

ПОЛЕТЫ
ВО СНЕ И НАЯВУ
С НОВЫМ МЭРОМ



Автор: Альберт АКОПЯН

Если бы **пословица про новую метлу**, которая по-новому метет, соответствовала действительности, это было бы счастьем для населения, практикующего такие пословицы и метлы. Но метла и есть метла. За **несколько месяцев у власти в Москве Сергей Собянин не показал ничего**, что отличало бы его стиль управления от стандартного. Те же громкие, **многообещающие анонсы**, те же мелкие, если не сказать мелочные, **ляпы его администрации**.



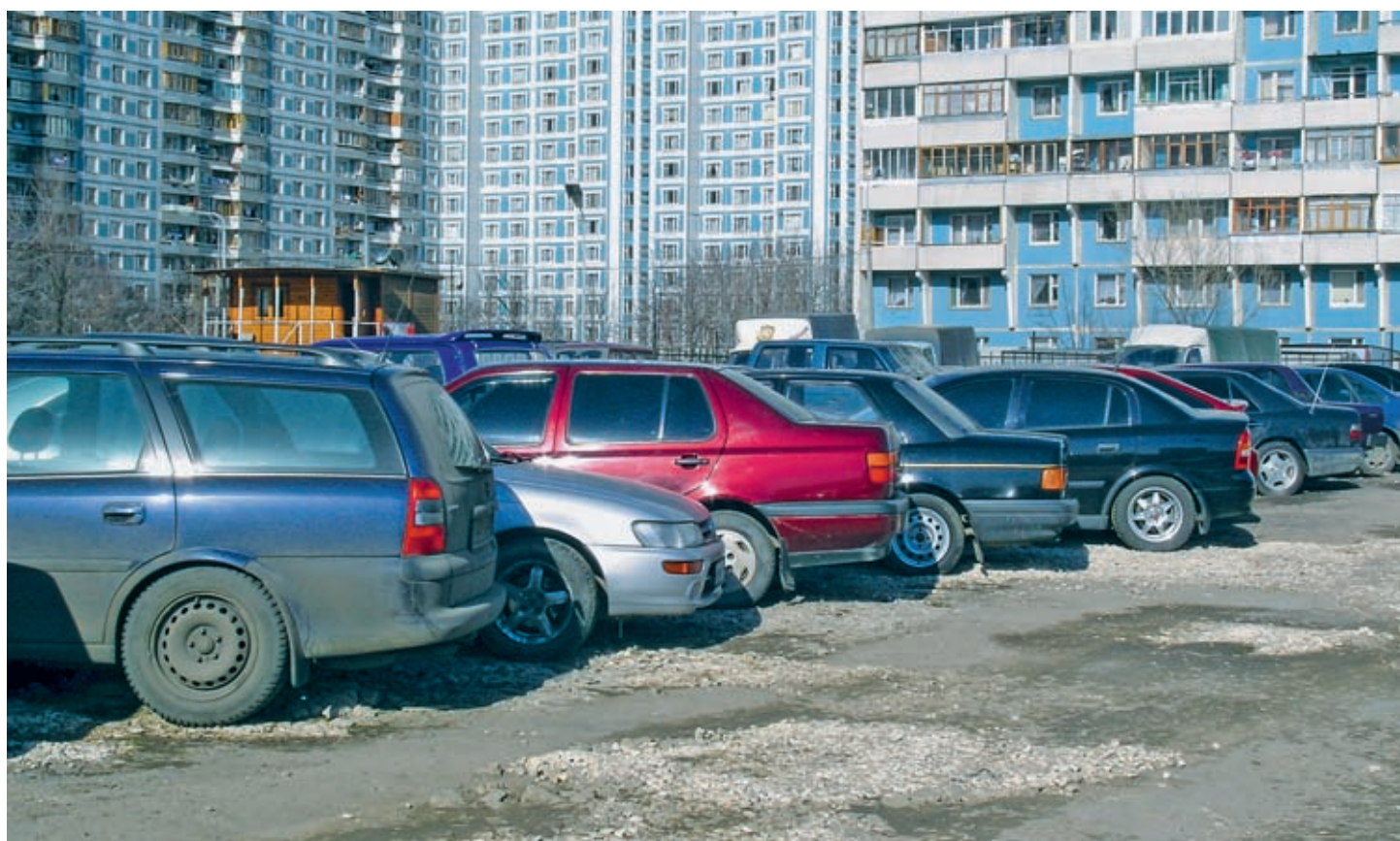
Буквально «без пяти минут мэр» удивил своей первой речью на церемонии вступления в должность, когда назвал ММДЦ «Москва-Сити» «градостроительной ошибкой». Так и осталось непонятным, зачем назвал, если тут же последовало обещание довести проект до конца. Ладно, будем считать, что заставить понервничать инвесторов входило в планы нового градоначальника. Гораздо приятнее прозвучало обещание Собянина решить в сотрудничестве с властями Московской области транспортные проблемы всего Московского транспортного узла. Этот вопрос и получил развитие менее чем через три недели.

» ТРАНСПОРТНЫЕ ПОЖЕЛАНИЯ

Речь о программном документе «Перечень первоочередных мероприятий по решению транспортных проблем города Москвы по элементам транспортной системы». Он же — «Комплексный план мэра Москвы». Он же совсем красиво — «124 пункта Собянина».

Строго говоря, ни планом, ни даже перечнем мероприятий документ не является, поскольку заполнены только графы «№ п/п» и «Наименование мероприятия». А вот графы «Срок выполнения», «Ответственные» и «Стоимость, млн руб.» остались девственно чистыми. А графы «Источник финансирования» нет вообще. Иначе говоря, речь идет о пожеланиях.

Пожелания благие. Многие из них озвучивал и Лужков. Например, вывести грузовые дворы ОАО «РЖД», таможенные терминалы и склады за пределы Москвы. Или обязать администрацию Подмосковья обеспечить места для стоянок грузового транспорта вблизи федеральных трасс в зоне Московского большого кольца («Большая бетонка», трасса А-108). А ведь Лужков и Громов не могли договориться о нескольких метрах по обочине МКАД.



Очевидно, у Собянина, бывшего вице-премьера и действующего члена Совбеза РФ, не возникнет личных проблем во взаимоотношениях с губернатором Подмосковья. Но есть сложности посерьезнее. Экономист Игорь Николаев написал в своем блоге: «Попытался оценить хотя бы порядок цифр. Вот, к примеру, обращает на себя внимание пункт 1.6: реконструкция федеральных дорог (расширение проезжей части головных участков основных магистралей на территории Московской области до четырех полос движения в каждом направлении) на участках от МКАД до Московского малого кольца с полной реконструкцией последнего (Минское, Волоколамское, Щелковское, Ярославское, Новорижское, Ленинградское шоссе и шоссе Энтузиастов). Напомню, что Московское малое кольцо («бетонка», А-107) имеет протяженность 335 км. Практически на всем протяжении — движение по одной полосе в каждую сторону. Разделительных полос нет. Дорога проходит через крупные населенные пункты (Ногинск, Звенигород, Электросталь и др.) без развязок. Для того чтобы выполнить только этот пункт плана, потребуются сотни мил-

лиардов рублей, вполне вероятно, что можно выйти и за отметку один триллион рублей».

Всего Николаев насчитал в качестве «порядка цифр» несколько триллионов и сделал вывод: «Таких денег сегодня нет ни у Москвы, ни у федерального центра. И быстрой красивой антипробочной кампании не получится».

Что ж, народу нужны мечты о светлом будущем. Мечты хлеба не про-

с Тверской через несколько часов после публикации этих самых пожеланий. Собственно, «антиларечная» кампания стартовала несколькими днями ранее. Каким-то образом новый градоначальник определил, что дорожному движению мешают около 600 киосков. В течение недели было снесено не менее 2 тыс.

Судя по всему, подчиненные, включая советников нового градоначальника, считать не особенно лю-

После того как программу улучшения транспортной ситуации доработают, «будут обсуждаться» возможности ее финансирования из городского и федерального бюджетов. Именно в такой последовательности

сят. Как пояснил заместитель мэра по транспортным вопросам Николай Лямов, после того как программу мер по улучшению транспортной ситуации в Москве доработают, «будут обсуждаться» возможности ее финансирования из городского и федерального бюджетов. Именно в такой последовательности.

Но кампания началась. Как? Правильно. Сносом киосков и массовой эвакуацией автомобилей

чальника, считать не особенно любят. Например, в середине декабря 2010 года мэр заявил, что столице не хватает 2 млн парковочных мест и поручил определить земельные участки под строительство недостающих «народных гаражей».

Исходя из средней вместимости типовых проектов «наргаров» в 400 машиномест получается, что столице необходимо 5 тыс. «этажерок». Площадь застройки среднего проек-



та составляет всего 20 соток. Однако с учетом санитарно-защитных зон требуется никак не меньше 0,5–0,7 га. То есть «этажерками» предлагается застроить 3% территории Москвы. Для наглядности: это три средних городских района.

» НЕ АВТО ЕДИНЫМ

Можно только приветствовать планы мэра по строительству не менее 15 км линий метро в год. То, что новые станции будут типовыми, тоже терпимо: не в театр пришли. Непонятно только, почему новая администрация уцепилась за заведомо провальные идеи. Первая — включение в систему Московского метрополитена Малого

кольца Московской железной дороги (МК МЖД).

Проблема в том, что многие платформы МК МЖД стыкуются со станциями метрополитена, лежащими в одном-двух перегонах от Кольцевой линии метро. Мало кому придет в голову переходить за дополнительную плату на электричку, а затем снова спускаться в метро. Неясно также, что делать с платформами в 300–500 м от станций метро: слишком далеко для пешего перехода, а строить промежуточную станцию просто нелепо.

Речи о том, чтобы превратить МК МЖД в настоящую линию метро (на нижней тяге), пока нет. Хотя только в этом случае преимущественно на-

земную линию на некоторых участках можно было бы «увести» под землю и состыковать со станциями метро. Половинчатые решения не работают.

Особо удивительно то, что одновременно ведется проектирование настоящего подземного второго кольца метрополитена. И тоже... в одном-двух перегонах от первого. Средства на проведение проектно-изыскательских работ по первому участку («Выставочная»–«Полежаевская»–«Динамо»–«Савеловская») в размере 1 млрд руб. уже зарезервированы в адресной инвестиционной программе Москвы на 2011 год. Весь проект обойдется в сумму до \$4–5 млрд (до 150 млрд руб.). Почему-то это даже

меньше, чем бюджет реконструкции МК МЖД в 230 млрд руб.

Вторая идея Собянина — продлить линии метрополитена в область. Идея не новая. В последние 15 лет поочередно озвучивались планы прокладки метро в такие города-спутники, как Химки, Мытищи, Балашиха, Люберцы. Причины отказа от этих проектов не объяснялись, но они очевидны. Первая: чем дальше протянутся ветки столичного метро, тем больше жителей Подмосковья сменят работу в своем регионе на более высокооплачиваемую в Москве. Но при всем уважении к жителям области, безусловно имеющим право работать в Москве, следует признать, что социальные проблемы области не решить продлением туда линий столичного метро.

Из первой причины вытекает вторая. Едущие в столицу на электричках жители области сегодня относительно равномерно «растекаются» между конечными станциями метро, промежуточными станциями и вокзалами

чин в два ряда. Но нельзя утверждать и то и другое одновременно.

Это походя брошенное предложение Н. Лямова повысить плату за проезд на маршрутках: «маршрутное такси предлагает более комфортные, качественные, быстрые услуги, успешно конкурирует с автобусами», а значит, виновно в пробках. Идея снизить стоимость проезда в автобусе, которая в Москве вдвое выше, чем, например, на родине Лямова в Смоленске, чиновнику в голову не пришла.

Пожалуй, из всего фонтана идей первым воплотится в жизнь предложение убрать турникеты из наземного транспорта. Но и это пока только теория.

» ГОРОД — ЭТО ЕЩЕ И ЖИЛЬЕ

В сфере жилищного строительства планы новой команды впечатляющи. Одним из важнейших шагов стало решение нового мэра расчистить завалы в сфере... статистики сдачи жилья. В начале декабря прошлого года

Создание конкурентной среды в строительстве не выгодно никому. **Столичный рынок монополизирован.** Вряд ли крупные игроки, а их можно уже сосчитать по пальцам, раскроют объятия для новых игроков

в центре города. В случае воплощения идеи мэра приезжающие будут аккумуляроваться в метро вне города. Как образно описал проблему председатель бюджетно-финансовой комиссии Мосгордумы Игорь Антонов: «Считаю, что выход метро в Московскую область — это ошибка. Уже там все вагоны будут забиты, а горожане смогут попасть туда только с разбегу».

Но все это пока только проекты. Помимо упомянутой «антиларечной» кампании на головы горожан свалилось не слишком много. Это глухие пока призывы «не превращать дворы в стоянки», которые вызвали такие же глухие призывы взяться за все, чем можно защитить «ракушки».

Это глупый призыв убрать с улиц города троллейбусы. Именно глупый. Можно клятвенно обещать очистить обочины от припаркованного транспорта. И можно сокрушаться по поводу того, что троллейбусы создают пробки, поскольку не могут объехать автомобили, припаркованные у обо-

Собянин приказал отказаться от штурмовщины и сдачи объектов «к определенной дате» — к 1 января.

«У нас не должно быть такого графика, чтобы мы все свои программы и задачи реализовывали к 1 января. Это советский принцип, который нигде не существует, кроме как в городе Москве, — заявил мэр. — Что-то должно быть сдано в первом квартале, что-то во втором, что-то в третьем, и не надо привязывать все к дате 1 января. Это смешно. Надо в целом реализовывать программу».

Не секрет, что в стремлении отчитаться перед федеральным центром в выполнении заданий «национального проекта» власти регионов, в том числе Москвы, несколько поигрывали со статистикой и записывали в счет сданных те квадратные метры, инвестиционные контракты по которым еще не были закрыты.

В результате возникли диспропорции. Сдача в первом квартале (а в последние годы — и во втором) безна-





дежно проседала. Зато последний месяц каждого года показывал такой объем сдачи жилья, что будь он стабильным в течение года, программа «Жилище» оказалась бы перевыполненной.

Между тем Москва за пять лет по объемам сдачи жилья скатилась с первого места в стране в конец первой десятки. И велика вероятность, что по результатам 2010 года столица скатится еще ниже. После рекордных 4,8 млн м² в 2007 году, Москва сдала 3,9 млн в 2008-м и 2,7 млн — в 2009-м. Чтобы сдать столько же в 2010 году, столице пришлось бы приписать весь объем следующего года, поскольку в 2010-м результат катастрофический. Называется цифра 1 млн м² жилья.

Очевидно, Сергей Собянин решил подвести итог «крепкого хозяйствования» прежней администрации. Чиновникам и девелоперам дана команда не приписывать. И это понятно. Брать на себя грехи предшественника неразумно. Собянин начнет вытягивать стройкомплекс столицы с максимально низких показателей.

» ДЕЛА БУМАЖНЫЕ

Не менее амбициозно выглядит и намерение сократить сроки подготовки строительной документации. Вице-мэр Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин обещает сократить в разы: «Сегодня время строительства, как правило, занимает на-

много меньше времени, чем получение всех согласований. Правительство Москвы является крупнейшим инвестором. И мы сами себе по кругу все согласовываем». Сроки оформления документации предполагается уменьшить со 120 до 55 дней, а сроки согласования — с 330 до 80 дней.

Хуснуллин сообщил о том, что готовятся предложения и по сокращению сроков самих монтажно-строительных работ: «Будем применять, где возможно, круглосуточную работу. По городским программам за бюджетный счет я предлагаю максимально перейти на типовые проекты, изменив лишь внешний архитектурный облик с привязкой к конкретному району. Это позволит максимально и по цене сэкономить, и по времени». На смену «хрущевкам» и «брежневкам» идут «собянинки»?

Что ж, как было сказано, 2010 год для столичного стройкомплекса стал абсолютно провальным. При прежней системе подготовки документации и при всем желании увеличение объемов строительства станет заметным в 2012–2013 годах. И Хуснуллин, и Собянин нацелены на то, чтобы уже в 2011 году был реальный результат.

Ситуация с оформлением проектной документации в Москве действительно неприемлемая. Она не менялась ни до кризиса, ни после него. Поэтому до сих пор практически все объекты в городе начинают возводиться до полного оформления документов. Это было выгодно мэрии, которая имела рычаг давления на девелопера. По понятным причинам это играло на руку сотрудникам проверяющих органов. Даже фальшивые борцы против любого строительства оказывались в выигрыше: девелоперу приходилось договариваться и с ними, вернее, с их лидерами. Парадоксально, но «недооформленность» документов в чем-то удобна и девелоперу: все это время идет торг о высотности здания. Договорятся — документы будут оформлены на большее число этажей. Не договорятся — в мэрии стучат кулаком и грозятся снести «незаконные» этажи. Выгодно всем. Хотя это и ненормально.

А главная проблема — создание конкурентной среды в строительстве — пока не затронута. И именно потому, что это не выгодно никому. Столичный рынок монополизирован. Возможно, уйдет «Интеко» или сменят владельца ее столичные объекты. Но это вовсе не означает, что оставшиеся крупные игроки, а их можно уже сосчитать по пальцам, раскроют объятия для новых игроков.

Вместо одних «близких к телу» компаний появятся другие. Сократятся сроки оформления проектной документации и согласований, но они будут иметь массу других предпочтений — в получении участков, подключении коммуникаций и т.п. Если не создать конкурентную среду, то решение частных проблем будет работать на прибыль и успешность этих компаний, которые хорошо работать не умеют и не мотивированы. Все реформы пойдут на холостом ходу.

» АВГИЕВЫ КОНЮШНИ И ИНВЕСТКОНТРАКТОВ

Маленькой сенсацией стало обещание Собянина провести инвентаризацию всех инвестиционных строительных контрактов в столице. Времени для того, чтобы разобраться с инвестконтрактами по 40 млн м² недвижимости различного назначения, градоначальник отвел всего два-три месяца.

Разобраться, по словам Собянина, означает решить, «нужны они или не нужны городу, помогают или меша-

ют его развитию». Учитывая приоритеты нового мэра, можно предположить, что в первую очередь станут оценивать, насколько каждый объект осложнит транспортную ситуацию в районе. В случае если объект признают проблемным, разорвать инвестиционный контракт будет не слишком сложно. Половина инвестиционных контрактов, по оценке Собянина, не реализуется. В то время как сроки исполнения многих контрактов давно истекли.

Например, из более чем 200 объектов, строящихся по инвестиционным контрактам в ЦАО, менее 80 имеют «срок реализации контракта» после 2008 года. А свыше 120 объектов — до 2007 года. И самые ранние из них с... 1993 года! Из них 30 объектов должны были завершиться еще в 1990-х годах, по большинству из них в графах «Состояние разработки документации: акт разрешенного использования, проектно-сметная документация», а также «Мосгорэкспертиза: номер дела, состояние дела, дата составления» до сих пор сохраняется пустое место или стоит пометка «не заказана».

Выяснить причины, мешающие компаниям собрать документы и взяться за контракт, крайне сложно, потому что большинство этих компаний най-

инвестконтракта — даже не проверяла паспорт у того, кто был другой стороной.

Инвесторы — люди занятые. Одни, согласно найденным ссылкам, занимаются прямым импортом точечных светильников, другие всецело посвятили себя торговле «прочими непродовольственными потребительскими товарами». Кто-то поглощен органическим синтезом, торгует бы-



товой техникой в одном из магазинов Новосибирска, ремонтирует кофемашины в Ростове-на-Дону или без затей исследует «конъюнктуры товарных рынков».

Подразделение Минобороны Спецстрой, которое, судя по информации на его сайте, может развернуть строительство в любой точке мира «в считанные недели», полтора десятилетия

столичных пенсионеров в соседние области. О да, конечно, по их желанию. Идиотичны идеи о переводе столичного зоопарка в ближнее Подмосковье. Поразительно, во что превратились московские улицы в первый же снегопад без Лужкова.

Но главные вопросы вызывает стиль руководства городом, который избрала новая команда. Собянин заявил о желании усилить роль орга-



нов местного самоуправления в подведомственном городе. В частности, главы управ будут назначаться только по согласованию с некими, не известными Конституции РФ, координационными общественными советами. Впрочем, градоначальник признал, что и сегодня главы управ назначаются данными «советами», в которых участвуют «депутаты и представители общественности». Собянин лишь повелел префектам отныне «делать эти мероприятия неформальными, чтобы действующие главы управ отчитались в работе и доказали свою профпригодность». После чего, надо думать, «депутаты и представители общественности» не формально, а всей душой одобряют мнение префектов и мэра о главах управ.

Тот же стиль управления Собянин продемонстрировал, предложив общественной организации «Деловая Россия» ежемесячно докладывать о проблемах, связанных с «нечистоплотностью чиновников правительства Москвы». «Я бы попросил вас ежемесячно направлять доклад о проблемах в этой сфере вплоть до того, чтобы вы информировали о тех структурах правительства Москвы, чиновники которых нечистоплотны», — сказал градоначальник и заверил «купцов и промышленников», что «ничего зазорного в этом нет»: «Мы должны понимать, что происходит, знать конкретные случаи, которые напрягают бизнес». ■

Каким-то образом новый градоначальник определил, что дорожному движению мешают около 600 киосков. В течение недели было снесено не менее 2 тыс. Судя по всему, подчиненные мэра считать не любят

ти нельзя. «Надежные партнеры правительства Москвы» не имеют интернет-сайтов, не предлагают какой-либо контактной информации и вообще упоминаются только в связи с данным инвестиционным контрактом и всевозможными правовыми конфликтами.

Некоторых своих «надежных партнеров» столичные власти не смогли найти даже тогда, когда на объектах происходили несчастные случаи. Как, например, при обрушении здания на Садовнической набережной, № 71/8 в июне 2009 года, во время которого погибли трое рабочих. Погибших и раненных и назначили виновными, а телефон, «который оставил владелец», по сообщению мэрии, не отвечал. Видимо, мэрия — одна из сторон

возится с объектами в центре Москвы. Бесконечно долго возводится без документов представительство Республики Тыва. Правда, злые языки утверждают, что оно давно построено и успешно эксплуатируется в обход бюджета республики и что будто бы это вызвало небольшой скандал в верхах Енисея. Наконец, сроки исполнения нескольких инвестиционных контрактов сорвал даже инвестор, обозначенный термином «горбюджет».

» РАЗГОВОРНЫЙ СТИЛЬ УПРАВЛЕНИЯ

Непродуманные акции и заявления новой администрации раздражают москвичей. Отвратительно словоблудие о возможном переселении