублей. Для сравнения скажу, что на дорожное строительство выделено 130 млрд, а в прошлом году — где-то 36 или 40 млрд. Мы сказали: надо 50 млрд, вместо тех 25, которые были в прошлом году. Мэр дал эти деньги; и мы сейчас «давим» всех — по простонародному



говоря — как их освоить. Принимаются все меры и по увеличению мощностей проектных организаций, и по освобождению площадок, и по строительству тоннелей. Сейчас у метростроителей есть техника, которая раньше не снилась! При нормальной организации труда, в месяц щитом большого диаметра можно пройти 400 метров — но чтобы достичь этой скорости, надо хорошо подготовить строительство. А тут все и начинается — от отвода земли, кончая техническими условиями и другими всеми трудными вопросами. Но эти 75 км, я уверен, что мы построим. Уже в этом году открывается 3 новых станции. В следующем году начинается строительство новой линии — Калининско-Солнцевской и ряда других.

Важным направлением работы в этом году и на ближайшую перспективу стало благоустройство городских территорий. Впервые за много лет выделены существенные средства на эти работы, гораздо больше, чем раньше выделялись. Например, на замену лифтов, на ремонт дворов и подъездов. Всегда эта работа делалась, но объемы и темпы были несравнимы. Большинство работ уже завершается, так как подходит к концу теплый сезон. Состояние дворов, подъездов — это не мелочи, это то, с чем мы сталкиваемся каждый день и от чего во многом зависит общее представление об удобстве, комфорте городской жизни.

Реализуется масштабная программа развития столичных парков. Это очень важное направление, благодаря которому жизнь в городе должна стать более комфортной для москвичей и гостей столицы. Для крупного мегаполиса зеленые территории играют особую роль. Цель программы — сделать парки любимым местом отдыха москвичей и гостей столицы, обеспечить возможность не просто для прогулок, но и для занятий спортом, для познавательных экскурсий. Поставлена амбициозная задача сделать московские парки лучшими в мире. На программу по реконструкции парков в 2011 году выделено более 15 млрд рублей. Всего в текущем году приведено в порядок 19 парковых зон столицы, а до 2016 года благоустроят еще около 100 парков и скверов.

Важной составляющей формирования удобной и комфортной городской среды является ремонт и реконструкция объектов культуры. К осени завершается реставрация Большого театра — событие, значимое не только для нас, но и для всей страны, и для всего мира. Это один из символов Москвы, это безусловный центр притяжения в городе. И он после долгой реконструкции возвращается всем москвичам и многочисленным туристам, которые посещают наш город. Недавно открыт после реставрации Большой

зал Московской консерватории, где сохранена и даже улучшена уникальная акустика. Там уже прошел традиционный Международный конкурс имени Чайковского.

Всех интересует, что будет завтра. Нам надо думать о будущих поколениях. Ближайшее уже известно — властями страны и двух регионов — Москвы и Московской области — принято историческое решение о существенном расширении границ города. Идет оформление присоединения к Москве 160 тысяч гектаров земли, в дополнение к сегодняшним 107 тысяч гектаров. Решение это назревало давно — я как свидетель многих событий могу сказать — за это боролись и Промыслов, и Гришин, и, конечно, Лужков. До них, говорят, такую озабоченность проявляли и другие власти Москвы. Раньше тоже границы менялись, но это носило локальный характер и приносило пользу, но коренного перелома не давало. Для чего это нужно и почему? Сегодня, это говорит человек, который много лет работал в области строительства — развитие города Москвы, какие бы мы красивые генпланы ни делали, без дополнительных площадей просто невозможно! Москва бы замкнулась в том, что имеет. Промышленные зоны можно освоить, но куда перевести промышленность? Как организовать занятость людей, если промышленность остановить? Сколько можно уплотнять Москву?! Никто не рассчитывал на такое количество транспорта и приток населения, когда отменили прописку. Сейчас в Москве под 12 млн. чел.; когда действовала прописка, это было невозможно, а сейчас любой человек, кто может купить квартиру — становится москвичом. Программы развития будут осуществляться с учетом территорий, которые должны быть прирезаны к Москве. Главный принцип, которого будут придерживаться и профессионалы в области главного строительства, и власть — это четкое планирование развития новых городских территорий. Никаких поспешных решений о застройке приниматься не будет. Прежде всего, надо соблюсти права тех, кто сейчас живет на этих территориях. Надо сохранить леса, не затронуть дачные и садовые поселения, а только улучшить их состояние: если надо — подвести электроэнергию и газ подвести, решить вопросы транспорта, медицины и так далее. Будет соблюден принцип: сначала инфраструктура, то есть, территория будет вдумчиво готовиться с точки зрения обеспечения ее транспортной доступности, обеспечения энергетическими мощностями, всей необходимой инженерии. Все, что лучше уже есть на данной территории, должно быть сохранено и учтено. Ошибки, которые допущены при строительстве в Москве и

Подмосковье, должны быть проанализированы и не должны не повторяться, потому что «умный учится на ошибках других, дурак их повторяет». Нельзя сказать, что не допущено ошибок во время этой многолетней реконструкции и строительства Москвы. Но это должно учитываться, и новые территории должны застраиваться уже исходя из особенностей территорий — что это невысокое жилье, неплотная застройка, и сохранение всего, что дала нам природа. Чтoб человек действительно мог работать, жить и комфортно пользоваться услугами, которые должен предоставлять город. Почему я говорю, что Москва будет разуплотнена минимум в два раза? На территории, которую должны прирезать к Москве, живет около 250 тысяч человек. Всего в состав Москвы войдут 22 образования, некоторые крупные: Троицк, Щербинка, Кокоскино, Коммунарка и еще некоторые. Но все сделано так, чтобы интересы Московской области ни в коей мере не пострадали и не затронули.

**— Когда можно ожидать градостроительный план новых территорий Москвы; есть информация, что это будут преимущественно малоэтажная застройка; так ли это?**

— С учетом территорий, которые должны быть присоединены, Генплан будет уточнен, и все изменения в него войдут. Дату назвать нельзя, но думаю, что в ближайшие 2-3 года это произойдет. Что касается этажности, надо подождать проектов планировок, и проектов этих домов, но мы думаем, что там как правило будут дома не выше 5-6 этажей. Это не значит, что именно так: где-то в Щербинке или Троицке рядом с 24-этажными домами появится что-то другое. Но в принципе так.

**— Сейчас идет реализация программы строительства в "спальных районах" 200 храмов шаговой доступности. Как обстоят дела в этой программе.**

— В Москве сложилась сложная ситуация с тем, что христиане на тысячу человек самое последнее место занимает в России по количеству мест, где они могут помолиться. Для решения этого вопроса было принято решение о строительстве — на благотворительной основе — 200 храмов. Создан попечительский совет во главе со Святейшим патриархом Кириллом и мэром Москвы. В совет вошли ряд видных деятелей церкви, общественных деятелей, руководителей федерального и регионального уровней. Православной церковью создан фонд строительства этих 200 храмов. На сегодня отведены 200 участков, где они разместятся; примерно на 60 проведены публичные слушания, выпущены ГПЗУ и примерно на 18 начаты работы

в разной стадии. Из них 7 или 8 участков уже приступили непосредственно к строительным работам.

— **Какие существуют проекты развития транспортной инфраструктуры новых территорий Москвы?**

— Все элитные магистрали, дублер Кутузовского проспекта, три подхода к Сити, парковочные места, карманы... короче говоря, целая программа, которая принята правительством по всем направлениям с выделением финансирования. А магистрали все вошли — и Варшавка, и Каширка, и Ярославское шоссе — все.

— **Почему была выбрана, на ваш взгляд, именно южная часть Московской области, а не северная, где находится Зеленоград. Кажется, вполне логичным было бы присоединить к Москве именно ту часть области.**

— Ты видишь, в каком состоянии Ленинградское шоссе?! Два крупных аэропорта, и если еще туда добавить строительство, так вообще о каком облегчении транспорта можно говорить! Принято направление, где легче всего будет решить транспортные вопросы, где наименее заселенные места. И с точки зрения других преимуществ, они тоже имеются. Из этой территории — леса занимают 40 тыс гектаров. Эти леса будут сохранены.

— **Скажите, а рассматривался ли план радиального расширения столицы?**

— Я вам скажу, в чем был подход. Лично мэр Москвы и его заместители, руководители департаментов выехали во все эти места, встречаются с руководителями муниципальных районов, обсуждают все вопросы, которые сейчас они ставят, которые надо немедленно решить. Обсуждают вопросы, которые в дальнейшем надо решить, как это делать, как сохранить все полномочия, которые они имеют. Это работа, которая сверху перешла вниз, то есть первые лица доходят до жителей Подмосковья; сейчас будем советоваться и с теми, кто живет в садовых участках и на дачах. Понимаете? Это направление выбрано с учетом того, как легче, надежнее и быстрее решить вопрос, который в меньшей степени будет задевать чьи-то интересы и в области, и в Москве.

— **До 2015 года, когда надо сдать 75 км метро осталось практически 3 года с небольшим. В то же время мы уже целый год не можем определить окончательный маршрут метро, которое пойдет на Люберецкие поля и в Кожухово. Скажите, мы не задержимся на старте?**

— Не задержимся! Это у нас записано, всего 81,3 км с учетом ватерлинии. Сделаем,

беремся сделать 75 км, эта линия здесь записана. Ищут наименее затратный вариант. Но что она туда будет — сто процентов! Один из крупных районов Москвы — будет Люберцы. Поэтому нельзя не сделать.

— **Но на Люберецких полях люди не хотят селиться, в том числе потому, что рядом несколько опасных предприятий — мусоросжигательный завод, завод "Эколог". С присоединением новых территорий, будет ли возможность вывести эти потенциально опасные предприятия?**

— Эти вопросы рассматриваются; могу сказать — помню скандалы с Марьиными полями — а сейчас там одни из самых дорогих квартир. Помяните мое слово, в Люберцах после решения, которое принял мэр — уплотнить их и не строить больше так компактно — это будет один из лучших районов в Москве — зеленых, комплексных, и метро туда придет. И, конечно, решат вопрос с предприятиями, о которых вы говорите.

— **Противостояние Москвы и области закончилось; но 10 % Москвы занимают федеральные ведомства — как идет работа по территориям РЖД и Минобороны?**

— У нас полное понимание и с министром обороны, и с руководителем РЖД. Территории, которые занимает Минобороны в Москве, определились — где объекты останутся, а где будут отданы под городское строительство. Неважно, кто будет застройщиком, может быть само Минобороны, но территории будут отданы. И уже в новом Генплане, который утвержден, все это отражено. По железной дороге тоже полный контакт — определены все места, и даже договоренность по Малому кольцу железной дороги.

— **Известно ли, когда жители новых территорий станут москвичами юридически?**

— Как только примет решение Совет Федерации. Это не месяцы, конечно! Но, по крайней мере, в будущем году этот вопрос вероятно будет решен.

— **По поводу тротуарной плитки: хороша она или плоха, покажет время. Но почему это было столь аврально, неужели нет других проблем с тротуарами и дорогами?**

— Когда я в 1991-м году построил здание Мосстройкомитета на Никитской, первым делом был положен не асфальт, а плитка. И сколько лет прошло, ее ни разу не ремонтировали, а фасады два раза уже делали. Во всем цивилизованном мире в центре города, если город хочет входить в число лучших городов мира, должна быть плитка. Она и легче и по уборке, она устойчивей, ее не надо каждые 2-3 года ремонтировать. Она создает даже

внешний вид города. Это правильное решение, разумное, и очень хорошо, что вместо того чтобы тратить деньги на то, что через 2 года придется выбросить — сделали плитку.

— **Вы долгие годы возглавляли комиссию по выводу промзон, предприятий, автобаз и так далее из центра Москвы. Продолжает ли работу эта комиссия, насколько продуктивно?**

— Я возглавляю эту комиссию, и ее никто не отменял: промзонами она занимается, на некоторые уже есть проекты планировки, на некоторые составляются. Без проекта планировки ничего делать нельзя. Территория Сити недавно была промзоной, а сегодня это даже трудно представить. Так и многие районы, где построено жилье — тоже бывшие промзоны. На многих сейчас работы продолжаются. В общем, все до одной промзоны взяты в работу, определены места, где промышленность остается, где уже умерла и так далее.

— **Московские власти говорили, что из центра уберут рекламу, но дальше разговоров не шло. Недавно взяли за перетяжки, но рекламщики говорят, что будут подавать в суд, и что московский бюджет потеряет много денег. Но действительно ли наконец из центра Москвы исчезнет крупногабаритная реклама — с дома на Фрунзенской набережной, с Дома Пашкова?**

— На памятниках рекламы не должно быть, однозначно!

— **Где разместится финансовый центр? В последнее время обсуждалось Рублево-Архангельское, или Сити?**

— Это разные вещи. Я думаю, что его будут делать за пределами МКАДа, а Сити — это отдельный проект... это, как минимум будет часть центра Старой Москвы — и достойная часть.

— **В каком состоянии находится стройка Сити? Назван был срок окончания в 2014 году. Как идет строительство?**

— Активно! Сити будет полностью сдан в 2015 году. Сегодня работает на объекте более 3.200 человек, и численность увеличивается. Еще не взят в работу только участок, где должны были построить "Россию". Все остальные участки в работе или в самой работе, или 2 участка в проектировании. Башня "Россия" строиться не будет. Вместо нее будет строиться тоже высокое здание, но не 1 млн свыше квадратных метров, а где-то 250 тыс квадратных метров; идет проектирование. А пока сделана парковка. Участок, где должна была разместиться мэрия, выставлен на аукцион, уже сделаны фундаменты. Там будет офисное здание, или что захочет инвестор.



## К холодам готовься летом Московский ТЭК в ожидании зимы

Пресс-конференция руководителя Департамента топливно-энергетического хозяйства города Евгения Склярова на тему «Готовность топливно-энергетического хозяйства города Москвы к работе в зимний период 2011 – 2012 гг.» подвела итоги подготовки крупнейшего мегаполиса России к зиме

— Традиционно мы проводим подготовку к зиме начиная с марта — после отчета о прохождении зимы и принятия Правительством Москвы постановления о подготовке. Что входит в это понятие? Есть две группы участников: потребители (объекты потребления, жилые дома, центральные тепловые пункты и другие сети оборудования, которые непосредственно примыкают к потребителям), и большая энергетика (электростанции Мосэнерго, районные тепловые станции, котельные, магистральные сети, распределительные сети). Кроме того, к зиме готовится и электросетевое хозяйство, электроэнергетика, Мосгаз, Моссвет и ряд других служб. На сегодняшний день завершены работы по подготовке объектов, касающихся непосредственно потребителя: это жилые дома, здания, это распределительные сети, магистральные сети, центральные тепловые пункты. Проведены гидравлические и температурные испытания. По большой энергетике работы завершаются — в ремонтах остается оборудование на электростанциях, которое еще не задействовано и не требуется в технологическом процессе. Кроме того, проводятся противаварийные тренировки — например, по линии Мосгаза с условным разрывом, с условным переключением газопроводов. Подобные тренировки будут проводиться еще в течение ближайших 2-3 недель по ряду других компаний. В том числе крупная совместная тренировка с участием Московского регионального диспетчерского управления, МЧС и ряда других служб смежников. Ведутся работы по оформлению паспортов готовности к зиме. Сегодня службами Ростехнадзора совместно со специалистами, в том числе и нашего департамента, проверяются и подписываются акты готовности предприятий к прохождению в зимних условиях.

В целом, энергетическая структура в хорошем состоянии: есть резервы по оборудованию и сетям. Например, в электроэнергетике мы оцениваем возможности по электрической мощности, на 3-3,5% превышающие ожидаемые нагрузки зимнего периода. По теплу тепловые мощности превышают предъяв-



ляемые нагрузки на 35-40%. Поэтому в целом обстановка вполне удовлетворительная, хотя износ есть — и достигает в различных сферах хозяйства от 30 до 40%. В данном случае мы говорим о реальном старении оборудования. То оборудование, которое исчерпывает нормативные сроки, подвергается переаттестации: либо продолжается его жизнедеятельность, либо оно меняется на более современные сети или агрегаты. Поэтому вполне устойчивое и нормальное состояние.

**— Вы приводили цифры общей готовности города. А есть ли аутсайдеры по округам?**

— У нас было требование завершить подготовку к 1 сентября; все подтянулись, и проблем не осталось. Больше всего было проблем, как обычно, с ведомственными потребителями: например, котельная ВНИИФТа "Москворечье-Сабурово" традиционно долго раскачивалась, появилось небольшое количество потребителей в Южном Бутово — это связано с приемом новых поселений. Вопросы появлялись, но на сегодняшний день все округа к зиме готовы.

**— Есть норматив, что отопительный сезон начнется когда суточная темпера-**

**тура станет не выше 8 градусов. Но хотя днем и выше 8 градусов, ночи бывают холодные. Есть ли вероятность, что нормативы будут пересмотрены?**

— Пока смысла в пересмотре нормативов нет; действительно, среднесуточная должна быть не меньше 8 градусов. Если более пяти суток она будет меньше, то мы обязаны переводить всех на централизованное отопление. Предварительно мы уже приступаем к подготовке оборудования к подаче тепла, пробные топki ориентировочно намечены на 26-е сентября. Если к этому времени наступит похолодание, мы начнем подавать тепло по заявкам потребителей. Традиционно заявки первыми поступают от детских дошкольных учреждений, от больниц с постоянным пребыванием пациентов. Соответственно, так и будем включаться. Максимальный разгон, который нам требуется чтобы обеспечить теплом всех потребителей, более 70 тыс.зданий — до шести дней. Если говорить о детских учреждениях, жилых домах, то в течение трех дней они все будут поставлены под нормальные параметры.

**— Существует ли показатель выработки тепла, чтобы финансирование в следующем году получить не меньше, чем в этом? Допустим, ТЭЦ, на которую выделяются средства, должна выработать объем — но у нее есть экономия за год. В следующем году ей будет урезан бюджет?**

— Тарифообразование происходит, в первую очередь, для потребителей — тариф единый по городу, он является усредненным. Для производителей он индивидуальный — если эта установка, котельная или когерационная, работает в централизованную сеть, то Региональная энергетическая комиссия индивидуально рассматривает тариф для этой организации. Дальше выручка зависит от множителя — это температура наружного воздуха, соответственно отпущенное количество гигакалорий умножается на часы. Есть счетчики для этого. Усредненная цифра уже стабильна по годам; чем холоднее зима, тем больше выручка. Поэтому энергетикам нравится нормальная холодная зима.

— **Власти Москвы планировали до января 2012 года оснастить дома приборами по учету электроэнергии. Вы можете сказать, как проходит этот процесс? Есть ли уже результаты?**

— Власти Москвы обязаны оснастить приборами учета прежде всего все здания, жилые дома или нежилые, находящиеся на балансе города. Таких у нас порядка 16,5 тысяч. И там, естественно, мы работу по оприбориванию так называемому ведем. По электроэнергии оснащенность достаточно высокая, по теплу, по воде. Но силами нашего департамента организована работа прежде всего по инвентаризации самого приборного парка. Это продиктовано 261-м законом об энергосбережении и повышении энергоэффективности, который был принят в ноябре 2009 года. В нем сказано об оснащении вводными приборами зданий (не поквартирными, внутри помещений). Соответственно, таких приборов у нас должно быть пять: это вода горячая и холодная, тепло, электроэнергия и газ. В чем смысл инвентаризации? Во-первых, бывают дома, где вводов несколько — тех же электрических бывает 2-3 и более. Соответственно, это не один прибор учета, а сколько вводов. Во-вторых, нужно четко определить границы балансовой принадлежности — в каком месте устанавливается прибор. Ведется инвентаризация, следующим этапом выполняется установка приборов, а дальше мы приступаем к следующему этапу повышения эффективности данного сооружения. Ответственные за эту работу — государственные заказчики, таких в городе 26. Принцип деления простой. По территориям — это префектуры, по отраслям — департаменты. Наибольшее количество жилых зданий в ДЖКХ — не так много. Это, в основном, общежития и недавно принятый ведомственный фонд. Остальное жилье — частное, ТСЖ и т.д. Тут город не обязан устанавливать приборы — это уже обязанность самого кондоминиума или правления данного. Больше всего нежилых помещений в ведении Департамента имущества. Работа по оснащению приборами ведется, средства Департаменту выделены — со следующего года даже отдельным кодом бюджетного финансирования 090 для мероприятий по энергосбережению и повышению эффективности. Есть специальное подразделение ГБУ "Энергетика", которое занимается именно инвентаризацией, учетом, мониторингом.

— **Решает ли комплекс какие-то задачи по подготовке к зимнему периоду на присоединяемых к Москве территориях? И будет ли решать или в какой перспективе, если да?**

— Задача разбивается на три части. Сегодняшний этап самый понятный и простой — знакомство с территорией, людьми, службами, проблемами. Мы и наши руководители, Сергей Собянин, и Петр Бирюков, обозначают нам такие задачи. Это быть готовым оказать помощь к зиме. На сегодняшний день эти территории еще подведомственны структурам Московской области, которые координируют теплоснабжение. Отвечает за теплоснабжение Министерство жилищно-коммунального хозяйства, а не Департамент топлива и энергетики, как у нас. За электричество — Комитет теплоэнергетического хозяйства. Поэтому сегодня отвечают областные службы, но мы изучаем, какие есть проблемы на местах, и наладили контакты с местными службами исполнительной власти и энергетического хозяйства. Там, действительно, структура не такая, как в Москве; много автономных компаний в Щербинке, Троицке и т.д., собственные электрические сети. Но мы знакомимся, обмениваемся телефонами, готовим технику и аварийные бригады на оказание содействия в зимний период.

Второй этап — зимой нужно не только спать на печке, но и готовиться к последующим сезонам, то есть летнему периоду. Необходимо проводить более серьезные работы капитального характера на котельных, подстанциях присоединяемых территорий. К тому периоду будет понятна принадлежность этого хозяйства и, соответственно, возможность определить источники финансирования. А мне нужно быть готовым технически иметь перечни, объемы тех мероприятий, которые мы будем делать уже к следующему зимнему периоду.

Стратегическая задача — включить в наши программы развития коммунально-инженерной инфраструктуры более финансово емкие и долгосрочные мероприятия. У нас такая пятилетняя программа подготовлена. Соответственно, объекты с присоединяемых территорий будут включены при корректировке этой программы, надеюсь, не позже чем через год. На сегодняшний день я уже заказываю работу по корректировке наших схем инженерного развития на будущее — пока на уровне понимания, как организовать процесс электроснабжения, теплоснабжения, газоснабжения. За прошедший месяц я лично уже был в 20 поселениях. Практически каждый день мы находимся в одном из поселков или городков новых территорий.

— **В каких объемах производился в этом году ремонт теплосетей?**

— Конечно, производился в больших объемах. У нас теплосети находятся в основном в ведении 3-х компаний. Самая ответ-

ственная компания с точки зрения тепловых сетей, это МТК — Московская теплосетевая компания. Почему она? Дело в том, что на ее балансе находятся тепловые сети большого диаметра и высоких параметров. Там может быть рабочее давление 15 атмосфер, рабочая температура до 150 градусов и диаметр — 1400 мм. Это, сами понимаете, серьезное оборудование. Я вам назову цифру прямо по справке. Капитальному ремонту в этом году у нас подверглось 118,464 м сетей. Все отремонтировано на сегодняшний день, план даже перевыполнен на 11%. Гидравлические испытания проведены на 4804 км — проверке подверглись все сети. Комплексному опробованию подвергались 24 насосных перекачивающих станции, выявлено и устранено 243 замечаний и неисправностей. Есть разбивка и по округам, например в Центральном округе — 24 тысячи метров и т.д. Следующая по объему и количеству сетей у нас — МОЭК, Московская объединенная энергетическая компания. Сетей там подверглось по плану гидравлическим испытаниям 10584 метра. Отремонтировано 69 км. Они следующие по значимости, поскольку у них больше не магистральных, а разводящих сетей — меньшие диаметры, меньшие характеристики по давлению и температуре. Но, это непосредственно сети, которые обеспечивают потребителя. И третья компания, у которой большое количество, примерно, 500 км сетей, которые они в свое время не передали на баланс МТК — это Мосэнерго. Они продолжают их самостоятельно эксплуатировать, в том числе и в центральной части города.

— **Какое топливо служит для отопления? Есть ли резерв?**

— Основное — природный газ. Баланс у нас достаточно монотопливный, хотя есть нюансы. Но газ занимает примерно 92-93% в среднегодовом исчислении. В зимний период у нас приличный объем потребления угля — ТЭС 22 у нас переходит зимой на работу углем. Если говорить о запасах, они тоже имеются — есть подземные хранилища Касимовское в Рязанской области, и в Подмосковье в районе Сергиева Посада. Газ подается зимой из этих хранилищ, для сглаживания пиковых нагрузок в большие морозы, когда разбор по магистралям усиливается — включаются хранилища, они «додавливают», добавляют давление в наших сетях. По углю и мазуту, они запасены в достаточных плановых объемах — 424 тыс. т мазута, 350 тыс. т угля. Для каждой станции есть свои нормы по запасам. Самые маленькие они на ТЭС 1 — это 7-8 дней, а так до 3 и более недель. Если что-то случается с газопроводом, то несколько недель станция может работать на мазуте, безболезненно





переходя с одного вида на другой. Тренировки для этого проводятся — мы периодически по всем станциям отработываем работу на мазуте. Во-первых, необходимо «шевелить» его постоянно. Во-вторых, тренируется персонал — перевод горелок, определенные технологические неудобства... это каждый год делается. Станция может работать устойчиво несколько недель, в это время включаются железнодорожные поставки, и не надо опасаться перерывов. Все равно отопление для потребителей будет, ничего технологически не меняется.

**— Со скольких ТЭС сейчас подается тепло?**

— В городе работает 14 основных электростанций, 66 основных районных и тепловых котельных. К крупным можно отнести такие, как ТЭЦ-26, ТЭЦ-23, ТЭЦ-22 — большие станции все в районе МКАДа. В районе Третьего кольца тоже достаточно мощные станции, например на Вавилова ТЭЦ-20, или на Берсеневской набережной — ТЭЦ-12, в основном они обеспечивают центр.

**— Периодически возникает вопрос, что та или иная ведомственная котельная не принадлежит городу, в итоге возникают ситуации, когда люди сидят без тепла и даже света. Как город будет в этих ситуациях участвовать?**

— Мы принимаем активное участие: например, котельная ВНИИХТа на Каширке — от нее запитан большой микрорайон, Москворечье-Сабурово. Ежегодно мы контролируем их работу, вплоть до того что участвуем в подготовительных работах этой котельной. В этом году также проконтролировали весь процесс. На сегодняшний день

везде, и на Михайловской улице (фабрика Петра Алексеева), где были вопросы, — мы их решили, построив в прошлом году новую блочную котельную, а в этом году проложили к ней новый газопровод. Приняли на баланс отопление общежитий. Отделили от самой фабрики, где нерадивый собственник или арендатор отнесся к этому вопросу халатно. Приняли ряд потребителей по Южному Бутово, организовали теплоснабжение от централизованных источников вместо угольной котельной.

**— Если будут поступать жалобы, возникнет недовольство работой служб, куда могут обращаться люди?**

— У меня круглосуточно работает диспетчерская — и зимой и летом. Мы принимаем звонки, обращения. Работает служба в МОЭК, туда часто непосредственно обращаются, поскольку везде на ЦТП написаны телефоны, адреса. Часто обращаются просто в диспетчерские ДЭЗов. Но, поскольку вся связь централизованная и диспетчера общаются между собой, то практически без разницы, куда обратится человек — даже если в МЧС, мы всё равно будем знать. Телефон диспетчерской службы Департамента топливно-энергетического хозяйства. Это (495)694-07-33, (495)609-05-65 — многоканальный; (495)699-16-21. Кроме того, есть сайт — можно обращаться, ставить вопросы, делать предложения, и мы также реагируем на это. Пожалуйста, входите, там я вас приветствую, у нас есть всякие "горячие" и не горячие предложения о работе, сообщения о тарифах, о гидравлике, об испытаниях.

**— Есть ли централизованная служба, или человек, кто собирает и анализирует обращения?**

— Есть отдел по контролю за предложениями и письмами граждан; дальше их отработывают по принадлежности. Если вопрос присоединения к электроэнергии или газу — одна служба, если вопросы по качеству — другая.

**— У вас завершена работа по подключению Большого театра — изменился ли характер потребления на объекте после реконструкции?**

— Объемы потребления даже таких крупных сооружений, как Большой театр, не являются проблемой для департамента. Ведь у каждого крупного потребителя есть своя служба эксплуатации электрохозяйства. И в данном случае мы регулируем взаимоотношения этого потребителя с энергоснабжающими организациями, а не эксплуатируем непосредственно. Вопросов к эксплуатации Большого театра у нас нет. Всё электро- и теплоснабжение там было реорганизовано ещё 2-3 года назад. Т.е., там на сегодняшний день никаких вопросов нет.

Единственное, что в последнее время ещё звучало — мы занимались архитектурными подсветками рядом с Большим театром. Кроме того, к нам обращались по поводу содействия в организации открытия дополнительных источников. — как, например, шоу на Университете. Мы также оказывали содействие в подготовке и проведении этого шоу. Таким образом, есть просто некоторые нюансы взаимодействия — например, отключить освещение, а через три минуты, или одну минуту после окончания шоу, обязательно включить, чтобы не было темно, и так далее. Обычное взаимодействие.

## Транспорт Москвы: дело серьёзное и большое

**Заместитель мэра Москвы, руководитель Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы Николай Лямов рассказал журналистам о развитии городского транспорта Москвы, путях сотрудничества города, коммерческих и муниципальных перевозчиков.**

— Вы наверно уже в курсе, что в Москве принята программа развития транспорта до 2016-го года включительно. Данная программа включает в себя 9 подразделов, чтобы вся транспортная инфраструктура, преобразована за короткий промежуток времени. Первая подпрограмма — это развитие общественного транспорта, ей дается приоритет. Но его нельзя рассматривать лишь в ракурсе развития общественного транспорта. Речь идет и об инфраструктуре, от которой зависит работа общественного пассажирского транспорта: не только наземного, но и метрополитена. Если говорить более подробно о наземном пассажирском транспорте (автобус, трамвай, троллейбус), независимо от формы собственности, то ситуацию можно оценивать следующим образом. На сегодняшний день у нас примерно 1400 маршрутов. В год пассажирским наземным транспортом перевозится более 2 млрд. человек. Если говорить о количестве перевозимых пассажиров муниципальным и коммерческим транспортом, то 1/4 приходится на коммерческий транспорт, остальная часть — это наземный пассажирский транспорт в муниципальной собственности: трамвай, троллейбус, автобус. Программа предполагает до 2016-го года обновление всего подвижного состава наземного транспорта: автобус — 100%, открытие ряда новых маршрутов скоростных трамваев и замена парка троллейбусов. Сегодня более остро стоит вопрос инфраструктуры. Поэтому существует ряд следующих подпрограмм — выделенные полосы для общественного транспорта и соответствующая инфраструктура: перехватывающие парковки, транспортно-пересадочные узлы. То есть при решении этого комплекса вопросов мы должны получить тот результат, который заложен в программе. Имеется ввиду увеличение количества перевозимых пассажиров (20%) наземным пассажирским транспортом. Если говорить о выделенных полосах, то за этот промежуток времени необходимо ввести в строй около 300 км выделенных полос, из них около 200 км — в 2011 году. Работа практически ведется. Ударным является октябрь, то есть, по погодным условиям львиную долю работ по выделенным полосам должны провести в этом месяце. Сейчас функционирует

40 км выделенных полос. Но те полосы, которые сегодня работают в городе, не показательны, поскольку длина выделенных полос составляет от 2 до 8 км. И, соответственно, это количество выделенных полос и магистралей не дает достаточного эффекта. Эффект будет достигнут только тогда, когда выделенная полоса будет идти по основной магистрали: от центра города до МКАДа и за пределы МКАДа с соответствующим обустройством инфраструктуры, т.е. с перехватывающими парковками. Смысл выделенных полос и подготовки всей инфраструктуры в том, что определенное количество людей, кто пользуется частным автомобильным транспортом, должно пересесть на общественный транспорт — когда поймут преимущество пассажирского транспорта, в частности, автобуса или троллейбуса. Почему мы говорим о выделенной полосе? Это увеличение средней скорости движения, это более комфортный подвижной состав. До конца года мы должны получить 2200 новых, низкопольных, оборудованных в соответствии с последними требованиями машин с кондиционированием салона и наличием системы контроля и управления.

Вы уже знаете, что есть программа по интеллектуальной транспортной системе, которая включает в себя два направления — создание диспетчерского центра по управлению наземным пассажирским транспортом и организация дорожного движения — управление светофорными объектами. Плюс к этому — наличие и создание информационных табло, чтобы водитель автомобиля мог ориентироваться в той ситуации, которая складывается на дорогах. Если говорить уже о сделанном, то можно назвать такие цифры. По выделенным полосам — до конца года должны быть пущены скоростные автобусы по 6-ти магистралям. 5 магистралей имеют инфраструктуру, где отстойно-разворотные площадки есть в конце маршрута и имеют место перехватывающие парковки. То есть эта проблема решается. Также есть определенная программа по перехватывающим парковкам: за пятилетку должно быть сделано до 1,5 млн. машиномест. Сегодня эта работа проводится по каждой префектуре в плановом режиме. Первая из полнокровных выделенных полос — на Ярославском шоссе. К 20 октября

мы должны запустить выделенную полосу вместе с реверсивным движением от МКАДа до Северянинского путепровода и до центра города. Это будет выделенная полоса длиной 14 километров, одна из первых, которая пойдет от центра до МКАДа. Мы уже можем сделать определенные выводы о работе выделенных полос. В частности, первая полоса, которая принесла положительные результаты — Пятницкое шоссе, соединяющее Митино с ТПУ Тушинская. Получен прирост пассажиров около 15-17%. По Звенигородскому шоссе была выделена полоса, мы выслушали много критики — но буквально за 3 дня прирост пассажиров составил тысячу человек. Поэтому со следующей недели будем менять подвижной состав малой вместимости на большие автобусы. Исходя из тех данных, которые мы получили на первых порах, просматриваем положительные моменты и видим, что работа проводится не зря.

Проблема больше заключается в том, как обустроить парковочное пространство, чтобы водитель легкового автомобиля мог спокойно на перехватывающей парковке оставить автомобиль и, при желании, пересесть на пассажирский транспорт. В связи с этим пересматриваем в настоящее время и маршрутную сеть, причем независимо от формы собственности: коммерческий транспорт или муниципальный. Пассажиру не важно, на каком транспортном средстве передвигаться, лишь бы было комфортно и с увеличенной скоростью движения. Если говорить о скорости, то выделенные полосы показали результат. Хотя скоростных маршрутов нет, но на сегодняшний день с 13-15 км на отдельных участках выделенных полос средняя скорость достигла 25 км в час. Это весьма существенно. Многие уже прочувствовали, что приоритет общественного транспорта при его движении по выделенной полосе приносит положительный результат.

Что касается интеллектуальной транспортной системы, мы возлагаем надежду на то, что создание единого центра управления пассажирским транспортом, а также регулирование светофорами по городу должны принести определенный результат. На сегодняшний день в Мосгортрансе те автобусы, которые мы получаем, уже оборудованы системой



контроля ГЛОНАСС. И те машины, которые являются не новыми, а находятся в парке в эксплуатации (более 400 машин), также уже оборудованы этой системой. Сейчас идет процесс создания самого диспетчерского центра. Для этого выделено помещение, есть программа, но также есть технические сложности. Но, тем не менее, мы идем по графику — до конца года этот центр будет создан. Мы проводили определенные мероприятия с коммерческими перевозчиками. В компании более 70 коммерческих предприятий, где тоже начата работа по оборудованию транспортных средств коммерческих перевозчиков системой ГЛОНАСС, поскольку все должны будут работать в едином расписании, в единой системе управления.

Что касается метрополитена, то за пятилетку мы должны сделать 75 км новых линий. Сейчас идет уплотнение графика движения по ряду направлений метро с тем, чтобы уменьшить интервал движения, и, соответственно, увеличить количество перевозимых пассажиров. Проблемы метрополитена, наверное, являются наиболее сложными в том смысле, что за короткий промежуток времени не могут произойти серьезные перемены. В этом году около 4 км, в последующие годы мы выходим на 15 км — уже 19. Программа на выполнение этих мероприятий также идет по графику, как и открытие новых станций метро. Что касается парковочного пространства, то акцент делается на количестве машиномест — 1,5 млн. Недавно был подготовлен план мероприятий по развитию парковочного пространства в городе. План мероприятий подписан, мы начали его выполнять. Намечена пилотная зона в соответствии с планом. Пилотные зоны по притротуарным, дворовым и другим парковочным местам к маю должны дать определенный результат.

— *Полагается ли предоставление возможности движения по выделенным полосам легковым такси?*

— Полоса для общественного транспорта и предназначена для общественного транспорта. Вернемся к тем формулировкам, которые формируют понятие, что такое выделенная полоса: это движение общественного транспорта по определенному маршруту. Такси, как известно, по определенному маршруту не ходит. Значит, этот вопрос на сегодняшний день не рассматриваем. На ряде магистралей надо сделать скоростные маршруты. Чтобы запустить скоростные маршруты, необходимо провести определенные локальные мероприятия, то есть, должны быть выездные карманы. Автобус, который движется в экспрессном или полужэкспрессном режиме, идет с меньшими остановками. — на Ленин-



градском проспекте и направлении в сторону Химок, планируется лишь 6 остановок от Белорусского вокзала до МКАДа. Понятно, что по этой же магистрали идут маршруты по обычным расписаниям. Нам необходимо будет урегулировать эти вещи, расписания и интервалы движения — они должны быть состыкованы, чтобы транспорт в экспрессном порядке имел бы приоритет. Мы пересматриваем подъездные маршруты к основным магистралям. Цель выделенных полос — разгрузить метрополитен и увеличить провозную способность всего транспорта.

— *Вопрос по проекту реконструкции нового кольца Московской железной дороги. Почему пассажиры должны предпочесть этот транспорт метрополитену, наиболее развитому в Москве? Насколько я слышал, планируется реализация проекта на средства бюджета города Москвы, РЖД и частных инвесторов. Каким образом планируется привлечь частные инвестиции?*

— Проблема значительно шире — это привлечение средств и Москвы, и ОАО "РЖД", и федеральных средств. Говорить о том, что Москва будет это делать за свой счет, неправомерно. И мы же не говорим о том, что Малое кольцо железной дороги будет более приоритетным, нежели метрополитен. Метрополитен — это традиционный вид транспорта, он понятен всем. Что касается Малого кольца, по определенным расчетам оно должно значительно разгрузить и метрополитен, и общественный пассажирский транспорт. Тут очевидное преимущество. Малое кольцо подразумевает не только движение по городу, задача шире — соединить железнодорожным транспортом аэропорты. Это тоже весьма серьезная задача. Много положительного будет

в том, как будет решаться этот вопрос. Запуск в эксплуатацию Малого кольца — это вопрос непростой, поскольку есть определенное количество необходимых грузов, которые завозятся и через Малое кольцо. Поэтому необходим целый комплекс мероприятий для обеспечения результата. Проектные работы ведутся, создана совместная структура с РЖД, которая занимается этими проблемами.

— *Каков будет эффект от интеллектуальной транспортной системы?*

— Как я говорил, создается единый центр управления, который состоит из двух частей. Это диспетчерское управление наземным пассажирским транспортом и управление дорожным движением. Что касается управления пассажирскими перевозками, не секрет, что общественный транспорт работает не так, как нам хотелось бы. Имею в виду и несоблюдение расписания движения. Выделенные полосы позволяют более регулярно работать пассажирскому транспорту, в том числе по расписанию. Контроль, который будет осуществляться через систему диспетчерского управления, позволит войти в графики и расписание, которое имеет пассажирский транспорт независимо от формы собственности. Сегодня можно наблюдать такую картину (особенно на конечных остановках, на транспортно-пересадочных узлах): стоит коммерческий автобус не те положенные 5-7 минут, которые должны быть соответственно по интервалу, а до заполнения последнего свободного места. Но на следующей остановке он уже не может посадить пассажиров, которые там стоят. А по логике, если по графику движения написан интервал 5 минут, то 5 минут простоял, и должен продолжать движение. Таким образом, не будет скопления подвижного состава на остановках. Это раз-

грузка улично-дорожной сети. Понятно, что в определенном смысле будет соблюдаться интервал движения, и пассажир, который стоит на последующих остановках, будет иметь гарантию, что интервал будет выполняться. Что касается управления светофорным движением, не надо питать иллюзии насчет того, что делается сегодня по организации дорожного движения в городе. В частности, управление светофорными объектами и то, что в течение 2011-го года мы закончим эту программу — она спланирована на три года. В том числе мы взяли Третье кольцо, ряд вылетных магистралей. Будет проведена только часть работы. Когда центр управления дорожным движением будет запущен в полном объеме, увеличится пропускная способность улиц за счет того, что будет регламентироваться это движение. На сегодняшний день нами установлено 65 комплексов контроля на дорогах, фиксации нарушений. С 1 октября ГИБДД стало уже высылать письма тем, кто нарушает правила дорожного движения: скоростной режим, выезд на встречную полосу, выезд на выделенную полосу для общественного транспорта. Когда хаотичное движение в городе по улицам прекратится, то и скорость движения легкового транспорта должна увеличиться.

— *Скажите, ведется ли разработка проектов «штрассенхаусов» — дорог, расположенных на крышах одноэтажных домов?*

— Действительно, такие проекты рассматриваются. Но за один год всего этого не сделаешь. Мы смотрели отдельные предложения, в том числе инвесторов, по созданию таких дорог. Вопрос весьма перспективный. В том числе, если говорить шире, была масса предложений по строительству над железной дорогой. Также у нас более 300 км высоковольтных линий по городу, на месте их прохождения можно сделать двухъярусные дороги: в один из ярусов должны заходить высоковольтные кабели, а второй ярус — для движения транспорта. На сегодняшний день это только проекты, хотя что-то в этом есть. Осознание того нового, которое впереди у нас, наверное, придет через год, через два, когда мы сделаем первые необходимые шаги. И то, что необходимо сделать в первую очередь — это улично-дорожная сеть, составляющая 8,7% от общей застройки. Поэтому есть дефицит, естественно, в дорогах. И не от хорошей жизни мы говорим о выделенных полосах, новом парковочном пространстве, гаражном строительстве, транспортно-пересадочных узлах, количестве новых дорог, которые просто физически невозможно сделать. Если учесть, что ежегодно в городе пребывает около 200

тысяч легковых автомашин, то сегодняшняя улично-дорожная сеть просто не справляется. Мы не будем успевать строить дороги, и места для их строительства нет. Поэтому те идеи, которые сегодня выдвигаются, имеют право жить. Нужно лишь одно с уверенностью сказать: строительством дорог мы никак не решим проблему увеличения количества транспорта в городе. Поэтому и говорим: приоритет — общественному транспорту, как в крупных городах Европы и Азии: легковая машина стоит на стоянке, а люди пользуются общественным транспортом. А пользоваться начнут, когда поймут, что это значительно быстрее, это комфорт, и, соответственно, появится притягательность. Например, цель нововведений по замене подвижного состава в метро — это появление вагонов с кондиционированием, более новых, изготовленных или сделанных по более новым технологиям.

— *Насколько успешно ведется борьба с зайцами? И знаете ли вы, что по выделенным полосам прекрасно ходят машины с мигалками?*

— С мигалками мы разберемся иначе. В соответствии с правилами дорожного движения при включенных световых сигналах они могут идти с их нарушением. То есть, при включенных сигналах они имеют право двигаться по полосе. Это понятно. Другой вариант, когда идут без включенных световых сигналов. Здесь, конечно, наступает зона ответственности, как и для всех других участников движения. А с зайцами все хорошо. На выделенных полосах стали довольно жестко контролировать эти вещи. Там процент зайцев и бегающих от контролеров значительно уменьшился. И основной показатель этого — увеличение количества продаваемых билетов непосредственно в автобусе. То есть, когда знают, что маршрут контролируется, что в любой момент могут зайти контролеры в форме, то люди начинают приобретать билеты. На отдельных маршрутах, например, по Ленинградскому шоссе, продаваемость билетов увеличилась у водителей почти на 20%. Понятно, что он думал проехать так, а когда начинается процесс контроля, вынужден уже приобретать билет. Но проблема, наверное, здесь больше социальная. На сегодняшний день изъято около тысячи социальных карт — ими пользуются не те, кому положено. Это не очень хорошо, когда вместо пожилого человека социальной картой пользуется студент, молодой человек, девушка. Но эти факты имеют место.

Я могу сказать другое. На маршрутах, где работают контролеры, эти случаи становятся просто единичными. Если учесть, что весь

**Создается единый центр управления из двух частей. Это диспетчерское управление наземным пассажирским транспортом и управление дорожным движением. Что касается управления пассажирскими перевозками, не секрет, что общественный транспорт работает не так, как нам хотелось бы. Имею в виду и несоблюдение расписания движения. Выделенные полосы позволяют более регулярно работать пассажирскому транспорту**

контроль, который проводится на маршрутах, ведется контролерами казенного учреждения организатора перевозок совместно с сотрудниками МВД, то эффект достаточно высокий. Мы увеличиваем количество контролеров, и это принесет значительную пользу и в казну государства, и в казну города Москвы. Почему еще мы увеличиваем количество контролеров? Вот скоростные маршруты: необходимости пользоваться турникетом на остановке нет. Пресловутые турникеты, о которых мы говорим, увеличивают время при посадке/высадке пассажиров, а это существенно замедляет движение автобуса. А контролеры — это одна из возможностей убрать турникеты и увеличить скорость посадки/высадки, и,



соответственно, скорость движения пассажирского транспорта.

— *Сегодня рядом с каждым вокзалом стоят автобусы, которые предлагают дальние перевозки за меньшую цену, но это тоже нагрузка на дорожную сеть. Исчезнут ли эти автобусы?*

— Когда-нибудь исчезнут. Но я вам могу такую цифру привести. Более 3,5 тысяч автобусов ежедневно заходит в Москву. Это те автобусы, которые под видом заказных перевозок фактически ведут регулярные рейсы. А нормативно-правовая база является таковой, что данный вид перевозок не регулируется. Незаконные места стоянки также подвергаются ликвидации. Мы наперечет знаем эти места. Сегодня, к сожалению, только Щелковский автовокзал работает автомобильный. Остальные 9 — просто автостанции, которые принимают межсубъектные автобусы. Этого, конечно, для Москвы мало. Количество таких временных автостанций уже начали увеличивать. ТПО Тушинское, например, планируем снабдить автостанцией, которая будет принимать и те автобусы, которые занимаются межсубъектными перевозками. Сейчас прорабатываем программу создания на отдельных транспортно-пересадочных узлах, связанных в основе своей с диспетчерскими пунктами Мосгортранса, автостанций, которые временно до создания полноценных вокзалов и транспортно-пересадочных узлов будут принимать также автобусы, которые осуществляют междугородние и межсубъектные перевозки.

— *До 2016 года в Москве должны появиться скоростные трамваи, которые связывают отдаленные районы столицы с городами ближнего Подмосковья. Уже определены направления, куда они пойдут?*

— У нас отработано около 5 линий, в том числе те, которые сегодня являются более ожидаемыми. Есть проект по шоссе Энтузиастов с выходом на Балашиху. Поскольку вы знаете, по шоссе Энтузиастов есть выделенная полоса для трамвая, есть все возможности. Она попадает под реконструкцию, чтобы были уже более современные трамваи. Есть сложности с выходом за МКАД, что требует проработки — очень непростая дорожная инфраструктура, по которой планируется провести новую линию. И второе серьезное направление — это поселок Северный. Там проектные работы завершены, идет согласование определенных моментов. Есть ряд проработок по привлечению инвесторов в это серьезное и большое дело.

## Хватит бомбить Москву! Такси станет зеленоглазым

**С 1 сентября вступают в действие отдельные положения федерального закона №69. Так называемый "закон о такси" должен легализовать таксомоторный бизнес в России. Что ждет "бомбил", легальных таксистов и пассажиров? Задавшись этим вопросом, журналисты обратились к эксперту, который знает ответы на эти вопросы: Юрий Свешников, исполнительный директор Московского транспортного союза, один из разработчиков нового документа**

— *Избавят ли жесткие меры столицы от "бомбил"?*

— Вы знаете, 69-й закон дает все возможности для того, чтобы этот процесс начался. В этой части 69-й закон вступает в силу с 1 января 2012г. В законе появилось несколько дополнительных статей в Кодекс об административных правонарушениях, чего раньше не было. Это статья 11.14.1 "Нарушение правил перевозки пассажиров легковыми автомобилями такси" — это для тех компаний, которые легально работают. И две новые статьи 12.3, 12.4 — это чисто, что называется, "ГИБДД-шные" статьи, то есть они дают возможность сотрудникам ГИБДД штрафовать тех, кто нелегально занимается этим видом бизнеса, то есть тех, у кого отсутствует разрешение на право заниматься таксомоторной деятельностью, либо тех, кто незаконно использует атрибутику такси. То есть, вы знаете, это оранжевые фонарики сверху либо шашечный пояс на бортах транспортного средства.

Механизм и инструмент для этих органов даны. В начале января таксомоторное сообщество, пассажиры и жители Москвы увидят, насколько наши правоохранительные, контрольные органы будут к этому готовы, как закон в этой части заработает. И мы считаем, что это самый главный индикатор того, как будет работать закон: если не будет серьезной борьбы с нелегалами, эффективность этого закона будет близка к нулю.

— *Станут ли услуги такси дороже после вступления в силу закона?*

— Я не вижу никаких экономических механизмов, которые могли бы привести к повышению тарифов, во всяком случае, тех таксомоторных компаний, которые работали на этом рынке легально еще до вступления закона. Потому что они и так выполняли все требования, которые предписывались законом, потому что эти требования появились еще в 2007г. У нас есть федеральный закон N259, Устав автомобильного транспорта, и у нас есть федеральные правила перевозки

пассажиров от 2009г., где совершенно четко прописано, какой должен быть автомобиль — такси, требования к водителям, требования к оказанию этой услуги. Просто легальные компании это все выполняли, а нелегальные или полуполигальные этого не делали. Поэтому сегодня у всех компаний, кто на этом рынке легально работает, есть и таксометры, и шашечный пояс, и фонарь сверху — все эти атрибуты.

Поэтому для них я не вижу механизма, в связи с которым эти услуги подорожают. Наоборот, будет серьезная борьба с нелегалами, а в чем сегодня неудобство нелегалов — в том, что соотношение их сегодня один к четырем, то есть у нас сегодня примерно 9-10 тыс. легальных и 40 тыс. нелегальных, а это серьезный демпинговый пресс на легальные такси. То есть те, кто работает нелегально, они налоги не платят, медициной не занимаются, нормальным обслуживанием своих автомобилей не занимаются, я уж не говорю о каких-то других сопутствующих услугах. Поэтому всю сумму невыполненных работ они на этом рынке демпингуют. Поэтому, если не будет демпинга, другим, легальным компаниям будет гораздо лучше. Вот говорят: "Уйдут нелегалы, не будет конкуренции". Но то, что сегодня происходит, — это недобросовестная конкуренция. Конкуренция должна быть добросовестная, между легальными компаниями, которые работают в одинаковых экономических условиях и в одинаковых законодательных условиях. Поэтому я думаю, что в некоторых случаях даже цены, ну, если конечно у нас не будет скачка на топливо, может быть, даже цены будут снижены, потому что будет снижен холостой пробег, потому что сегодня, и это не секрет, для легальных компаний, которые в основном работают по заказу по телефону, коэффициент холостого пробега составляет 0,5. Это очень высокий коэффициент, в советское время был 0,8. И если вот этот коэффициент холостого пробега снизится и будет в городе больше стоянок, на

которых мы все сможем брать такси, то вполне возможно тарифы несколько изменятся в меньшую сторону.

— **По Вашей оценке, цены на такси в России высоки?**

— Есть особенность малых городов России: как правило, везде в них цена не зависит от пройденного расстояния и затраченного времени. Как правило, это стоимость поездки, и она достаточно невысока — насколько я знаю, в разных городах от 50 руб. до 80 руб. за поездку в пределах города, если не выезжать в другой населенный пункт. Зато таких поездок очень много, и вы понимаете, что если четыре человека садятся за 50 руб., то на каждого уходит примерно по 12 руб. — даже немного дешевле, чем на автобусе. Поэтому это очень востребованная услуга, и в малых городах России, где нет такого серьезного трафика, как в Москве, практически по любому звонку в диспетчерскую через полторы минуты машина приезжает к месту подачи. То есть большая разница. В Москве серьезный трафик, дорожно-транспортная ситуация, и поэтому трудно компаниям гарантированно вовремя подать машину. В малых городах этих проблем нет.

Цены за последние три года, если бы у нас топливо скачкообразно не прыгало, на самом деле регулирует рынок. Вот самый характерный пример, что рынок отрегулировал тарифы на таксомоторные услуги в городе Москве. Никто ведь их не устанавливал — ни сверху, ни снизу. И вот на машины экономкласса за последние три года они примерно сложились и составляют 22-25 руб./км либо 8-10 руб./мин. Если мы берем транспорт в аэропорты, это вилка 950-1350 руб. из любой точки Москвы в любой аэропорт Московского авиаузла. То есть вот это сложившиеся цены, и они практически никуда не двигаются, если не меняется цена на топливо, ну и, соответственно, цены на новые автомобили.

— **Насколько сложна процедура получения разрешений и каков список необходимых документов?**

— Ну, вы знаете, я еще раз хочу сказать, что здесь очень важным было решение мэра, который совершенно четко сказал: это бесплатно до 2013г. и это минимально обременительно для любого, кто захочет легально, добросовестно работать на этом рынке. То есть нужно подать всего три документа: заявление, документ, подтверждающий, что ты являешься юридическим лицом или индивидуальными предпринимателем, то есть выписка из Единого государственного реестра, и документ, подтверждающий право собственности на автомобиль. Причем самое интересное, что все это можно сделать не выходя из



дома, через интернет, через официальный портал госуслуг. Там регистрируешься, все это заполняешь в электронном виде, заявочка приходит в Департамент транспорта — и ты приезжаешь туда буквально на пять минут для того, чтобы получить сам этот бланк разрешения.

Кстати, самая свежая новость — вчера по состоянию на 17:00 выдано более 6 тыс. разрешений. И самое интересное, что из них более 2 тыс. разрешений выдано индивидуальными предпринимателям, то есть самой "качающейся" части этого рынка.

— **Власти рапортуют о том, сколько выдано разрешений на право осуществления таксомоторных перевозок. Но никто не озвучивает цифры, скольким людям было отказано. Дважды пытался легализовать свой бизнес, но так и не смог. Согласно перечню предоставляю документы. Оказывается — не все. Требуют того, чего в перечне нет. Главное — найти зацепку, так ведь?**

— Нет. Есть четкая совершенно сигнальмера для того, чтобы этот процесс упростить. Прошли очень большие упрощения, даже отказались от изначально планировавшегося осмотра каждого автомобиля перед тем, как выдать разрешение, для того, чтобы органы исполнительной власти могли понять, отвечает он или нет. Даже на это пошли, чтобы не осматривать автомобиль, а просто поверить заявителю, что он все эти условия выполняет. Поэтому процесс максимально упрощен.

Да, там могут быть какие-то проблемы, связанные с тем, что человек не может доказать право собственности на автомобиль. Вот приносят, допустим, свидетельство о регистрации не на себя, а на жену, на родственника, при-

носят какую-то генеральную доверенность, приносят лизинговый контракт, срок действия которого прошел. Я просто перечисляю вещи, с которыми я сталкиваюсь. Например, приносят лизинговый контракт, по которому номер машины не совпадает с тем номером, который на ней есть. То есть недостаточно просто принести все документы, надо чтобы они коррелировались между собой. Поэтому никакой задачи кого-то не допустить нет. Наоборот, задача максимально создать этот рынок. Но есть люди, которые приносят совершенно разные документы, например приносят выписку из Единого госреестра (на ней четко написано, что она должна быть не старше трех месяцев), но приносят и позже — и через полгода. А за полгода может и собственник смениться, и с машиной могло все что угодно произойти. Поэтому такие вещи есть, но вся деятельность чиновников регулируется административным регламентом, утвержденным правительством Москвы. Это произошло 28 июня, я сейчас номер данного документа точно не помню, но можно посмотреть. Есть специальный административный регламент, и мы над ним очень долго и кропотливо работали около полутора месяцев, и там четко все прописаны причины отказа в рассмотрении заявления, там четко закрытый перечень причин, что может послужить причиной отказа в рассмотрении заявления, и второе — это отказ в выдаче разрешения. С этим документом можно ознакомиться (он, по-моему, вывешен в приемной Управления таксомоторных перевозок) и понять, правильно действовал чиновник или нет.

— **Квот и ограничений на количество разрешений в данный момент нет?**

— По 69-му закону, такое право у субъекта Федерации появляется с 1 января 2015г. Но и



то, если субъект Федерации решит применить квотирование, ограничение количества выдаваемых разрешений, это количество должно быть не менее количества уже выданных разрешений по состоянию на 1 июля 2014г. То есть никогда уже обрезать не будут — будут ограничивать, но, еще раз говорю, по 1 июля, за полгода до вступления квотирования.

**— Как будут выявлять нелегальных таксистов и как штрафовать за незаконную установку на транспортном средстве атрибутов, соответствующих легальным такси?**

— Ну, это вопрос, наверное, больше к правоохранительным и контрольным органам. Но теоретически могу сказать, что есть такая вещь как "контрольная закупка", совершенно уверенно работавшая и в советское время. То есть когда сотрудник (не в форме) садится, делает заказ поездки, дает деньги, деньги у него берут, кассовый чек не выдается, разрешения нет и т.д.

Ну, нелегалы-то не в безвоздушном пространстве работают. Они где-то в городе стоят. До недавнего времени они стояли на привокзальных площадях и концентрировались около станций метро. Наверное, нет никакой проблемы по местам, где они стоят и с шашечками, и с огоньками, пойти сотруднику, уполномоченному на это, и оштрафовать за незаконное использование атрибутики такси, как минимум и сразу. Я еще думаю, что можно суммировать эти штрафы — и за отсутствие разрешения, и за незаконное использование атрибутики, да еще и за невыдачу кассового чека. Там тысяч 15 набегает.

**— Почему Москва отказалась от единой цветовой гаммы такси?**

— Обсуждался этот вопрос, в том числе и на совещаниях с руководителями города. Я выступал против того, чтобы вводить этот единый цвет. Потому что давайте посмотрим на сегодняшнем этапе. Во-первых, сегодня уже сложился некий модельный ряд автомобилей, которые используются. Автомобили в среднем в Москве работают в режиме такси 3-4 года, поэтому сегодня говорить о том, чтобы взять их и перекрасить — наверное, это достаточно серьезные финансовые вложения. Вот тогда тарифы действительно бы выросли, потому что самая простенькая перекраска машины стоит 80 тыс. руб.

Вот, допустим, мы выбираем желтый цвет. Я, например, у Ford Mondeo желтого цвета ни разу не видел и не думаю, что производитель будет для 50 или 100 машин запускать специальную линию покраски. Тем более, не говоря уже о Mercedes желтого цвета или каких-то более серьезных машинах представительского класса.

Далее, если мы говорим, что, как мы ожидаем, до 50% будут работать индивидуальные предприниматели на этом рынке — вы знаете, что они работают на своих личных машинах, которые часть времени используются как такси, часть времени — как личный автомобиль. Наверное, будет не очень здорово, если он на машине экзотического цвета будет ездить уже по своим личным нуждам, наверное, ему это не очень понравится. Такие аргументы были приведены руководству города, наверное, они возымели действие, и в той редакции московского закона "О такси в городе Москве" — последняя редакция была 22 июня — там ничего не сказано. А по закону, введение единого цвета принимается только решением субъекта Российской Федерации.

**— Как таксисты будут проходить медицинский осмотр, который должен проводиться ежедневно, перед выходом на линию? Для этого нужно будет каждый день в поликлинику заезжать?**

— Вот это большая проблема. Если для таксомоторных компаний, у которых машины в собственности, которые имеют свою территорию, эта проблема была решена еще с советских времен — где есть медицинские кабинеты, в соответствии с действующим законодательством, они заключают договоры с медучреждениями, которые имеют лицензию на право проведения предрейсовых осмотров (а еще хочу подчеркнуть, что это лицензированная деятельность и не каждый медработник, не каждая медсестра и даже не каждый врач имеют право этим заниматься), только сотрудники тех медучреждений, которые имеют право этим заниматься. В Москве более 300 таких медучреждений, которые эту услугу оказывают.

Мы столкнулись с проблемой именно индивидуальных предпринимателей, потому что эти медучреждения не хотят заключать договоры на медобслуживание с индивидуальными предпринимателями. Он говорит: "Если у вас там парк, тогда да. Если вы не парк, то что же мы с вами одним будем заниматься?" Мы нашли одну организацию, которая готова по самым минимальным оценкам оказывать такие услуги круглосуточно, что очень важно для индивидуальных предпринимателей на всей территории Москвы. У них практически на территории каждого административного округа есть свои представительства. Но сложность в том, что у них на сегодня закончились договоры аренды на эти медкабинеты, они не продлеваются, они сокращают количество точек, где можно проходить медосмотры.

Сейчас мы готовим обращение и в Департамент транспорта г.Москвы, а может, понадобится обращение к мэру Москвы, чтобы

поддержать вот такого рода медучреждения. Мы не хотим здесь какой-то монополизм создавать для того, чтобы этот вопрос решить, потому что это вопрос не только такси, а это вопрос и грузовиков, у нас сегодня 25 тыс. владельцев грузовых машин в Москве, которые являются индивидуальными предпринимателями. Это соизмеримо примерно с тем, что мы хотим получить по такси. Им тоже надо где-то проходить медосмотр. Это вопрос тоже нерешенный. У нас есть сегодня негосударственные транспортные компании, которые занимаются другими видами пассажирских перевозок. Поэтому если здесь не будет поддержки государства в виде выделения каких-то нежилых помещений, помещений, принадлежащих городу, можно передать их по льготной аренде для круглосуточных медкабинетов для освидетельствования водителей, то, наверное, будут сложности в исполнении этого закона, и, наверное, это будут сложности не перевозчиков.

**— Будут ли таксистам выделены места для стоянок на территориях рядом со зданиями аэропортов, не входящих в состав городской территории (за исключением Внуково)?**

— Мы над этой темой уже полгода работаем. Мы столкнулись с проявлениями вот этого монополизма в аэропортах Московского узла. Я уже рассказывал, что заключается договор администрацией аэропорта с одной-двумя компаниями, которым даются эксклюзивные права забирать пассажиров из аэропорта Московского узла. И если привезти пассажира туда еще можно, если в течение 15 минут ты успеваешь бесплатно высадить пассажиров, тогда — да, а если не успеваешь, как в одном из терминалов Шереметьево, там 500 руб./час, то есть за 16-ю минуту там берут уже 500 руб. Понятно уже, что никакой экономики таксомоторной деятельности при 500-рублевой стоимости заезда на территорию, быть не может. Поэтому были очень серьезные переговоры с администрацией аэропортов. Они очень серьезно сопротивлялись, ссылаясь на некие законы об авиационной безопасности, где предусмотрена некая 50-метровая зона вокруг аэропортов, и никакая стоянка, посадка не должны быть. Поэтому мы настояли на том, что коль скоро закон №69 вступает в силу и все перевозчики получают официальное разрешение, то тогда для легальных такси сделают эксклюзивное право, как это сделано во многих городах мира и в аэропортах, заезжать на первую линию для посадки и высадки пассажиров. Никакой, даже личный транспорт, не имеет право туда заезжать, а легальные такси имеют право туда заезжать, высаживать пассажира и в пределах возмож-

ных физических габаритов этой первой полосы устраивать просто живую очередь для возможной посадки любого пассажира. Это не значит, что там должно выстраиваться 150 машин, но машин 10, наверное, должно быть. Если кто из вас помнит, то в советское время так и было. И в аэропортах, и на железнодорожных вокзалах люди выходили, есть линейка такси, садились и уезжали. А очередь продвигается. Поэтому у любой компании такси есть дилемма – просто высадить пассажира и уехать, не становясь в эту очередь, или встать в эту очередь, если там есть свободное место. То есть вот то, за что мы сегодня боремся. Примерно такое же решение было озвучено совместной коллегией правительств Москвы и Московской области, Федеральная антимонопольная служба поддержала серьезно эти наши предложения. Более того, там было заведено дело против аэропорта Внуково, который кроме двух компаний не пускал никого на первую линию. И этот процесс сейчас движется, и я думаю, что до конца года он будет решен.

— **Вопрос все-таки про цены, потому что я сама пользуюсь такси: знаете, мне кажется, что нам не нужны экономические предпосылки, чтобы повышать цены, а нужен повод их повысить. Как Вы думаете? Мне кажется, честно говоря, что таксисты все-таки взвинтят цены.**

— Я уже ответил на вопрос, ничего больше добавить не могу. Еще раз говорю — если у нас с ноября прошлого года на семь рублей подорожало дизтопливо — ну вот как к этому относиться? Что, таксомоторные компании должны из своего кармана доплачивать, чтобы было выгодно пассажирам? А в связи с новым законом легальные таксомоторные компании не несут никаких дополнительных расходов, почему они должны повышать? Вот Михаил Иванович совершенно четко подтвердил — у него таксометр уже шесть лет стоял, шашечки нарисованы еще с советского времени, оранжевые фонари все сверху есть, водители все Москву знают. Какие дополнительные расходы в связи с принятием нового закона он несет?

Наверное, изменятся тарифы у тех, кто изначально работал нелегально и потом захочет легализоваться. Для них потребуются какие-то минимальные затраты — давайте посчитаем какие. Не говорим о праве собственности на автомобиль — автомобиль априори должен быть в собственности. Таксометр — самый дешевый, который сегодня есть на рынке, стоит 950 руб., удовлетворяет всем. 950 руб. — это те страшные капитальные затраты, которые должны привести к повышению тарифов? Наверное, нет. Дальше, самый дешевый оран-

жевый фонарь на крыше стоит сегодня 200 руб. Это тоже те затраты, которые приведут к повышению тарифов? Дальше, нанесение цветографической раскраски на борта машины. Закон говорит (я просто сам писал эту фразу), что такое цветографическая раскраска: это комбинация квадратов контрастного цвета, расположенных в шахматном порядке. Так написано в законе, ни больше, ни меньше. Не говорится ни о размере этих квадратов, ни об их цвете, ни об их количестве, ни об их длине и так далее. Я всегда шучу: возьмите черную изоленту, нарежьте квадратики, вот так вот три прикрепите в шашечном порядке — две сверху, один снизу либо один сверху, два снизу — и вы будете формально выполнять требования законодательства. Это какие-то капитальные затраты?

Явилки цен назвал — почему сегодня никто не устанавливает 100 руб. за км? Потому что есть законы рынка, есть покупательная способность населения, есть сложившееся взаимоотношение между спросом и предложением, поэтому ни 1000 руб. за километр, ни 100 руб. за километр сегодня никто почему-то не делает, хотя есть возможность — у нас не регулируются тарифы не естественных монополий. Если поставить 100 руб. за километр, много ты пассажиров перевезешь?

— **Как Вы думаете, чего хотят те неогласные таксисты, которые устраивают митинги против нового закона?**

— Вы знаете, у меня такое очень большое впечатление, что на эти митинги собираются на самом деле не совсем таксисты. А собирается, наверное, как раз именно та часть извозчиков, которая работала либо в "черных", либо в "серых" схемах. И, конечно, им не нравится, что государство впервые за 15-20 лет проявило политическую волю и приняло федеральный закон прямого действия, который вводит государственное регулирование на рынке таксомоторных перевозчиков, то

есть фактически на всей территории вводит единый разрешительный механизм допуска к этому рынку, что заставляет их либо легализоваться, либо с этого рынка уйти. Конечно, их эта ситуация не устраивает — их бы больше всего устраивал тот беспредел, который творился до принятия закона, когда ничего не регулируется, никем не контролируется, любые тарифы, любые цены. И, как вы помните, вот наша ситуация, когда в городе были ЧП и в Домодедово, и при взрывах в метро, когда до 15 тыс. взвинчивали цены за поездку — это не официальные таксисты. Все официальные таксисты возили как раз бесплатно и пострадавших, и пассажиров. А вот эти так называемые "бомбилы" — они и делали по 15 тыс. И они и выступают против закона. Они объединяются в какие-то ассоциации, в профсоюзы. Они считают, что раз нелегалы объединились в профсоюз, значит, они стали более легальными. Вот что я могу об этом сказать.

— **Если говорить о контрольных закупках — это против тех "бомбил", которые просто стоят возле метро и ждут. А будет ли закон преследовать тех, кто просто ехал мимо, увидел голосующего человека и решил подвезти, даже если бесплатно?**

— Это опять-таки вопрос, насколько готовы наши правоохранительные, контрольные органы. Если они начнут говорить, что вот у нас сокращение, на 20% сократили численность аппарата, на 20% сократили численность сотрудников, машин и так далее, и нам нечем это проверять, это одна ситуация. Поэтому, может быть, они ограничатся в данном случае только какими-то проверками в местах скопления этих нелегальных перевозчиков, у них не хватит сил. Вы понимаете, что 40 тыс. нелегалов, найти 40 тыс. сотрудников, которые будут этим заниматься, наверное, сложно. Но опять-таки это вопрос к ним, как они построят эту работу.





Я хотел бы внести маленькую ремарку. Наверное, не совсем верно говорить, что эти отношения не урегулированы. Наш Устав автомобильного транспорта, федеральный закон регулируют эти отношения, потому что перевозка пассажиров такси (если юридическим языком говорить) – это публичный договор фрахтования транспортного средства, заключенный в устной форме. Поэтому закон четко говорит, что та организация, которая приняла на себя обязательство исполнить заказ, та организация является фрахтовщиком и та организация несет полную юридическую ответственность перед пассажиром, клиентом, заказчиком этой услуги за качество и ее выполнение. Поэтому совершенно не важно, таксопарк у вас принял этот заказ, водитель принял заказ или диспетчерская. Тот, кто принял заказ от клиента, тот и несет всю ответственность за его выполнение. И в этом случае претензии клиентов о качестве безопасности предъявляются не к тому водителю, который его вез, а в ту службу, где приняли его заказ, и закон об этом четко говорит. И у нас уже были судебные прецеденты, когда пассажиры выигрывали все процессы и были попытки иногда таких недобросовестных call-центров или диспетчерских перекинуть ответственность на водителя, который там что-то не сделал, но и судьи, и юристы, и адвокаты четко говорили, что ответственность на тех, кто принял заказ. Дальше возникают уже регрессные иски диспетчеров к своим водителям, но это уже вне сфер гражданско-правовых отношений между пассажиром и диспетчером.

**— Вы говорите, что в каждом счетчике должен быть определенный тариф. При включении счетчика загорается цифра, которую вы определяете или которая принята вообще всеми компаниями?**

— Я еще раз напомню, что, в соответствии с федеральным законодательством, государство может регулировать тарифы только для субъектов естественных монополий. Автомобильный транспорт, к которому относится такси, не является субъектом естественной монополии, в соответствии с федеральным законом, поэтому регулировать тарифы там никто не может. Тарифы устанавливаются каждой конкретной компанией, но законодательство требует, чтобы все тарифы этой компании были расположены на торпеде автомобиля.

В чем принцип публичности договора? Вы открываете дверцу машины и видите — вы либо согласны, либо не согласны. Вы называете маршрут водителю — он либо согласен, либо не согласен. Если два согласия происходят, вы устно заключили договор фрахтова-

ния транспортного средства. Поэтому самое главное, что эти тарифы обязательно должны быть. Если этих тарифов нет — штраф 2 тыс. руб. Они должны быть где-то в салоне — на торпеде, на стекле — и как раз 69-й закон устанавливает серьезную ответственность именно за отсутствие этой информации — о том, кто перевозчик, кто водитель, куда в случае чего обратиться, по каким телефонам, и о всех экономических параметрах поездки эта информация должна быть. Там я не помню — по-моему, 2 тыс. руб. на водителя и до 30 тыс. руб. на транспортную компанию, если она выпустила автомобиль, у которого этой информации нет. Поэтому здесь мы защищены.

**— Вы говорите, что с ГИБДД практически ни о чем не договорились. Как будет решаться вопрос с коррупционностью людей, которые могут отпустить человека, который ездит без лицензии?**

— Этот вопрос нужно к ним (ГИБДД) относить, я могу только догадываться о том, как это будет. Вы можете отдельно руководство ГИБДД запросить, насколько они готовы к 1 января. Если будет выстроена правильная система отчетности руководителей региональных подразделений ГИБДД по борьбе с нелегальными извозчиками и если может быть в результате этих механизмов отчетности введена некая материальная заинтересованность сотрудников в этой работе, вот тогда это заработает. Это мое личное мнение.

**— Скажите, пожалуйста, Вы считаете, что после введения нового закона люди, стоящие в каждом аэропорту, — "поехали на такси, подвезем" — исчезнут?**

— Вы знаете, сегодня с точки зрения законодательства очень трудно их к чему-то привлечь. Что они нарушают? Они ничего не нарушают. Формально вот они стоят. Имеет право человек стоять в аэропорту? Имеет право стоять. Имеет право кому-то что-то предложить? Наверное, тоже имеет право. То есть никаких законов они не нарушают, в этом и сложность борьбы с ними.

Здесь важно, насколько четко будет выстроена система легальных такси и насколько мы поменяем менталитет пассажиров. Пассажир не будет реагировать на этих зазывал, если он знает, что он вышел из аэропорта и там стоит 15 машин, он в первую попавшуюся сел и уехал. Он никогда не будет реагировать, но для этого эту систему нужно выстроить. И сегодня вот этот процесс происходит.

Более того, я хочу уже маленькие тайны раскрыть, что сегодня разрешения выдаются на бумажном носителе. Идет сегодня большая работа, чтобы где-то со II квартала следующего года делать эти разрешения в форме смарт-карт. То есть будет чип, в этот

чип заносится вся информация о компании-перевозчике и о водителе. То есть фактически это будет пластиковая смарт-карта, которая даст возможность дистанционно открывать шлагбаумы на закрытых или так называемых регулируемых стоянках такси. То есть ты никогда не попадешь в зону безопасности аэропорта, пока ты эту смарт-карту не приложишь к шлагбауму. И вот на этой уже электронной системе будет выстроена вся система, в том числе и безопасности, в том числе и неких преференций для легальных такси. Например, мы сегодня уже практически договорились о том, что для легальных таксомоторных компаний аэропорты увеличат время бесплатного нахождения на их территории. То есть там не 15, а, допустим, 20 или 25 минут, потому что мы с хронометражем доказали, что не всегда этих 15 минут хватает. Особенно если ты везешь инвалида, если ты везешь маленьких детей с коляской, с большим багажом, то ты не укладываешься в 15 минут и попадаешь вот на эти там 500, 200 или 150 рублей. Аэропорты в этой части идут (навстречу), и когда мы перейдем полностью на эти разрешения и они будут в форме смарт-карт, то это будет еще проще сделать.

**— Помимо атрибутики и символики, как еще пассажир может определить — легально ли осуществляет водитель перевозку пассажиров? И еще. Что, в каждом такси должен быть кассовый аппарат?**

— По закону, разрешение должно постоянно находиться в салоне транспортного средства и предъявляться и пассажиру, и контрольным органам по первому требованию.

Относительно кассового аппарата, Закон обязывает таксистов выдавать пассажиру либо кассовый чек из кассового аппарата, либо квитанцию в виде бланка в форме строго отчетности. Основная масса московских таксистов сегодня использует бланки строгой отчетности. Кассовый аппарат стоит 12 тыс. руб. с фискальной памятью. Без фискальной памяти – 6 тыс. руб. Это не обязательное требование оборудования автомобиля такси. Таксист вправе выбрать – либо он ставит контрольно-кассовую машину (ККМ), причем которая может быть не совмещена с таксометром, то есть таксометр и ККМ – это разные два аппарата по закону. Либо ты ставишь ККМ и даешь пассажиру чек фискальный, либо водитель выдает чек в виде слипа (квитанция и то, что остается у водителя, и то, что дается пассажиру) с копировальным слоем, они стоят копейки, и все московские таксисты работают сегодня именно с такими бланками строгой отчетности.

На сегодня практически все машины легальных автопарков оснащены таксометрами.



И я вам еще раз процитирую закон: "Тарифы могут устанавливаться в зависимости от пройденного расстояния или затраченного времени, и в этом случае информация считывается с таксометра, которым обязан быть оборудован автомобиль". При применении других тарифов, которые не зависят от пройденного расстояния или затраченного времени, например трансфера в аэропорт, водитель не должен пользоваться показателями таксометра, но он должен быть в машине. А так как все эти тарифы у нас используются, как правило, универсально, то таксометр должен быть просто в машине, просто в ряде случаев он не будет использоваться.

— *Насколько остро сейчас стоит вопрос усиления финансовой ответственности за осуществление перевозки пассажиров без лицензии? Ранее вице-премьер Сергей Иванов предложил увеличить штрафы для нарушителей: для физических лиц — с 2-2,5 тыс. руб. до 100 тыс. руб., для юридических — с 40-50 тыс. руб. до 400-500 тыс. руб.*

— Вы знаете, не совсем так, потому что сегодня максимальная сумма штрафа, который можно наложить на физическое лицо, в соответствии с федеральным Кодексом об административных правонарушениях, составляет 5 тыс. руб. Поэтому в 69-м законе за нелегальный извоз вот этот потолок и взят. Если депутаты нашей Госдумы поднимут общий потолок по всем правонарушениям свыше этих 5 тыс., можно будет о чем-то говорить. Пока 5 тыс. — верхний потолок не только по такси, а по любому правонарушению это высший штраф.

— *Где гарантии того, что тарифы не поднимутся? И второй вопрос: у нас таксисты будут знать город Москву или не очень?*

— Кто сегодня может давать гарантии того, что поднимутся или не поднимутся

тарифы? Но я еще раз говорю, что даже среди легальных компаний никакого монополизма нет. У нас около 50 легальных таксомоторных компаний разного статуса, которые уже сегодня работают на рынке, и поэтому представить себе, что все 50 компаний договорятся о повышении, очень непросто. Ну, во-первых, нас Федеральная антимонопольная служба (ФАС) сразу предупредила, что если мы договоримся о единых тарифах, то против нас сразу будет открыто дело, потому что это картельный сговор. Об этом речь-то и не идет. Поэтому я с трудом себе представляю какое-то монопольное повышение цен среди более чем 50 компаний, легально работающих на этом рынке. Есть такое понятие, как покупательский спрос населения, и если останется хотя бы половина компаний, которые цены оставляют на прежнем уровне, то тогда просто весь пассажиропоток туда перейдет. Чисто рыночные отношения на этом рынке — как раз гарантия того, что цены не должны повышаться.

— *Что из нового московского опыта управления таксомоторами могут перенять другие регионы?*

— Наверное, не управления, а реализации закона. Сегодня все-таки речь, наверное, идет о том, как максимально безболезненно реализовать те требования, которые в 69-м законе.

Что бы мне хотелось рассказать. Первое — тот серьезный административный регламент выдачи разрешений, который очень большая группа специалистов готовила. Я считаю, что это очень серьезный документ, не то что идеальный, но документ, который позволит работать. Если бы другие субъекты Федерации взяли его за основу, наверное, это серьезно упростило бы им жизнь.

Второе — это опыт Москвы и Московской области в заключении соглашений между

двумя субъектами Федерации, которые признают равноценное действие разрешений, выданных в Москве и области, на территории двух субъектов Федерации. Вот это тоже впервые произошло, хотя закон предусматривает такие соглашения именно для пограничных областей. Это, кстати, один из тезисов вот этих митингующих, которые говорят: "Нам не дают из области в область ездить". Вот как раз Москва и Московская область такой опыт показали.

Ну и, наверное, Москва первая пошла на то, что делает это бесплатно, хотя закон предусматривает, в том числе, возможность платы за выдачу разрешений. Ну вот, наверное, основные мотивы, которые другими субъектами Федерации могли бы быть использованы. Вспомнил еще одну преференцию, которую органы исполнительной власти города Москвы готовы предоставить, в том числе и тем, кто хочет легально работать на этом рынке, — это компенсация неких затрат при приобретении новых автомобилей в лизинг. То есть сегодня разрабатывается в Департаменте транспорта распорядительный документ, проект, по которому происходит компенсация процентной ставки. То есть когда ты понес уже фактически расходы, ты показываешь Департаменту транспорта, что ты купил новую машину, ты понес такие-то расходы, все эти машины оборудованы, в соответствии с действующим законодательством, под такси — таксометрами, спутниковой навигацией и так далее. Ты предоставляешь все эти документы, и в тех лимитах бюджетных возможностей, которые есть в ресурсах Департамента транспорта, могут быть произведены компенсации процентной ставки первого лизингового платежа. То есть это существенное финансовое подспорье для тех, кто хочет на этом рынке легализоваться.



## Московско туризмо облик морале

**Председатель Комитета по туризму и гостиничному хозяйству города Москвы Сергей Шпилько рассказал, каковы перспективы Москвы стать мировой туристической столицей, как развивается индустрия туризма, что ей способствует и что препятствует.**

— Коротко остановлюсь на программе, которая утверждена на заседании Правительства «Развитие индустрии отдыха и туризма». Наша непосредственная часть в этой программе — это подпрограмма развития туризма. Она предполагает решение амбициозных задач, суть которых в том, чтобы превратить Москву в один из крупнейших современных конкурентоспособных туристских центров. Чтобы к 2018-му году, когда будет проходить в столице чемпионат мира по футболу, Москва стала мировым центром, уже принимающим многомиллионные туристские потоки. Целью программы является удовлетворение потребности российских и иностранных граждан, посещающих Москву с туристскими целями, повышение конкурентоспособности столичного туристско-гостиничного комплекса, увеличение вклада в социально-экономическое развитие Москвы. Задача амбициозная — это увеличение в 1,7 раза числа международных прибытий в Москву, до 68 млн. иностранных посетителей. В данном случае мы работаем с показателем въезжающих в Москву через столичные аэропорты. Увеличение в 1,4 раза от численности размещаемых в столичных гостиницах, то есть до 6 млн. человек в год. Увеличение в 1,6 раза доходов от предоставляемых услуг коллективными средствами размещения или гостиницами, или аналогичными средствами размещения до более чем 59 млрд. рублей. Рост в 1,8 раза объема платных туристских услуг населению. Увеличение более чем на треть столичного номерного фонда, то есть до 52 тысяч номеров по сравнению с сегодняшними — по официальным данным, это 37,5 тысяч номеров. Если будут вопросы по гостиницам, я отдельно скажу, там непростая ситуация.

Приоритетами городской политики является развитие въездного туризма из зарубежных стран, въездного туризма из других регионов России и экскурсионное обслуживание москвичей и гостей столицы как туристов. Если говорить конкретнее о видах туризма, то акцент делается на развитие культурно-познавательного туризма и экскурсионного обслуживания, бизнес-туризма, включая поездки с целью проведения деловых встреч, участие в выставках, конгрессах, поощрительные корпоративные поездки. Далее событийный туризм, личные круизы и социальный туризм — все, что связано с поездками менее



защищенных групп населения. Финансирование подпрограммы в общей сложности должно составить 4,3 млрд. рублей, в том числе, около 2 млрд. рублей из бюджета города Москвы. Подпрограмма не является доминирующей в составе программы. Об этом можно судить на примере бюджетных ассигнований. То есть, вся программа — 116 млрд., допустим, бюджетных ассигнований, а непосредственно на связанные с развитием туризма мероприятия выделяется всего 2 млрд. Но, как сказал на недавней встрече с элитой столичной туристической индустрии Сергей Собянин, все 18 программ, в том числе, и эта в рамках своей реализации в значительной степени направлены на развитие туризма. Понятно, что транспортные проблемы, которые очень остро стоят перед нами в сфере туризма, решаются в рамках проблемы транспорта. Проблема реставрации памятников, развития сети учреждений культуры, объектов туристского показа — в рамках программы «Культура». В рамках этой программы упор делается на развитие паркового хозяйства. Рекреационное обустройство дворов, общественных мест, городских улиц, скверов и т.д.... Скажем, программа гостиничного строительства, отдельно подпрограмма гостиничного строительства включена еще и в программу «Жилище», она развернута по типам коллективных средств размещения и целому ряду показателей и т.д. Экологическая программа позволяет значительно расширить туристские возможности особо охраняемых природных территорий в Мо-

ске. Поэтому наша подпрограмма, пусть и не большая, но ее нужно рассматривать именно как интегральную часть городской программы развития. И тогда уже, конечно, все встает на свои места. Эти 2 млрд. выделяются именно на мероприятия, непосредственно направленные на развитие туризма и на продвижение Москвы на мировом рынке как туристского центра. У нас еще говорят «дестинации» и изменение имиджа города, который пока еще не лучшим образом характеризует его в сложившемся общественном сознании за рубежом и в России, и который в значительной степени сложился в 90-е годы и сейчас не соответствует действительности. Это, кстати, одна из наших ключевых проблем в плане формирования сегодня туристских потоков. Приведу пример. Мы анализируем, кто едет в Москву. Видим, скажем, иностранные потоки — значительно меньше, чем хотелось бы, но они есть, в том числе организованные, групповые. Видим детские потоки — новогодние, каникулярные, тоже групповые; тоже хотелось бы больше, но с ними все понятно. Корпоративные поездки, деловые встречи, мероприятия — здесь лучше всего обстоит дело в плане посещения выставок, который проходят в городе. Очень слабо просматривается групповой туристский поток из регионов России, в том числе городов Центрального федерального округа. Мы видим, что групповой поток россиян в Санкт-Петербург больше и динамичнее развивается, чем, например, в Великий Новгород

или Казань. Поэтому когда в конце прошлого года был создан новый Комитет, когда был сформирован новый коллектив, то я не думал, что ситуация настолько запущена, в частности, по групповым поездкам. Постоянно встречаюсь с президентами крупнейших в мире гостиничных сетей, крупнейшими международными туроператорами, которые выходят на наш рынок, такие как Туя, Тумоскоу и т.д., у них общее мнение заключается в том, что, конечно, город сильно недооценен. По сути дела, Москва — это город отложенного туристского спроса. И превратить его в город, реально притягивающий значительно большие туристские потоки, задача вполне реальная. На пути стоят несколько проблем, не всегда зависящих напрямую от города, в том числе, и общероссийские. Это проблема, на наш взгляд, дорогой пассажирской перевозки, проблема виз. Если говорить о внутригородских проблемах, наиболее болезненная — тяжелая транспортная ситуация в городе, пробки. Это проблема ребрендинга города, как туристского направления. Есть много других вопросов, например, повышение качества подготовки кадров, от чего зависит во многом уровень сервиса. Есть проблемы улучшения инвестиционного климата. Но все-таки они вторичны по отношению к тем, которые я перечислил, в первую очередь.

— **Расскажите, пожалуйста, поподробнее про гостиницы: сколько будет всего построено, в каких районах Москвы.**

— По данным Мосгорстата у нас в Москве 215 гостиниц на порядка 35 тысяч номеров. На самом деле эта картина не вполне соответствует действительности, потому что, к сожалению, у нас далеко не все объекты размещения, кстати, как и турфирмы, стоят на государственном статистическом учете. Наше предварительное исследование коллективных средств размещения выявило примерно на 42,5 тысячи номеров и 82 тысячи мест, что значительно больше, чем показывают данные официальной статистики. Мы эту работу продолжаем, в том числе в этом году были выявлены новые сегменты гостиничного рынка, такие как хостелы, причем стремительно развивающиеся. Сейчас в Москве 55 хостелов на 400 номеров, и около полусотни миниотелей. Если брать хостелы, часть из них закрылась, но открылось около 20 новых; причем все они размещены на Арбате, Китай-городе; скоро откроется большой хостел на 100 мест недалеко отсюда.

Строятся гостиницы. В этом году был уже введен клубный корпус. Причем это редкость на гостиничном рынке, когда вводится не просто клубный этаж, а целый клубный корпус в Проумплазе. Это Центр международной тор-

говли Редисон на Белорусской, 3-звездная гостиница. Аминьевская тоже знаменательный факт, потому что это в начале Аминьевского шоссе — гостиница, которая была очень успешно переделана из общежития. Мы до конца года ждем знаковое событие, открытие гостиницы Интерконтиненталь, первой, которую Интерконтиненталь открывает под своим брендом на месте гостиницы «Минск».

Надеюсь, что «Азимут» введет свою 3-звездку на Варшавке. На Кожевнической улице тоже гостиница откроется. Процесс идет, может быть не всегда так динамично, как хотелось бы, но, в общем, неплохие темпы. Уже не говорю, если брать конец прошлого года, там и «Лото-Плаза», и «Монарх», то есть, очень крупные гостиничные объекты. Вообще, чтобы больше не отвлекаться на эту тему, я бы сказал следующее. В чем принципиальные изменения нынешней ситуации, отличие от того, что было 15-20 лет назад? Во-первых, в Москве много отелей бизнес-класса, но мало гостиниц эконом-класса. При этом, как-то выпускается что хотя бизнес-класса «много» — раньше его вовсе не было. Сейчас Москва по уровню гостиниц бизнес-класса ничем не уступает ни одной столицы мира. Может быть, нужно добавить 5-7 тысяч номеров, но это дело наживное, в течение 2-3 лет. А в остальном, более 20 крупнейших в мире гостиничных брендов представлены сегодня на столичном рынке, и уровень сервиса в этих сетевых отелях ничем не отличается от сервиса в Нью-Йорке, Париже или где угодно. Они работают по единым стандартам, и чтобы понять уровень этого достижения, тех кто постарше я призываю вспомнить Ленинградское шоссе, от Шереметьево до центра. На всем протяжении Ленинградки можно было насчитать 2-3 гостиницы, которые тянули объективно на 4 звезды. Лишь в силу того, что это архитектурные памятники, их можно было бы приблизить к пятерке, конечно. «Националь», например. А сейчас у нас на протяжении того же расстояния больше 1,5 десятков отелей реального уровня 4-5 звезд. И в этом смысле, начиная от отелей в Шереметьево и заканчивая тем же «Националем» или «Скарлетеном» и т.д. Если сравнивать по мировой практике, это мощный скачок, преобразования такого масштаба мы видели только в странах юго-восточной Азии, в Пекине, в Шанхае и т.д.

Что касается эконом-класса, их больше гораздо, чем, бизнес-класса. В программе заложена пропорция строительства 35 к 65%. Мы очень надеемся, что удастся добиться в этом плане определенного перелома. Но проблема в том, что отели бизнес-класса все либо новые, либо реконструированы в последние годы. А эконом-класс у нас совет-

ские, как правило, в значительной степени построенные еще к Олимпиаде-80. Там, в первую очередь, нужна реконструкция. Ну, и, например, мы сейчас боремся за их полное кондиционирование, то, что является важным с точки зрения сервиса. Но есть резервы более динамичного развития этого сегмента. И это касается не только мини-отелей, которых наверняка будет значительно больше в городе уже в ближайшие годы, или тех же хостелов, которые появляются как грибы. Есть очень интересные проекты, которые сейчас прорабатываются — в частности, строительство модульных быстровозводимых гостиниц, которые не являются капитальными, и монтируются как «лего». При необходимости они могут разбираться и переноситься в другое место. В том числе там есть много вариантов не на капитальных фундаментах, т.е. они могут ставиться даже в природоохраненных зонах, т.е. они не являются капитальными сооружениями. Есть проект строительства пловучих гостиниц, его прорабатывают наши коллеги из Комитета по обеспечению инвестиционных проектов. Ситуация с гостиницами, нельзя сказать что замечательная, но она значительно лучше, чем принято полагать. Это касается, кстати, не только количества номерного фонда, но и одного из основных мифов — что гостиницы очень дорогие. Но это не соответствует действительности — у нас есть дорогие гостиницы, прежде всего это касается отелей бизнес-класса. Весной и осенью, когда наступает пик делового туризма, когда проходит много выставок, они выходят на уровень городов типа Токио или Женевы. В том числе и в отношении гостиничных городов. Но что касается периода лета, выходные, праздничные дни, плюс зимние каникулы, январь, то цены абсолютно европейские. В двух-трех звездах есть предложения и по 1000, и по 1500 рублей. В хостелах цены начинаются от 430-450 рублей. Более того, у нас наблюдается интересная тенденция: поскольку уровень загрузки столичных отелей в среднем варьируется от 50 до 60% в период классического туристского сезона, например, летом, гостиницы бизнес-класса в центре города (самые престижные, самые недешевые) начинают работать по ценам трех звезд и принимают туристские группы, пенсионеров, и так далее. Которые в большинстве других городов к таким гостиницам даже близко бы не подошли, по цене. Так что мы работаем над тем, чтобы на Новый год выставить по городу такие турпакеты, которые приятно бы удивили ценой наших соотечественников из других регионов. И которые получаются в полтора-два раза дешевле, чем в Подмоскovie.





И последний штрих на эту тему. Одним из свидетельств мифологизации этого вопроса являются цены на размещение. В последнее время у нас наметилась тенденция, что на Новый год, не очень большая загрузка у большинства гостиниц, но гостиницы, которые активно работают, начали активно на Новый год покупать москвичи. Т.е. не просто приезжать в ресторан. Можно конкретно сказать — и в Измайлово, и Центральный Дом туриста. Т.е. сотнями приезжают, покупают турпакет на Новый год, на 2,5 дня. Потому что получается, особенно если большой кампанией, то дешевле, чем дома.

— *Тогда это, вообще-то, не туризм получается...*

— Но это сигнал туристам о том, что цены такие, что выгоднее провести Новый год в гостинице — плюс они получают проживание, питание, развлечения, и весь сервис в пакете, спа и прочие услуги. Это сигнал жителям других городов России, в частности, того же Центрального Федерального округа. Не говоря уже о том, что, если мы говорим о Новом годе, то с обычного Нового года по Старый, пробок особых нет. Думаю, что в этом году Новый год будет, как День города, сильно отличаться от предыдущих — будет елочном отношении. И поэтому мы с туроператорами рассчитываем (хотя и сложно сделать это с наскока) изменить ситуацию по въездным турпотокам на этот период. А к следующему

Новому году, точно раскачаем эти потоки. Кстати, экскурсанты тоже не туристы, но всё равно находятся в поле работы объектов индустрии гостеприимства.

— *Как будет вестись подготовка кадров для новой индустрии?*

— Чтобы было понятно, у нас только по данным официальной статистики работает в турбизнесе и гостиничном хозяйстве порядка 36 тысяч человек. 10 тысяч из них — турбизнес. Но это далеко не полный статистический учет. Думаю, если учесть, как экспертно дооценить — это под 50 тысяч, не считая гидов-переводчиков, экскурсоводов, водителей туристских автобусов, тех, кто зарабатывает на жизнь продажей сувениров и т. д. Проблема качества подготовки кадров существует. Еще есть проблема структурного несоответствия системы подготовки кадров и спроса на рабочую силу. Потому что нам сейчас гораздо больше нужен линейный персонал в гостиницах, который готовится в системе среднего специального образования, чем выпускники вузов для работы в гостиницах. Потому что гостиница — такое предприятие, где, скажем, менеджерских должностей немного. В основном работа линейного персонала: горничные, повара, бармены, официанты, и так далее. В Москве их готовит около 20 колледжей. Мы проводили весной совещание вместе с Департаментом образования, и мне было приятно услышать, что представители сетевых

отелей Интерстейт, Мариотт и других высоко оценили уровень подготовки кадров примерно в 9 колледжах — они соответствуют европейским стандартам. Например, Царицынский колледж.

Что касается высшего образования, то его надо приводить в большее соответствие к западной системе подготовки кадров. Там должно быть значительно больше языка, больше практической работы. Потому что образование в индустрии гостеприимства — это 50 % времени надо проводить на предприятиях. Мы предпринимаем усилия, чтобы подтянуть, привлечь партнеров к работе в вузах качестве преподавателей — чтобы они вели лучших студентов, обеспечивали стажировку и трудоустройство. Специальное направление в этой области, на наш взгляд очень важное — что мы хотим обновить учебную базу, выпустить учебные пособия, которые бы делались университетами обязательно вместе с практиками. Скажем, чтобы пособие по автобусному туризму делал не просто ВУЗ, а обязательно вместе с автобусным оператором. В этом году выйдут два таких пособия — одно по экскурсионному делу, оно делается Российской Международной Академией туризма вместе с Ассоциацией экскурсоводов и гидов-переводчиков. Второе — пособие по безбарьерному туризму, для инвалидов. Пособие, по которому мог бы преподавать в том числе человек, не работавший в отрасли.

Мы не в состоянии поменять оперативно весь преподавательский состав, это не реально. У нас нет столько практиков, желающих уйти на преподавательскую работу.

— В программе "Жилище" есть специальный раздел «развитие гостиничного хозяйства», и любопытный есть абзац по реконструкции московских общежитий. Их около 200 входят в жилищный фонд города. Жителей, которые там живут, этот вопрос очень волнует. Эти общежития хотят превращать в гостиницы. В каком плане видится новый тип гостиниц в этих общежитиях? И есть ли какие-то конкретные наметки, сроки, количество этой реконструкции?

— Этот вопрос ближе к Комитету по обеспечению инвестиций, поскольку они ведут этот проект. В том числе реконструкцию общежитий. По сути дела, что такое современное общежитие? Общежитие — это категория советская ... Если вы возьмете "Апарт-отель", это тоже в известном смысле общежитие, только принципиально более высокого класса. Или "Кампус" студенческий, тоже общежитие, но значительно более комфортабельное, нежели существовавшее в приснопамятное время, в котором многие жили, когда учились. Поэтому речь не идет о том, чтобы обязательно выселить всех — просто перевести в условия более качественного размещения, с одной стороны. И с другой стороны, их невозможно оставлять в прежнем состоянии — надо ремонтировать, реконструировать, независимо даже от наших гостиничных планов. Какая-то часть из них, как в случае с "Аминьевской", вполне может быть успешно реконструирована в гостиницы. В планы развития гостиничного проекта не входит ущемление интересов обитателей общежитий, так же, как в планы развития городской жилищной программы в целом не входит задача ущемления интересов жителей Москвы. Но проблема реконструкции и превращения этих объектов в категории коллективных средств размещения более высокого порядка — эта проблема неизбежная, так же, как реконструкция ветхого жилфонда. То, что жителей придется отселить на период реконструкции, я не сомневаюсь, если речь идет о капремонте и реконструкции. А как будет решаться вопрос потом, будут ли они возвращаться? Если это реконструкция гостиницы — конечно будут отселиться, потому что гостиница функционирует по-другому, это не место длительного проживания. Если вместо этого будут строиться апартаменты, или те же кампусы, и так далее: студенты живут в общежитии, если строится новый кампус, естественно, их переселят в новые кампусы, не выгонят на улицу из учебного заведения.



— Стартовала ли рекламная кампания начавшихся преобразований?

— У нас рекламная кампания смещена на осень, потому что мы хотим «качнуть», насколько удастся, зимний период. И это дает нам возможность, с точки зрения финансирования, органично продолжить её сразу после новогодних праздников. Т.е., уже с конца января продолжить как рекламную кампанию под высокий туристский сезон. У неё несколько направлений. Во-первых, это телевидение, международные каналы — "Би-би-си", где идут разные ролики. В том числе такие, где Москву представляют международно-известные личности — деятели балета, искусства, спорта, и так далее. Некоторые ролики уже идут, что-то находится на стадии съемки. И "Раша тудей": идут съемки передачи, которая пойдет уже на одном из российских каналов. Затем, третью неделю уже идет передача на "Маяке", которая называется "Москва — маяк туризма". Что касается печатных изданий, то сейчас печатаются и выходят статьи о новых туристских возможностях столицы — в таких газетах как "Дейли телеграф", "Вашингтон пост", "Судейчен сайтен", "Фигаро", "Эльпаис", "Ля република", "Ивмиури". В общем, 9 крупнейших зарубежных газет. Внутри страны акцент сделан на бортовые журналы. Пока мы сделали акцент на железнодорожные, те, которые распространяются в купе, раскладываются как «Сак-воляж». Заключен госконтракт на создание портала в Интернете; по нашему контракту делается контент. Надеемся, что в пилотном режиме, в тестовом, портал заработает до конца года. Сроки, конечно, очень сжатые. Не очень бы хотелось здесь спешить в ущерб ка-

честву. После того как он будет запущен, сразу в течение нескольких месяцев будет проведена работа по созданию его версии для коммуникаторов. Большая программа запущена по приглашению иностранных журналистов и туроператоров. До конца года мы должны принять еще порядка 70 иностранных журналистов и 60 журналистов и российских. Это уже не первые. Мы приняли уже большое количество журналистов во время выставки "Отдых" в октябре из 30 стран.

В июле мы принимали у себя Саммит Ассоциации организаторов конгрессов и инсентив-туров из многих стран, 200 человек. 26 американских штатов были представлены в этой делегации, из них было 100 человек как раз этих эвентеров, организаторов встреч. 100 человек — это были представители их крупнейших клиентов, то есть международных корпораций, каждая поездка сотрудников которых приносит любой стране действительно немалые деньги. Но это уже выходит, конечно, за поле медиа. Не знаю, мне кажется, я далеко не все перечислил. Наружная реклама предполагается. Сейчас работаем над обменом социальной рекламой с другими городами. Участвуем в 22 выставках — международных и российских. Только что была выставка с очень крупной пресс-конференцией в Токио, которую проводили совместно с Федеральным агентством по туризму. В ноябре будет такая же крупная пресс-конференция во время выставки в Лондоне.

— На встрече у мэра Вы сказали, что рост числа хостелов объясняется небольшим объемом инвестиций в их создание. Но при этом есть какие-то правовые про-



**блемы в их функционировании. Не могли бы Вы подробнее рассказать об объеме инвестиций и что за проблемы?**

— Мы будем работать над нормативной базой, хотя это не вполне наша компетенция, она больше относится к вопросам осуществления предпринимательской деятельности в условиях жилфонда, потому что это касается не только хостелов, но и мини-отелей. В городах с большой исторической застройкой, в том же Лондоне, Париже, Питере, Москве очень мало площадок для строительства крупных гостиниц. И поэтому волей или неволей, для того, чтобы размещать туристов, надо развивать мини-отели и хостелы. Тогда возникают проблемы. Допустим, по различным требованиям, пожарным и т.д., в гостинице должен быть второй выход. А у вас мини-отель расположен на третьем этаже жилого дома. Или правила с точки зрения приготовления горячей пищи: в хостелах, например, горячую пищу не готовят, потому что ограничиваются кофе, чаем, готовым завтраком. То есть нужно внести довольно большое количество изменений в различного рода СНиПы, СанПиНы и т. д. Есть, конечно, гостиницы, мини-отели и хостелы, которые соответствуют требованиям. В частности, на Новом Арбате, который сейчас будет открываться. Но получается такая штука: с одной стороны, процесс не остановить, то есть он во многом носит стихийный предпринимательский характер. Все равно будут создаваться эти средства для размещения. И люди либо легально будут делить гостей столицы, либо нелегально. Уж лучше чтобы легально, но надо дорабатывать эту нормативную базу. У нас проблема с нормативной базой существует во многих отношениях и с точки зрения гостиничного хозяйства тоже. Мы сейчас будем запускать опять по новой классификации гостиницы — имею в виду звездность.

**— Насколько активно вы используете зарубежный опыт? В больших европейских столицах развивается событийный туризм, кто-то развивает тот же самый туризм социальный, или безбарьерный. Идет специализация. Что у нас в столице?**

— Что касается зарубежного опыта, у каждой страны есть свой путь на туристском рынке с учетом ее особенностей — религиозных, национальных, экономических, климатических и т. д. Но в целом эта индустрия развивается по общим законам. И любое пренебрежение ими ошибка. То есть невозможно развивать современную сегодня индустрию гостеприимства, не опираясь в первую очередь на мировой опыт. В Москве мы сейчас вплотную занялись этим вопросом, и будем

опираться на опыт туристски развитых мегаполисов. Мы же с ними конкурировать хотим, поэтому мы должны создать для начала все, что есть, и, может быть, постараться это сделать лучше, интереснее. Поэтому в огромной степени мы заимствуем, и не стараемся изобретать колесо. Все, что касается инфраструктуры, системы указателей, вплоть до общественных туалетов, колл-центры, порталы. Конечно, не просто заимствуем, но система ориентирования, транспортные средства, даже сегвеи уже придуманы, и заново их изобретать не будем. Пешеходные, велодорожки и прочее. Кстати, в этом направлении ведется очень большая работа. Это отдельно могу сказать. Собственно, уже довольно много проделано, но предстоит еще гораздо больше. Что касается событийного туризма, вне всякого сомнения, это один из приоритетных видов. Конечно, событийный ряд играет сегодня колоссальную роль в формировании туристского образа любого города, тем более мегаполиса. В Москве проходят многие тысячи мероприятий. Для нас проблема заключается в том, что большинство из них проходит не в том формате, чтобы являться основным или даже дополнительным поводом для поездки. То есть не каждое событийное мероприятие находит свой спрос на туристском рынке. Поэтому важно, если мы хотим конкурировать на рынке событий, я не говорю с бразильским карнавалом или с венецианским, а вообще любую столицу мира возьмите, вы увидите событийный ряд, есть события, которые являются лицом города. Сейчас в очевидно выстраивается новый событийный ряд. Не обязательно он в календарном плане новый, потому что там, конечно, есть... Мы Масленицу провели в этом году в новом формате, получилось неплохо — но в следующем году,

видимо формат еще больше изменится, мы полагаем ее разнести уже между Красной площадью и одним из столичных парков. И должно получиться еще более современно.

Другой пример — это то, что мы проводили — например, Фестиваль военно-исторических реконструкций в Коломенском, который прошел так, что мы попали в десятку по зрелищности и откликам. Эта ниша не занята в мегаполисе. На полях исторических сражений в России все это широко распространено. Проводились такие мероприятия, как в Коломенском на День города, «Времена эпохи — Древняя Русь своими глазами», когда в сражении сходились 800 латников, высылка викингов, и дракары, и прочее. Атмосфера была такая, что мы сами были поражены тем, как публика вообще реагировала на это. И даже не только с точки зрения зрелищного эффекта, а с точки зрения атмосферы, которая там царила, как там работали с детьми, инвалидами. Ни один актер так просто не сможет. И то, что они опираются на динамично развивающееся социальное движение, как раз роднит эти мероприятия с тем же Бразильским карнавалом, потому что в основе лежит не то, что государство придумало и деньги заплатило. Было бы государство, не было, а карнавал все равно проходил. Здесь мы пытаемся уловить социальные тренды и со стороны государства помочь оформить события колоссального зрелищного потенциала. Другой вопрос, как управлять такими мероприятиями? Потому что в этот раз, мы говорим, было 55 тысяч, но это только через рамки прошли, а если со всеми многочисленными калитками в Коломенском, ясно, что там было за 70. И мы почти не давали рекламы. То есть



вся реклама была в интернете и только наружка вокруг Коломенского. А если сделать нормально — сколько будет? 150-200 тысяч. Как управлять таким? Это тоже отдельное искусство, которым надо овладевать. Но это не то, что у нас в городе. Пожалуйста, в позапрошлом воскресенье роскошный Фестиваль в Центральном парке культуры и отдыха "Москва — казачья станица". Тоже рекламы почти никакой не было, а Фестиваль — абсолютно туристский продукт, хоть сейчас выставляй на рынок. В октябре будет Фестиваль света. То есть идет поиск этих и старых событий в новом формате, и создание новых событий. Вот хороший пример, вполне современные, прилично и красиво сделанные мероприятия. Какие из них, в конечном счете, станут лицом города, это покажет ближайшее будущее. Но наша задача в данном случае не только содействовать в создании и проведении такого рода мероприятий. У нас есть еще своя тема. Потому что если мы хотим, чтобы они были посещаемы не только москвичами, но и гостями столицы, то должны выдать на туристский рынок календарь этих событий как минимум за полгода — к осенним выставкам, иначе наши западные партнеры просто не успеют это продать. Им нужно запихнуть предложения в пакет и предложить на рынке, их нужно выложить на осенних, весенних выставках. И только тогда их можно будет продать. Так что эта работа тоже предусмотрена программой.

— *Столичные власти некоторое время назад озвучивали планы по созданию пешеходной зоны — один из таких туристических инфраструктурных объектов. В какой стадии сейчас этот проект и будет ли он реализован?*

— Опять же вопрос не ко мне, а относится больше к направлению градостроительной политики. Но, конечно, для нас пешеходная зона — тема важная. В Москве сейчас пешеходные зоны, такие как Красная площадь, Старый Арбат, Никольская, Манежная площадь, Камергерский переулок, Столешников, Лаврушинский. Они все востребованы туристами, надо сказать, что их любят, посещают. Но, насколько я знаю, в соответствующих программах предусмотрено значительное расширение пешеходных зон. Сейчас цифры вам не смогу сказать, равно как не только пешеходных. Но есть в Транспортной программе целое отдельное направление — это развитие велодорожек, потому что в Москве сейчас, как и во всех мегаполисах, очень многое меняется с точки зрения транспортного обеспечения внутри городских турпотоков. Наряду с обычными транспортными средствами, такими как автобусы и т.д. Возьми-




те метро. Московское метро — это один из основных объектов показа города, это то, что Москву точно отличает от любого другого города и что сейчас очень востребовано; туристы с удовольствием едут. По ночам проводим интересные мероприятия — концерты и т.д. Понятно, предусмотрено увеличение большого станций метро уже в ближайшее время. Но у нас есть свои речные прогулочные суда — вы видите флотилию "Рэдиссон". Не знаю, как меня упрекнут за рекламу или нет, но она действительно рэдиссонская. Это вопрос к вам: где вы видели или слышали о том, чтобы в крупном городе, а большинство многих крупных городов стоит на реках, водных артериях, где-нибудь проводились ледокольные экскурсии? А флотилия "Рэдиссон" — это суда ледокольного класса, где экскурсии проводятся круглый год, в том числе и корпоративные, в том числе, когда Москва-река стоит. Сейчас спустили «столичный» класс с низкой осадкой, прозрачной крышей. В результате получили возможность по обводному каналу их водить. Я говорил про велоекскурсии. Сейчас в любой мегаполис приезжайте, смотрите, там есть целые сложные маршруты, когда человек может город осмотреть на велосипеде. Тоже решение этой задачи предполагается, причем столь же динамичное, как и работа по выделению полос для общественного транспорта. И я уже не говорю про другие. "Сити-тур" — конечно, Москве категорически нужен. Этот вопрос сейчас решается, причем за счет внебюджетных инвестиций. Дальше, колесные поезда, ко-

торые используются уже в некоторых парках, или те же сегвеи. Вы видели уже, наверное, в Москве появились первые, это, конечно, частные, а так в принципе даже экскурсия на сегвеях. Предлагаются на рынке и роликовые экскурсии. То есть тема такая. Мы очень надеемся, когда появится Кольцевая железная дорога в программе — она откроет возможность нового экскурсионного маршрута, то есть насколько красиво город выглядит с внутренней Кольцевой железной дороги. В общем, работа в этом направлении идет. Я вам скажу так, я этим делом занимаюсь очень много лет. И большую часть времени я был не чиновником, а представлял интересы туристической индустрии. И то, что я сейчас вижу, придя опять на госслужбу: делаются вещи разумные, которые четко корреспондируют с зарубежным опытом и которые просто необходимы. Да, действительно, если их делать, если дальше так двигаться, то в течение 2-3 лет можно добиться очень существенных изменений, подстегнуть эти въездные турпотоки. А в перспективе к 2018 году действительно показать город не просто как достойное место для путешествий, а как очень сильного конкурента на рынке 10 ведущих столиц мира.

Поэтому лишь бы нас кризисы не преследовали. А если действительно пойдут дальше процессы либерализации визового режима, если удастся со вступлением в ВТО снизить стоимость пассажироперевозки. Представьте, если был бы такой настоящий лоукост уикендов, да еще 72 безвизовых часа, как для пассажиров круизных судов, то мы бы проблему уикендов в Москве решили в течение двух лет.



An aerial photograph of a city, likely Moscow, showing a dense residential area with numerous multi-story apartment buildings. A river is visible in the middle ground, and the city extends to the horizon under a clear sky.

# **Большое видится на расстоянии**

**Издательство КОМОЛИОН**  
**[www.kmln.ru](http://www.kmln.ru)**  
**(921)910-6978**