

М ИНФОРМ
БЮРО

УЛИЦА КУУСИНЕНА
ВСТРЕТИТ
ХОККЕЙНЫЙ МИР

Главной ареной Чемпионата мира по хоккею с шайбой 2007 года станет Ледовый дворец, который будет построен в Москве на улице Куусинена, сообщил на пресс-конференции в среду вице-мэр столицы Валерий Шанцев. По его словам, новый дворец, который пока не получил своего имени, появится в районе Ходынского поля на площади 65 тысяч кв. метров. Он будет вмещать до 15 тысяч человек.

В. Шанцев отметил, что Ледовый дворец станет частью многофункционального комплекса, где разместятся торговые, гостиничные и офисные площади, а также аквапарк и автостоянка. Общая стоимость проекта оценивается в \$200 млн., а строительство Ледового дворца - в \$35 млн. При этом «все деньги будут инвестиционными, и городской бюджет не затратит ни копейки», подчеркнул вице-мэр. Ожидается, что строительство дворца будет закончено в сентябре 2006 года.

Пока Международная федерация хоккея не определилась, где пройдет чемпионат - в Москве и Санкт-Петербурге или только в Москве. Но в любом случае финальный матч состоится на новой арене, - подчеркнул В. Шанцев.

Он добавил, что чемпионат мира по хоккею с шайбой можно рассматривать как еще один козырь российской столицы в борьбе за право принять Олимпийские игры 2012 года.

Последний раз чемпионат мира по хоккею с шайбой проходил в Москве в 1986 году.

ОБЛАСТЬ
СЪЕДЕТ
ИЗ СТОЛИЦЫ

Правительство Московской области в четверг, 25 сентября, приняло решение переехать со Старой площади в собственную «столицу» - новый офисно-административный центр субъекта Федерации - вне города Москвы.

Как сообщил источник в правительстве области, уже выбрано место для строительства этой «столицы». Офисно-административный центр Подмосковья возведут в так называемой Макинской пойме близ деревни Макино, находящейся вблизи от МКАД. В этом районе расположен торговый центр «Крокус-сити». О сроках строительства и переезда со Старой площади органов власти Московской области пока не сообщается.

НОВОСТРОЙКА
СЕРЕБРЯНОГО
БОРА

В пятницу, 26 сентября, началась подготовка к прокладке тоннеля, объединяющего в одной «трубе» под Серебряным Бором автомагистраль и строящуюся ветку метрополитена.

В ближайшее время на строительной площадке в Троице-Лыкове начнется сборка проходческого щита «Херенкнехт», которому предстоит проложить тоннель. Ради этого щит еще весной перевезли из Лфортова в Строгинскую пойму. Его сборка в Серебряном Бору будет завершена в декабре. Первые метры он пройдет в начале следующего года, а в конечную точку - район Крылатской улицы - выйдет ориентировочно через 1,5 года.

«МС» - Интерфакс

Петр АКСЕНОВ:
МОСКВИЧИ НЕ БУДУТ ЗАЛОЖНИКАМИ
ВЕДОМСТВЕННЫХ ИНТЕРЕСОВ

В преддверии осенне-зимнего отопительного сезона немало вопросов о том, насколько готов к нему комплекс городского хозяйства. В четверг, 25 сентября, об этом подробно рассказывал журналистам первый заместитель мэра в правительстве Москвы Петр АКСЕНОВ. В ходе пресс-конференции он ответил и на вопросы корреспондента «МС».

Петр Николаевич, в каком состоянии сейчас городское тепловое хозяйство?

- В удовлетворительном. Не только тепловые сети - все городское хозяйство к зиме готово. Префектуры округов отчитались о полной готовности всего жилого фонда - и муниципального, и ЖСК, и ведомственного. Все 29 820 строений сегодня имеют паспорта готовности к тому, чтобы москвичи были бесперебойно обеспечены теплом, горячей водой, электроэнергией.

- В прошлом зимнем сезоне немало головную боль вызывало ОАО «Мосэнерго». Да и летом претензий к нему у москвичей было немало. Как сейчас складываются отношения города с этой компанией?

- Вы правы, претензий у города к Мосэнерго было много. Город с полным правом критиковал его отношение к тепловым и электрическим сетям, по большому счету - ко всем москвичам. Критика сыграла свою роль. В этом году Мосэнерго увеличило объем перекачки тепловых сетей. Работы на всех сетях закончены уже к 1 сентября. В прошлом году на тот же период было только 70 процентов. Впервые удалось убедить Мосэнерго активизировать работы по перекачке электрических сетей. Вместо традиционных 20 километров в нынешнем году энергетики переложили более 100 километров электросетей.

Хотя, честно сказать, и этого недостаточно. Да, Мосэнерго сделало немало по реконструкции подстанций, ремонту ТЭЦ, модернизации теплосетей. Но ведь и то правда, что по той же перекачке тепловых и электрических сетей энергетики еще не вышли на необходимые для Москвы объемы работ. По электрическим сетям, например, нужно перекачивать 500-1000 километров линий. Так что критика, неоднократно звучавшая со стороны города в адрес Мосэнерго, хоть и услышана, но отнюдь не в полной мере.

- 24 сентября на официальном сайте Мосэнерго опубликовано сообщение о том, что около 270 крупных потребителей его услуг (460 договоров) не готовы к отопительному сезону. Вы можете прокомментировать это сообщение?

- Все - подчеркиваю, все - абонентские линии готовы к зиме. Есть договоренность с Мосэнерго, запускаем пробные топki во все элементы абонентской сети: жи-



ФОТО АНДРЕЯ НИКИТИЧЕВА

лые дома, ведомственные и неведомственные учреждения. Ведь нельзя же, чтобы из-за долгов какого-то крупного потребителя страдали находящиеся на одной с ним линии детский сад, школа, поликлиника, жилой дом...

Что касается сообщения на официальном сайте Мосэнерго... Буквально в тот же день, когда было опубликовано это сообщение, мы встретились с руководителем Мосэнерго, разговор шел о его претензиях к неплательщикам. По мнению руководителей Мосэнерго, если в пределах пробной топki долги не будут реструктурированы, то надо отключать должников. Правительство Москвы не сторонник подобных методов. Нельзя делать москвичей заложниками договорных отношений. Должна быть нормальная, цивилизованная процедура урегулирования спорных вопросов во взаимоотношениях между поставщиками и потребителями услуг - должниками. Для этого существуют арбитражный суд, прокуратура, институт судебных приставов. К сожалению, Мосэнерго порой предпочитает руководствоваться не цивилизованным подходом, а ведомственными амбициями.

Мы постоянно убеждаем Мосэнерго не действовать такими методами. Не просто убеждаем - предлагаем ему свои услуги как посредника между министерствами и ведомствами. Вот только отклик эти предложения встречают не всегда.

- Есть сообщения о том, что достигнута договоренность с РАО «ЕЭС России» и правительством Москвы по реформе московской энергетики. О чем, собственно, речь?

- все это требует огромных ресурсов.

К чему приведет создание крупнейшей государственной компании ОАО «Российские железные дороги»? Ожидается, что в субъектах России получат развитие опыт ряда регионов Западной Сибири по созданию пригородных пассажирских компаний, перевозки на которых приближаются к 100-процентной окупаемости. Должны появиться частные компании и в сегменте дальних пассажирских перевозок. Пассажирским компаниям должно быть обеспечено покрытие реальных инфраструктурных затрат, без перекрестного субсидирования со стороны грузовых перевозок. В условиях конкуренции предоставление наиболее эффективных ниток графика движения должно осуществляться на конкурсной основе.

- Сохраняя существующую инфраструктуру, в соответствии с законом, в государственной собственности, - подчеркнул Геннадий Фадеев, - мы ни в коей мере не препятствуем возможности создания вновь построенных частных железных дорог. Открытие 15 сентября линии Коротчаево - Новый Уренгой, работа Якутской железной дороги - только начало использования негосударственных механизмов развития железнодорожной инфраструктуры. Мы гарантируем стыковку каждой такой дороги с

магистральной сетью и, следовательно, беспрепятственные сквозные потоки грузов и пассажиров.

Согласно новой структуре железные дороги будут работать как филиалы ОАО «РЖД». Договорная система во внутрихозяйственных отношениях прекратит существование. Практически все дорожные службы останутся в неизменном виде. Денежные средства, заработанные от реализации услуг по основной деятельности, будут поступать на счет ОАО «РЖД», которое и станет осуществлять финансирование деятельности железных дорог. Начальники дорог получат статус вице-президентов компании и право самостоятельно распоряжаться ресурсами, выделяемыми на основе оценки результатов производственной деятельности. Более того, у филиалов появится возможность увеличивать свои ресурсы за счет сверхплановой выручки от перевозок. Произойдет децентрализация управления.

Историческую миссию происходивших на железнодорожном транспорте реформ президент компании Геннадий Фадеев сформулировал так: повышение долгосрочной эффективности, качества услуг, увеличение масштаба транспортного производства в России, глубокая интеграция в Евроазиатскую транспортную систему.

Игорь ЯСЮКОВ

26 сентября в МПС РФ состоялось селекторное совещание, на котором уже в новом качестве - президента ОАО «Российские железные дороги» - выступил бывший министр МПС Геннадий ФАДЕЕВ. В соответствии с Постановлением Правительства РФ № 384 от 18 мая 2001 года ОАО «РЖД» берет на себя хозяйственные функции, за министерством же остается общая стратегия развития железнодорожного транспорта.

ЛИБЕРАЛИЗМ НА РЕЛЬСАХ

23 сентября текущего года компания ОАО «Российские железные дороги» прошла государственную регистрацию. Поставлена точка в долгом споре относительно будущего российских железных дорог, переживающих в настоящее время непростой период своего развития. По словам Геннадия Фадеева, задача ОАО «РЖД» заключается в создании мощной и эффективной государственной корпорации, развитии конкурентной среды в сфере перевозок. Компания осуществляет в стране 39 процентов совокупного грузооборота и свыше 41 процента пассажирооборота. Это одна из крупнейших транспортных систем мира. Есть, как говорится, чем гордиться. Но за цифрами стоит и другое: низкое качество работы.

Железнодорожные перевозки дорожающих промышленных и продовольственных товаров

объективно проигрывают конкуренцию автотранспорту при дальности до 800 километров. На ряде направлений буквально «дышит в спину» речной и трубопроводный транспорт. Довольно высока конкуренция и на самом рынке железнодорожных перевозок: в распоряжении независимых компаний свыше 200 тысяч вагонов - почти треть парка РЖД. «Независимые» знают свои интересы отлично - на их плечах до 21 процента грузовых перевозок, причем в наибольшей степени высокодоходных, 40 процентов перевозок нефтепродуктов, 25 процентов - минеральных удобрений, 22 процента - автомобилей. А вот каменный уголь «независимые» не желают возить - всего 4 процента от общего объема перевозок. Потерялся в отчетных документах и 1 процент перевозок низкодоходных строительных грузов...

Морально устаревшие фонды - еще одна головная боль

железнодорожников. Низкая стоимость их производства и высокие эксплуатационные затраты привели к тому, что железнодорожный транспорт почти выбыл из сил и держится на честном слове, да еще, вероятно, железной воле людей. Техническая оснащенность предприятий, особенно удаленных от промышленных центров, заставляет забыть о качественном содержании основных производственных фондов. В этой ситуации новой компании как воздух необходимо развитие производственной базы на основе эффективной системы управления и инвестиционной политики. Грамотная работа с активами, привлечение инвестиций - в этом отношении, отметил Г. Фадеев, мы еще только «раскрываем учебник». Кредиторская задолженность, накопившаяся за многие годы, сокращение финансовых рисков

СРЕДА, 24.09

ЧЕТВЕРГ, 25.09

ПЯТНИЦА, 26.09