

Опубликовано 11 марта, 2013 - 11:58

О том, что российская столица покажет инвесторам на международной выставке недвижимости MIPIM, рассказал глава города



Власть в Москве стала открытой и понятной. Этот тезис Сергей Собянин попытался доказать в интервью «Ведомостям», подробно ответив на все, включая неудобные, вопросы — в частности, о том, почему власти проводят столь жесткую политику в отношении автолюбителей, держателей лотков и палаток, частных арендаторов. По его мнению, все это идет на пользу москвичам. В интервью «Ведомостям» он рассказывает о городском хозяйстве и о своем намерении участвовать в выборах.

— Полтора года назад, давая интервью «Ведомостям», вы с воодушевлением рассказывали про свои планы, перспективы. Сейчас кажется, что поднакопилась усталость и есть определенное разочарование. Так ли это? Какое у вас настроение?

— Как видите, хорошее. (Смеется.) Если полтора года назад мы говорили о планах и перспективах, то сегодня можно об их реализации. Помните, мы говорили о модернизации здравоохранения? Сегодня мы практически закончили обновление всего медицинского оборудования в городе. Говорили о реформе образования — она также почти завершена. Seriously поправили материальную базу и заработную плату учителей (в 2010 г. учителя зарабатывали в среднем 39 000 руб., по итогам 2012 г. — 57 000 руб. в месяц). Много обсуждали проблемы транспорта, программу развития метрополитена. Все это сейчас реализуется — и в таких масштабах, которые Москва еще не видела. Конечно, с одной стороны, это вызывает удовлетворение. С другой — чтобы получить максимальный эффект, программы должны быть доведены до конца.

— Другими словами, вы довольны всем, что развивается и как развивается в городе?

— Да, я доволен тем, что нам удалось сдвинуть с мертвой точки многие проблемы, которыми в Москве годами не занимались. Есть, конечно, более простые задачи — например, в благоустройстве города мы за два года прошли путь больше, чем за предыдущие 10 лет. Но это локальные объекты и задачи, которые быстро решаемы. А есть задачи, требующие пять и более лет. Если говорим о метро, то программа будет реализована до 2020 г. Реализация ее локальными проектами, конечно, даст какой-то эффект, но не решит проблемы.

— Командой тоже довольны? Все на местах или нужно кого-то поменять?

— Может быть, я бы с удовольствием поговорил на эту тему, но не буду, чтобы не обижать коллег. (Смеется.) В основном все они справляются со своими обязанностями. У всех они разные, их сложно сравнивать. Главное — чтобы они выдержали и тот темп, который задан, и ту колоссальную нагрузку, которая на них свалилась. Я, как могу, их подбадриваю, но и не забываю строго спрашивать.

— Как подбадриваете?

— Добрым словом. (Смеется.)

— А сами психологическую нагрузку выдерживаете?

— В отличие от моих молодых заместителей я в этой шкуре уже не первый десяток лет, поэтому мне немножко проще — можно сказать, задубел. (Смеется.) На самом деле очень серьезная психологическая нагрузка, но справляемся.

— Москва проводила открытые конкурсы на кадровый резерв правительства Москвы, на руководителей управ. Идут в основном чиновники. Как вы считаете, почему это неинтересно, например, бизнесменам?

— Я помню, как меня критиковали, что в составе правительства слишком много коммерсантов. Я не боюсь этого, если вижу, что человек профессионал и ему интересно заниматься этим делом, он справится. Коммерсанту сложно вот так с головой окунуться в новую должность, например, того же главы управы. Снизу тебя население подпирает, сверху мэр воспитывает через раз, объявляет выговоры, а то и увольняет — непростая история. Зарплата невысокая, будет воровать — посадят. Что ему там делать? Это должен быть человек, уже принявший для себя решение, что он выбирает государственную службу как свою дальнейшую судьбу. А просто так попробовать, бросить бизнес свой на чьи-то там плечи — это очень сложное решение. В среде чиновничества обычно продвигаются по служебной лестнице кадровые чиновники — они выбрали этот путь, они занимаются этим всю жизнь и другого пути для себя не видят.

Нам отступать некуда

— Направлений, которыми недовольны, нет вовсе?

— Мы должны развивать все отрасли и, несмотря на приоритеты, двигаться во всех направлениях. Поэтому создали 16 государственных программ, по которым работаем. Главнейшая проблема — это инфраструктура, в первую очередь транспортная. Без ее решения другие проблемы в городе не будут решаться. Вряд ли возможно создать комфортный город, в котором люди по 2,5 часа добираются на работу. Но эта проблема не только и не столько московская. Через Московский транспортный узел перевозится более 60% всех российских грузов. Если мы не решим проблему Московского транспортного узла, мы в целом не решим транспортные проблемы страны, которая, наращивая свой экономический потенциал, будет сталкиваться с ограничениями инфраструктурного характера в центре России. Говорят: зачем сюда ехать? Давайте мы объедем эту территорию. Но ее невозможно объехать! Инфраструктура создавалась столетиями. И ее перестроить будет гораздо сложнее, чем помочь ей задышать заново, сделать ее более эффективной. Например, построить ЦКАД, реконструировать окружную железную дорогу, построить логистические центры и т. д.

— С 1 марта вы ограничили въезд грузовиков на МКАД. Вы говорите, что объехать Москву невозможно, куда же им деваться? Если они будут скапливаться на въезде и создадут коллапс, можете отменить свое решение?

— Нам отступать некуда — позади нас Москва. (Смеется.) А чтобы они не парковались на обочинах дорог, у ГИБДД, Росавтодора есть полномочия поставить запрещающие знаки, что они, собственно, уже и сделали. Никакого коллапса там нет, паркующихся машин сегодня стало меньше. Парковочное пространство, которое мы дополнительно создали, пока не используется. Например, на Калужском шоссе бесплатная парковка, где оборудованы кафе, туалеты, а машин почти ноль! Такой проблемы пока не существует, да она и не может существовать, так как пока только 15% от общего потока отказалось от проезда в дневное время. И для этого совсем не надо парковаться вблизи Москвы, нужно просто изменить

логистику движения, потому что они, как правило, знают примерное время въезда в московскую зону.

— А штрафы помогут?

— Нас абсолютно не устраивает то количество грузовиков, которые подчиняются нашим решениям, поэтому мы будем наращивать административные штрафы ежемесячно и в итоге до 5000 руб. Тогда это будет уже существенным штрафом. Почему мы не сделали этого сразу? Как раз для того, чтобы дать им возможность адаптироваться, довести до их сознания, что такой запрет существует. Потому что, сколько бы мы об этом ни говорили, когда начинают водителей спрашивать, многие из них говорят: «А что такое? Мы в первый раз слышим!» Я полагаю, сейчас мы примем решение, что с 1 апреля штраф составляет 1000 руб., потом — 2000, 3000 и 5000 руб. Никакого повышения цен и дефицита на московском рынке не возникнет точно, потому что речь идет о транзитных грузовиках, а не тех, которые приезжают сюда на выгрузку, — это отдельная ситуация.

В мире нет ни одного мегаполиса, который бы разрешал грузовикам свободно разъезжать, когда им заблагорассудится. Более того, в большинстве европейских стран — в той же Германии — в выходные вообще запрещено грузовикам ездить даже по магистральным дорогам. Все выстраивают свой бизнес, понимая, что невозможно совместить грузовое движение с легковым, даже первоклассные автомагистрали не справляются с такой задачей.

— Город принимает драконовские меры в отношении автомобилистов: штрафы, сужение парковочного пространства, выделенные полосы. Чем эти меры компенсируются?

— Вы удивитесь, если я скажу, что это как раз для них все и делается, потому что автомобилей в Москве такое количество, что существующая инфраструктура их вместить не может. Все мировые столицы вводят ограничения, но они в первую очередь направлены на пользу для самих же автомобилистов. Что сегодня происходит? Сначала останавливаются на левой полосе движения, потом на правой, потом во второй ряд становятся, потом в третий. А дальше все остановились. Анархии на дорогах быть не может. Кстати, мы не уменьшаем парковочное пространство — мы за два года создали дополнительно 700 000 машино-мест к имеющемуся 1 млн. Мы просто говорим о том, что надо выполнять требования дорожных знаков. Тогда количество фактически паркующихся машин сократится. Это решает две задачи: увеличивается скорость передвижения по этим улицам и у автомобилиста появляется выбор — либо штрафы, либо платная парковка, либо общественный транспорт. Но задачи всех пересадить на общественный транспорт нет. Если таких будет максимум 15%, ездить станет комфортнее.

— Вы не хотите установить обратную связь с автомобилистами? Например, на Щелковском шоссе дорогу для трамвайных путей в районе Русаковки приподняли, в результате в одном месте всего одна полоса для автомобилей. То есть гарантированная пробка даже в воскресенье.

— Считайте, что вы такую связь сегодня смогли обеспечить. (Улыбается.) На самом деле на портале департамента транспорта обо всех этих проблемах можно говорить. Мы работаем и с блогерами, которые на этой теме подвизались. Кстати, по их предложению мы реализовали около сотни локальных мероприятий, которые небольшими затратами решали серьезные проблемы. Более того, пошли дальше — сами начали анализировать узкие места, которые можно расширить небольшими мероприятиями. Набрали больше 1000, распределили по годам, вычленили первоочередные и несколько сотен из них реализуем уже в этом году.

Метро не остается Золушкой

— Москва расширяет магистрали, которые, например, на МКАД упираются в узкое горло. Какой смысл в такой работе?

— В границах Москвы мы не только сформировали все программы, но и обеспечили финансирование, проектируем и уже строим. Что касается дорог за границами Москвы — ситуация сложнее, но впервые в истории наших отношений с Московским регионом и Минтрансом нам удалось синхронизировать реконструкцию наших вылетных магистралей с продолжением их в виде федеральных дорог. Ведь проблема всегда в чем была? Либо они реконструируют быстрее нас, а Москва не двигается, либо наоборот. Сегодня сроки работ по реконструкции 75% всех вылетных магистралей или совпадают, или почти совпадают с разницей в 2-3 года, что для стройки приемлемо.

— Что вы имеете в виду под 25%?

— Скажем, из десятка основных вылетных магистралей, которые мы реконструируем, семь синхронизированно реконструируются или находятся в федеральном проекте Минтранса. Та же Ярославка. В свое время Минтранс ее реконструировал со своей стороны почти полностью (я считаю, что ее надо расширить на въезде в Москву, потому что там остается узкое горлышко), а Москва — нет. Это очень важно, потому что либо мы их будем запирать, либо они Москву.

Но здесь есть маленькое «но»: какие бы мы сроки ни рисовали, любое линейное строительство требует изъятия земельных участков, особенно это касается федеральных трасс, которые приближаются к МКАД. Где-то в поле, наверное, таких проблем нет. Но когда мы въезжаем в Москву, эти горловины застроены торговыми центрами, заправками, ларьками, рынками, и, конечно, нужен ускоренный порядок изъятия этих земель для данных территорий. По действующему законодательству на это требуется не один год, не два, а минимум 3,5-4. К сожалению, это сложившаяся практика.

— Когда появятся перехватывающие парковки на въезде в Москву, неподалеку от крупных магистралей, где можно бросить машину? Например, планируется у ст. м. «Измайловская», но туда еще надо добраться, а если в этом направлении поедет несколько тысяч авто, то все встанет. Почему не сделать парковку на въезде в город и пустить оттуда до метро шаттлы?

— Мы не можем строить парковки или транспортные узлы на территории Московской области. У нас есть понимание с подмосковным правительством, что пересадочные транспортные узлы будут создаваться и на их территории. В нашей московской программе речь идет о существующих пунктах пересадки с общественного транспорта (автобусов) на железную дорогу, на пригородное сообщение и на метро. Их в Москве более 200. Таким образом, речь идет не о создании новых, а об обустройстве действующих пересадок. Если вы сегодня приедете на такой «транспортный» в кавычках узел, то скорее всего увидите нагромождение ларьков, грязи, нелегальных извозчиков. На первом этапе мы хотим упорядочить это пространство, сделать нормальную логистику движения, обеспечить контроль за теми, кто приезжает, кто паркуется. Мы взяли на себя гигантскую задачу — в этом году благоустроить примерно 180 узлов. На следующем этапе — делать транспортно-пересадочные узлы уже в капитальном исполнении.

— Некоторые из них предусматривают строительство по 200 000 кв. м недвижимости. Зачем? Ведь они будут притягивать потоки.

— Правильный вопрос задаете. Существующие выходы из станций метро, транспортно-пересадочные узлы никак не обустроивались — есть выход из метро, станция железной дороги, автобусы подъезжают. А вокруг них огромное количество торговых центров и рынков. Что получается? Человек пересеживается с одного вида транспорта на другой в абсолютно некомфортных условиях. Во всем мире делается по-другому. Делается транспортно-пересадочный узел, который в первую очередь учитывает нужды пассажиров при пересадке: куда заезжают автобусы, как идет пересадка в метро или на пригородную электричку. И потом гармонично достраиваются торговые площади. Во-первых, это дает привлечение инвестиций для обустройства транспортных узлов, потому что никаких бюджетных денег на решение этой задачи не хватит. Но таким образом на этом мини-вокзале создаются комфортные условия и для того, чтобы кофе попить, приобрести какие-то минимально необходимые товары. В Сеуле, например, метро финансируется за счет тарифов всего процентов на 45, а на 55% — как раз за счет сдачи в аренду помещений. А в Москве ненормальная ситуация: мы самые выгодные территории отдаем коммерсантам, а метро остается Золушкой вместе с пассажирами.

— Пропускная способность метро давно уже превышена. Пускать поезда чаще невозможно. Те цели, которые вы поставили, будут реализованы к 2021 г. А как будете проблему решать все это время? Кажется, людей скоро будут заталкивать в вагоны, как в Японии.

— Для этого мы создаем новые линии — Солнцевскую, Кожуховскую, другие новые радиусы. И самое главное — начинаем строить Третий пересадочный контур, который позволит людям пересеживаться на другие ветки, не доезжая до самого центра. Более того, мы начали реконструкцию так называемого Малого кольца железной дороги (МКЖД), которое станет еще одним дополнительным пересадочным контуром. То есть у нас кроме одной Кольцевой линии появится еще два больших кольца, которые более равномерно распределяют эти потоки. МКЖД будет реконструировано к 2015 г. После реализации этой программы мы ожидаем уменьшения загрузки метро на 10-15% даже с учетом роста количества пассажиров.

И последнее: у нас не всегда и не столько линии метро перегружены, сколько станции, особенно конечные. Поэтому продление линий разгружает предыдущую станцию, обеспечивает доступность метро для жителей, и они не мотаются часами через МКАД на автобусах. Да и сама линия загружается более равномерно. Это очень важно.

В Москве никогда много жилья и не строилось

— В этом году мэрия едет на выставку недвижимости MIPIM огромной делегацией. Что везете?

— Считаем, что Москве есть что показать. Мы определились с теми направлениями инвестиций, которые нужны Москве, понимаем, в какие секторы эти инвестиции привлекать, у нас есть уже готовые проекты. Инвестиционный климат зависит не только от строителей, но и от земельно-имущественного комплекса, экономического и т. д. Мы хотим представить новую инвестиционную политику Москвы.

— Поясните.

— Мы отказались от проектов, которые невыгодны для города, для москвичей, и предлагаем делать в первую очередь то, что принесет пользу городу.

— А инвесторам-то какой от этого интерес?

— Если мы не разрешаем им строить там, где они хотят, и с той долей маржи, которую они бы заработали при этом, это не означает, что Москва стала неинтересна для инвесторов.

Объектов для вложения инвестиций более чем достаточно: и торговые центры, и жилье, и офисы. Только они будут играть по нашим правилам, но эти правила понятны и пойдут на пользу развитию города. Вот, собственно, в этом заключается новая инвестиционная политика. Плюс к тому мы стараемся готовить крупные проекты под ключ. Это «Нагатинская пойма», где мы предполагаем строительство тематического парка. Проект будет с техническим заданием, предпроектными решениями, градостроительной документацией, и инвестору уже не придется бегать по согласующим инстанциям. То же касается площадки с Зилом, где мы четко определяем правила, объемы застройки. Мы за то, чтобы готовить максимально понятную для инвесторов документацию. Количество земельных участков, выставляемых на торги с готовыми градостроительными решениями, год от года растет. Если в предыдущие годы это были единицы, в прошлом году — десятки, то в этом — уже более сотни.

— Арендная ставка на землю для некоторых девелоперов увеличилась в десятки раз. Не боитесь их отпугнуть?

— Не арендная ставка земли, а бонус на строительство. Раньше в Москве существовали так называемые инвестиционные контракты, по которым город получал долю. Инвестконтракты уже не заключаются, но механизм получения городом доходов от новых строек должен быть. Если мы возьмем, к примеру, строительство 1 кв. м жилья, то инвестору он обходится от 30 000 до 100 000 руб. А город на этот же 1 кв. м должен затратить 12 000 руб. на строительство детсадов и школ, 12 000 руб. — на транспортную инфраструктуру, еще столько же — на инженерную. Фактически мы дотируем девелоперов. Поэтому мы приняли постановление о том, что часть рыночной стоимости земли инвесторы должны заплатить в бюджет. Сейчас переходим на расчет по кадастровой стоимости. Она более понятна, и инвестор уже заранее знает, сколько он должен выплатить городу при реализации того или иного проекта: в зависимости от объема строительства, объема дополнительных площадей, которые он получит. Соответственно, можно легко подсчитать и определиться, стоит ли вообще этим проектом заниматься.

— Вы возглавляете ГЗК, которая еще и одобряет новые проекты. Как изменился состав инвесторов — их стало больше или меньше?

— Общий объем частных инвестиций в городе в 2012 г. увеличился на 25%. Это очень большая динамика. С учетом того что мы расторгли контрактов на 10 млн кв. м, нам предрекали, что теперь все рухнет, жилье и коммерческую недвижимость перестанут строить, а в реальности мы по всем показателям строим больше, чем в предыдущие годы! Другой вопрос, что мы для себя определили приоритеты, где эта недвижимость нужна, какого качества, какого направления. Стараемся меньше давать разрешений на строительство офисов и создание рабочих мест в центре города, больше — под жилье, гостиницы, апартаменты, чтобы сбалансировать количество рабочих мест и жилья. На окраине стараемся, наоборот, нагрузить инвестора, чтобы он больше создавал рабочих мест, потому что там огромное количество жилья и полное отсутствие рабочих мест. Что касается новых территорий, проводим политику, чтобы рабочих мест строилось больше, чем жилья.

— А если переезд федеральных чиновников не состоится? Готовы ли переехать городские структуры?

— Вполне возможно, какие-то и переедут. Но на самом деле это не проблема для данной территории, мы легко перекрываем эту проблему созданием коммерческих рабочих мест. Там строятся офисы на десятки тысяч рабочих мест.

— Есть ли у руководства города понимание, что делать с жилищным строительством? В Москве на одного человека приходится всего 19 кв. м. При этом вы говорите о том, что перезастраивать Москву не нужно.

— Это невозможно! Не то чтобы не нужно — это невозможно.

— Почему? Возможно — как раньше, например.

— Нет, это невозможно. Это приведет к такой тяжелой среде, что для москвичей будет не в радость. Когда мы хотим что-то уплотнить, встречаем самое жесткое противостояние жителей! Но я должен сказать, что в Москве никогда особенно много жилья и не строилось. Это миф. Если вы возьмете прошедшее десятилетие, то в среднем в Москве строилось около 3 млн кв. м в год. Мы сегодня строим уже 2,5 млн. С учетом новых территорий, думаю, легко достигнем показателя в 3 млн. Что самое парадоксальное, несмотря на то что за последние десятилетия было построено 30-50 млн кв. м, обеспеченность жильем не увеличилась, а уменьшилась. Правда, здесь есть и статистические хитрости. Многие покупают жилье в Подмосковье, оставляя московскую прописку. В результате получается формальный перекоп в сторону Москвы. Заметьте, жилья в Московской области строится раза в 2 больше, чем в Москве. У нас меньше строится, а количество жителей растет. Это же неестественно!

— Вы подняли тему сопротивления жителей... Про общественные слушания москвичи не всегда даже успевают узнать — их специально тихо проводят?

— Крупные проекты всегда привлекают к себе внимание, идет бурное обсуждение в средствах массовой информации, включаются политические партии, общественные организации, поэтому информации по ним, как правило, достаточно. И мы понимаем, с какими трудностями сталкиваемся и какие проблемы у населения с этим возникают. Пытаемся по каждому поводу найти компромиссное решение. Что касается небольших объектов — до 1500 кв. м, — мы отдали их на местный уровень, депутатам органов местного самоуправления. Без их согласия эти объекты строиться в Москве не будут.

— Есть ли общая позиция по строительству храмов? С одной стороны, людям нужны культовые учреждения, с другой — все перезастроено.

— Именно поэтому мы отдали эти вопросы на откуп депутатам районного уровня, они избираются людьми, которые живут в этом районе, они отвечают перед ними и путем дискуссий в конце концов придут к определенному решению. Конечно, на 100% удовлетворить всех невозможно, но вполне реально выявить и учесть мнение большинства.

— Большой резонанс возникает, когда начинают стройки в парках.

— Мы не строим в парках того, что ухудшило бы экологию. Самое большее — это небольшие храмы, и то по желанию жителей. Небольшие спортивные объекты, причем они строятся без вырубки зеленых насаждений, ведь сегодня наши особо охраняемые природные территории во многом, извините, представляют собой просто помойки или пустыри. Нет такого, что они засажены первоклассными деревьями... Те же Мневники: посмотрите, что там происходит — это же кошмар! Мы в прошлом году десятки тысяч тонн мусора оттуда вывезли. Это очень мало похоже на особо охраняемую природную территорию.

— То есть москвичи могут быть спокойны — если есть парк, он и останется?

— Абсолютно! Мы столько денег в развитие парков в Москве вложили, как не вкладывалось за последнее десятилетие. Колоссальный объем: благоустройство, очистка прудов, речек,

посадка деревьев, кустарников -измеряется десятками тысяч. Как мы можем потом на бульдозере заехать? Более того, мы начинаем помогать даже тем паркам, которые не входят в зону нашей ответственности. Тот же «Лосиный остров» — федеральный национальный парк, тем не менее мы заключили с ним соглашение, почистили его, провели там субботники, с этого года начинаем выплачивать им субсидии, чтобы они лучше убирали и содержали его. В тех же «Сокольниках» ко мне подходили местные жители и говорили: «Ой, да не надо, ни в коем случае! Смотрите, здесь у нас танцевальная площадка — вы ее сохраните, а вот здесь деревья не вырубите». Сейчас такого беспокойства нет, мы всю активную часть жителей включили в совет по развитию парка. Должен сказать, что количество москвичей, посещающих парки, за последние два года увеличилось вдвое. Это означает, что они стали местами притяжения.

Мы не стремились изничтожить ларьки

— В 2010 г. мэрия начала кампанию против ларьков и палаток. А ведь это потеря рабочих мест.

— Мы никогда не стремились изничтожить все ларьки в городе. Мы говорили о том, что давайте оставим ту часть сети, которая необходима для жителей. Утвердили отраслевую схему размещения ларьков по каждому району, согласовали с депутатами, общественностью. Сами жители сказали: вот эти ларьки пусть работают, а шаурма, китайский ширпотреб не нужны. Как они сказали, так мы и сделали.

При этом надо иметь в виду, что в этих торговых точках занято максимум 10-15% москвичей, все остальные — иногородние. Поэтому вопрос еще и в том, какую рабочую силу мы сюда привлекаем и зачем. И еще один немаловажный фактор: если у нас уходит уличная торговля, обязательно возникают форматы другой, более цивилизованной — свято место пусто не бывает.

— В Петербурге, где всегда было очень дорого, уже появилось много отелей, где за \$50-60 можно снять небольшой номер. Почему в Москве по-прежнему дефицит?

— Мы стараемся помогать инвесторам, которые заявляют о том, что хотят построить гостиницу 3-звездочную, недорогую. В приоритетном порядке выдаем градостроительную документацию, разрешение на строительство. Каждый год в Москве вводится 2000 номеров. Думаю, их количество будет увеличиваться, исходя из того объема, который мы сегодня видим и по разрешениям, и по заинтересованности инвесторов. Впервые в Москве утверждена отраслевая схема строительства гостиниц, мы знаем теперь, какого класса гостиницу в каком районе Москвы нужно построить.

Плюс к этому целый ряд инвестиций сегодня привлекается в социальную сферу и транспортную инфраструктуру — это концессионные соглашения по строительству детских садов, больниц; это контракты жизненного цикла по производству и поставке вагонов метро, которые мы разрабатываем. И в ближайшее время выйдем с этим конкурсом.

— Расскажите подробнее про этот конкурс.

— Если мы сегодня вынуждены покупать вагоны у единственного исполнителя — «Трансмашхолдинга», то это будет международный конкурс, в котором смогут участвовать практически все основные производители вагонов. Но при этом мы не просто вагоны покупаем, а, по сути дела, покупаем услугу на полный жизненный цикл. Они поставляют вагоны, а мы расплачиваемся с ними в течение 30 лет. Поставщик обязан выпускать вагоны на линию в соответствии с нашими требованиями по эксплуатации



и содержать состав в надлежащем состоянии. Такие контракты позволяют нам минимизировать единовременные расходы, растянуть их на десятки лет. Мне кажется, что это интересные проекты частно-государственного партнерства.

— Какая сумма будет выделена на обновление подвижного состава?

— Около 200 млрд руб., если просто закупать их одновременно. Если через контракты жизненного цикла, то она разложится примерно на 30 лет.

— Что мешало раньше привлечь иностранные компании к производству вагонов?

— Я не знаю, не могу на этот вопрос ответить. Меня вообще этот вопрос периодически мучает, что мешало Москве создать масштабные программы по строительству метрополитена, реконструкции дорог, пригородных электричек. Это первоочередные задачи для развития города, но почему-то они ушли на десятый план, ушли в постоянные дебаты с федеральным правительством, Минфином, хотя у Москвы всегда были ресурсы, для того чтобы хотя бы начать их реализовывать: создать проектную документацию, зарезервировать земельные участки, подготовить их.

Мне все равно — оппозиционер или нет

— В 2014 г. выбирают Мосгордуму, в 2015 г. — мэра Москвы. Имеет ли смысл ради экономии средств, как это часто делают в других регионах, совместить выборы? Стоит ли провести досрочно выборы мэра?

— Я думаю, что эта экономия вряд ли будет целесообразна. Москвичи должны спокойно осуществить свой выбор по составу Московской городской думы и так же спокойно отдельно от думских выборов выбрать мэра. Если мы все это совместим, то, я думаю, это будет такая каша, что будет сложно разобраться, за кого, по какому поводу голосовать. Это две большие кампании: город огромный, большое количество общественных и политических организаций... Поэтому, я думаю, чтобы не создавать лишних проблем и не комкать эти избирательные кампании, они должны быть разведены и проводиться отдельно. Но это мое мнение.

— При мэре Юрии Лужкове было понятие «список Лужкова». Как правило, те кандидаты в депутаты Мосгордумы, кого он в этот список включал, особенно одномандатники, без труда проходили, потому что...

— ...потому что было определено, что они должны пройти. (Смеется.)

— Список Собянина будет?

— Пока не задумывался над этим, но вряд ли. Москвичи должны сами определяться, за кого голосовать. Что касается партийных списков — посмотрим. Придет время — определимся.

— С вами же будут советоваться наверняка — по крайней мере как с одним из руководителей «Единой России». Считаете ли, что московский парламент стоит омолодить? Семеро депутатов из 35 сидят в нем уже по 20 лет, многие — по 15. Что бы вы посоветовали в этом смысле?

— Давайте мы доживем до выборной кампании. Вы предлагаете мне пофамильно назвать депутатов — я думаю, это преждевременно, да и невозможно. Что касается опыта, опыт всегда должен сочетаться с молодостью, должен быть паритет и того и другого, для того чтобы была какая-то динамика развития.

— Но обновление нужно?

— Я думаю, что бы я там ни рисовал, обновление обязательно будет, это показали выборы депутатов местного самоуправления: значительно обновился их состав, много прошло и оппозиционных депутатов, и молодых людей, которые вообще никогда депутатской деятельностью не занимались. Теперь они вошли во вкус, хотят баллотироваться в депутаты Мосгордумы, ну и слава богу.

— Вы видите для себя какую-то возможность, если позовут, вернуться в федеральное правительство?

— Так может рассуждать человек, который там не работал, — это тяжелая и часто неблагодарная работа. На посту мэра работать не легче, но по крайней мере ты сам отвечаешь за то, что ты делаешь, видишь результат. Это приносит большее моральное удовлетворение, поэтому я никаких такого рода планов не строю.

— О практике согласования уличных акций... Мы видим, как мучительно согласовывается маршрут с оппозицией, на уступки ей не идут, в центр не пускают. А акции провластных сил на центральных улицах и площадях согласовываются быстро и незаметно. Справедливо ли это?

— Ну вот возьмите последнее шествие. Мы дали оппозиции маршрут по Бульварному кольцу от Пушкинского до Сахарова. В это же время была заявлена другая акция, в защиту детей, мы дали ей маршрут до Новопушкинского тоже по Бульварному кольцу. То есть и те и другие практически по одному кольцу прошли. Более того, тот маршрут, которым прошли митингующие в защиту детей, мы предлагали к прошлой акции оппозиции, они от него отказались. Поэтому говорить, что мы какую-то принципиальную разницу делаем, я бы не стал. Но есть и другой аспект. Правоохранительные органы всегда учитывают риски при проведении того или иного мероприятия: вопросы безопасности; могут или не могут сами организаторы митинга обеспечить безопасность; вопросы транспортного обеспечения; транспортной нагрузки на город. Вы хорошо знаете, что оппозиция, которая сейчас проводит митинги или шествия в центре, четыре года назад даже и не мечтала об этих маршрутах; мне кажется, в этом плане мы продвинулись очень далеко.

— Но у них есть шанс когда-нибудь попасть на Охотный Ряд, как это было год назад у сторонников Владимира Путина?

— На Охотном Ряду проводила митинги КПРФ, митинги ЛДПР рядом проходили. Нужно еще иметь и какую-то историю отношений, историю того, могут или не могут те или иные организаторы обеспечить безопасность.

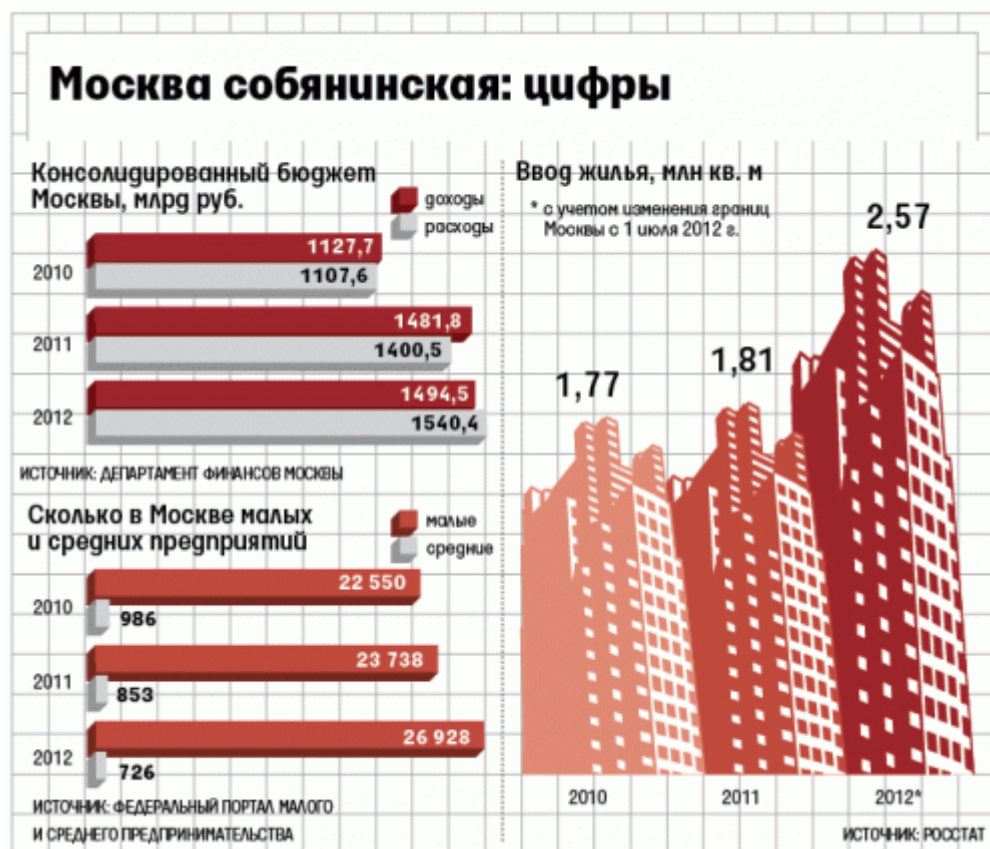
— Кредитную историю, можно сказать.

— Доверия, да. Все может быть, но надо иметь в виду, что целый ряд объектов, особенно в центре города, вообще согласовывается не нами, а Федеральной службой охраны, потому что они находятся в непосредственной близости от федеральных органов госвласти.

— Если на выборах Мосгордумы и мэра кто-то из оппозиции хорошо себя покажет, не исключаете, что кого-то можете и в правительство пригласить?

— Я не рассматриваю для себя такую систему, при которой человек имеет такие-то политические взгляды и именно поэтому я должен его взять на работу. Мне вообще все равно, оппозиционер он, не оппозиционер... Он способен работать, он придаст что-то нашей работе

или нет? Это критерий. А к какой он партии принадлежит или что он думает в плане своей политической карьеры, меня меньше всего интересует.



Автор

Бэла Ляув, Максим Гликин

Автор фотографии

С. Портер/Ведомости

Источник

[http://www.vedomosti.ru/library/news/9889651/dlya\\_avtomobilistov\\_kak\\_raz\\_vse\\_i\\_delaetsya\\_serгей\\_sobyani](http://www.vedomosti.ru/library/news/9889651/dlya_avtomobilistov_kak_raz_vse_i_delaetsya_serгей_sobyani)

**Source URL:** <http://vspro.info/article/intervyu---sergei-sobyaniin-mer-moskvy>