

ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ И ГОРОДСКОГО ХОЗЯЙСТВА СТОЛИЦЫ НА 2006 - 2008 ГОДЫ МОСКВА: КОНТУРЫ БУДУЩЕГО

Для городского хозяйства Москвы, где в один узел завязаны и энергетика, и транспорт, и коммунальные услуги, и проблемы экологии, без стратегии, без прогноза никакое развитие невозможно. Об этом как раз и говорилось в докладе руководителя Департамента экономической политики и развития города Москвы Марины Оглоблиной: "Москва сегодня и завтра. Прогноз экономического развития столицы на 2006-2008 годы". Он собственно и стал предметом обсуждения в рамках клуба "Москва и москвичи", который собирается в стенах Центрального дома журналиста. Впервые были обнародованы цифры, факты, математические выкладки, за которыми просматриваются контуры нашей с вами жизни на ближайшую перспективу.

Базис всякого развития - финансы. Это фундамент для модернизации городской инфраструктуры - дорог, метро, коммунальной сферы, энергетики...

Финансисты предлагают два варианта прогноза городского бюджета: оптимистический и пессимистический. Согласно первому доходы бюджета в будущем году возрастут на 20-25 миллиардов рублей. Плюс федеральные субвенции, которые центр должен по закону выплатить Москве (это еще 10-12 миллиардов рублей). Но остается вопрос: выплатит ли?..

Второй вариант, пессимистический, предполагает привлечение заемных средств. В 2006 году они, возможно, составят 15 миллиардов рублей, что, кстати, вдвое меньше, чем в текущем.

Значительную часть расходов бюджета в ближайшие годы составят дотации на оплату, содержание и ремонт жилья, оплату тепловой энергии, городского пассажирского транспорта, а также льгот ветеранам труда.

Но в перспективном финансовом плане есть и горькая пилюля: продолжится постепенный рост тарифов на жилищно-коммунальные услуги. При этом Оглоблина пообещала, что рост оплаты жилья будет незначительным, а основная часть дополнительных расходов на-

на ЖКУ пойдет на ликвидацию перекрестного финансирования в энергетике. Эта мера предусмотрена решением Правительства России и сводится к тому, что предприятия и граждане будут платить энергетикам по единым тарифам. Раньше промышленность платила больше, покрывая часть платежей социальной сферы, точнее, доплачивая за нее. Теперь условия игры станут одинаковыми.

Одновременно руководство Департамента экономической политики и развития города Москвы вышло с инициативой увеличения субсидий на оплату жилищно-коммунальных услуг. Следует учесть, что и сегодня право на субсидию имеют те московские семьи, коммунальные платежи которых превышают 10 процентов совокупного дохода. В России же планка федерального норматива установлена в размере 22 процентов.

А в общей сложности расходы бюджета на поддержку малообеспеченных, в том числе и по оплате жилищно-коммунальных услуг, возрастут со 105 миллиардов рублей в 2005 году до 149 миллиардов в 2008-м. Но при этом не стоит забывать об инфляции, которая составляет в среднем 12 - 15 процентов в год. Так что в какой-то степени часть запланированных расходов пойдет на покрытие растущих цен.

Увеличение расходов требует нестандартных подходов в управлении городским хозяйством, экономике столицы. Все проекты в промышленности, коммунальной сфере, претендующие на поддержку бюджета, должны будут пройти сито конкурсов.

Намечено разобраться и с уплатой земельного налога. Сегодня лишь 4,5 тысячи предприятий платят за землю, хотя потенциальное количество плательщиков составляет 11,4 ты-

сячи. Конечно, московские власти не могут мириться со сложившейся ситуацией, тем более что земельные платежи должны существенно пополнить казну.

Капитальную ревизию среди предприятий малого бизнеса, пользующихся льготами, задумал Департамент имущества и в этом вопросе его поддерживает Департамент экономической политики и развития города Москвы. Речь идет об изменении условий предоставления льгот малому бизнесу. Льготные ставки на нежилые помещения сохраняют, видимо, только

хозяйство. Ускорится замена изношенного оборудования коммунальных сетей, будут построены новые объекты. Немалый опыт по привлечению частного капитала уже имеется в жилищном строительстве, гостиничном бизнесе, в развитии столичного водопроводного хозяйства и мусоропереработки.

В жилищном строительстве новые нормы законодательства диктуют укрупнение проектов застройки, создание управляющих компаний, с тем чтобы последние обеспечивали работу инженерных, коммунальных сис-



ФОТО АНДРЕЯ НИКЕРИЧЕВА



ФОТО АЛЕКСАНДРА МАТКОШКИНА

для тех малых предприятий, которые занимаются производством и инновационной деятельностью, а также бытовым обслуживанием населения.

В ближайшие годы ЖКХ столицы намечено акционировать, перевести на рыночные рельсы. Марина Оглоблина полагает, что в Москве будут созданы благоприятные условия для частных капиталовложений в городское

хозяйство. Они смогут привлекать банковские кредиты, формировать пулы (группы) инвесторов и так далее. Город будет участвовать в строительстве только социального жилья.

Существенной проблемой и для бюджета, и для кошелька граждан остается высокая затратность коммунальной, транспортной отраслей городского хозяйства. Для того что-

бы снизить расходы, нужны серьезные структурные преобразования.

Сегодня в городском жилищном фонде функции собственника имущества выполняет одна структура управления, распорядителя кредитов - другая, содержания и ремонта домов - третья. Как правило, у собственника имущества, в том числе граждан, ТСЖ и других структур

нет договоров с обслуживающими, управляющими компаниями, роль которых и по сей день выполняют ДЕЗы. Не соответствуют современным правовым нормам (Жилищный кодекс) и отношения ДЕЗов с ресурсоснабжающими предприятиями и жильцами (нет прямых договоров с жильцами на поставку воды, газа, тепла и т.д.). То есть предстоит создать правовое поле коммуналки, где четко будут прописаны права и обязанности жителей, управляющих компаний (ДЕЗов), ресурсоснабжающих организаций.

Другая проблема - монополизм предприятий городского хозяйства, отсутствие конкуренции. Марина Оглоблина отметила, что некоторые предприятия совмещают функции заказчика и исполнителя работ, что препятствует здоровой конкуренции и снижению затрат. Среди монополистов упомянуты Мосводосток, Гормост, ГУП "Сантехработ". Чтобы решить эту проблему, предполагается, что функции заказчика и подрядчика будут разделены. На балансе предприятий (то есть в собственности города) останется инфраструктура коммунальных предприятий: трубопроводы, насосные, кабельные станции и т.д. А вот работы по их обслуживанию будут переданы коммерческим структурам.

Другая немаловажная проблема - практика заключения договоров на эксплуатационные работы. Как правило, они заключаются на один год. Подобные договоры фактически снимают с подрядчика ответственность за состояние лифтов, других инженерных систем. Срок договора должен быть продлен до 3-5 лет. И это не просто изменение сроков. Это прежде всего изменение финансовых отношений и повышение ответственности за состояние городского хозяйства.

Поддержка инновационных проектов в малом бизнесе, модернизация коммунальной энергетики, упорядочение земельных отношений - все это вместе взятое обеспечит стабильное экономическое развитие, экономический рост, рост доходов казны. А от этого как раз и зависит социальное самочувствие москвичей. Будем надеяться, что в ближайшие годы оно улучшится.

Александр АСТАФЬЕВ

По его словам, специалисты института Геоэкологии РАН, основываясь на данных мониторинга, не находят серьезных опасностей в состоянии подземной части города.

город не беспокоят пожары в лесах и на торфяниках Подмосковья. Тем не менее работы у контролирующих органов меньше не становится. Зеленые насаждения, водные объекты и воздушный

- Для меня эти цифры - лишь косвенная характеристика эффективности деятельности инспекторского состава и правоохранительных органов, - признался он. - Доминирующим показате-

тыс. В части озеленения тоже должны действовать четкие правила и процедуры, тогда сможем получить ожидаемый экологический эффект в интересах населения города.

- Прежде всего, - подчеркнул Леонид Бочин, - мы говорим об экологически проблемных грузовых автомобилях, которые до сих пор снуют по центру города без видимой на то необходимости.

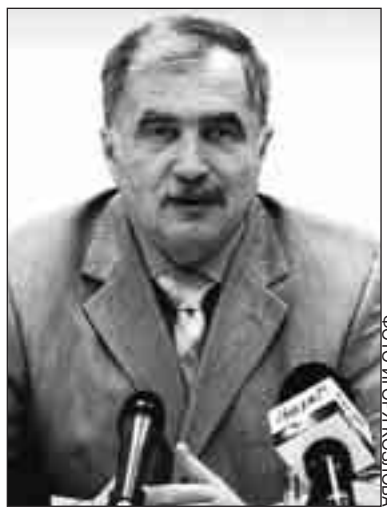


ФОТО АЛЕКСАНДРА МАТКОШКИНА

НИКУДА ГОРОД НЕ ПРОВАЛИТСЯ

В этом убежден руководитель столичного Департамента природопользования и охраны окружающей среды Леонид БОЧИН

бассейн столицы по-прежнему нуждаются в защите.

Только инспекторами департамента по закону «О государственном экологическом контроле в городе Москве» в первом полугодии текущего года предъявлено штрафных санкций на сумму свыше 2,8 млн. рублей. Нарушителям городского закона «О защите зеленых насаждений» по фактам, выявленным за шесть месяцев, придется возместить 8 млн. рублей причиненного ущерба. Особое внимание экологи уделяют качеству реализуемого в столице моторного топлива. Повышенное содержание свинца в бензине и серы в дизельном топливе - вот реальная беда, повседневно угрожающая здоровью москвичей. В первом полугодии оформлено 19 постановлений в связи с нарушениями закона «Об ответственности за реализацию моторного топлива, не соответствующего экологическим требованиям».

Хотя размеры санкций в разы превосходят показатели прошлого года, руководителя департамента они отнюдь не успокаивают.

лем в этой сфере должны стать превентивные меры.

Как, например, бороться с продажей на АЗС недоброкачественного топлива, если таковое поступает с оптовых баз, расположенных в Подмосковье?

- Корни проблемы как раз там, - сказал Леонид Бочин. - Сейчас мы договариваемся с руководством Подмосковья, чтобы область приняла закон, аналогичный городскому. Тогда появится возможность синхронизировать нашу работу в части реального контроля на оптовых базах. Бить надо не по следствию, а по причине.

Отвечая на вопрос «МС» о перспективах улучшения экологии города, Леонид Бочин заметил, что они связаны с проектами развития зеленых зон вдоль транспортных магистралей и по берегам водных объектов.

- Запоздала, на мой взгляд, генеральная схема комплексного озеленения города, - считает он. - Если мы приняли такую схему по цветочному оформлению, то и результат есть. В прошлом году под цветники было отведено 350 тыс. квадратных метров, а в нынешнем уже 500

тыс. В части озеленения тоже должны действовать четкие правила и процедуры, тогда сможем получить ожидаемый экологический эффект в интересах населения города.

Пришлось Леониду Бочину отвечать и на вопросы о концепции закона «О регулировании передвижения автотранспортных средств на отдельных городских территориях», подготовленной его департаментом и уже одобренной правительством города. По его собственным словам, публикации на эту тему можно уже измерять килограммами. Однако они грешат домыслами и необоснованными опасениями. Будущий закон вовсе не означает повальный запрет движения авто в столице. Речь идет не более чем о правовой основе принятия исполнительной властью города возможных решений по ограничению движения в отдельной части города - там, где уровень загазованности может активно влиять на состояние здоровья людей.

Предполагается, что виды ограниченной будут основываться на данных экологического мониторинга, в зависимости от степени нагрузки на определенную территорию. При этом определять перечень транспортных средств, которых ограничения не коснутся. Это, естественно, машины аварийных служб, а также автомобили с экологическим знаком, мопеды, мотороллеры и т.д. Впрочем, время для проработки деталей еще есть - проект закона предполагается внести на рассмотрение столичного правительства в третьем квартале 2006 года.

Еще одна болевая точка - распределение ответственности в отношении тех или иных природных объектов Москвы. - До сих пор, - посетовал глава департамента, - не можем согласовать перечень объектов, подлежащих федеральному контролю и контролю со стороны инспекций города. Мы официально направили соответствующий перечень, однако в течение года проблема так и не была решена.

На вопрос о том, отдадут ли столице Москву-реку, прозвучал не слишком оптимистичный ответ главы департамента:

- Будем надеяться и ждать...

Петр ПОЛЫНОВ