

«ЗАКОН, Я ТЕБЯ НЕ ЗНАЮ!»

Что показал анализ общественного мнения

В сентябре 2005 года компанией «ИМА-консалтинг» было проведено комплексное исследование отношения жителей столицы к московскому законодательству. Целевую аудиторию составили как простые москвичи, в том числе имевшие практику взаимодействия с законом, так и представители экспертного сообщества, обращавшиеся к московскому законодательству в связи со своей профессиональной деятельностью: представители власти, сотрудники правоохранительных и судебных органов, органов социальной защиты, работники жилищно-коммунальной сферы, а также представители общественных организаций, частных и государственных компаний.

Наряду с законами, регулирующими различные сферы жизни города, в фокусе исследования оказались нормативные акты, имеющие непосредственное отношение к сфере ЖКХ: Закон г. Москвы от 11 марта 1998 года № 6 «Основы жилищной политики города Москвы»; Закон г. Москвы от 15 января 2003 года № 22 «Об улучшении жилищных условий жителей города Москвы»; Закон г. Москвы от 19 ноября 2003 года № 71 «О стандарте максимально допустимой доли расходов на оплату жилищных и коммунальных услуг в совокупном доходе семьи».

Оказалось, что правовые документы, регулирующие жилищную и коммунальную сферы, воспринимаются людьми как одна

из наиболее проблемных зон социального законодательства. Однако более глубокий анализ позволяет утверждать, что критическое отношение к законам часто связано с отсутствием у населения достоверной и полной информации о применении и исполнении законов. Во всяком случае, оценка эффективности законов меняется в зависимости от уровня информированности респондентов. Те из них, которые знают законы, воспринимают их как более эффективные – по сравнению с людьми, не имеющими о законах четкого представления. Например, закон № 22 «Об улучшении жилищных условий жителей города Москвы» оценивается 35,8 процента москвичей, которые сталкивались с ним на практике, как эффективный, в то время как из людей, не знающих данного закона, так же считают лишь 19 процентов.

Почему недостает необходимой информации о законах? Как рядовые москвичи, так и представители экспертного сообщества связывают с этим два фактора. С одной стороны, это отсутствие широкой просветительской работы среди населения, с другой – неясность и противоречивость прописанных в законах норм. А незнание населением своих прав и обязанностей порождает предубеждение к городским законам, формирует у москвичей чувство правовой и социальной незащищенности.

Так, результаты исследования показали, что многие горожане просто не знали о

том, что имеют право на субсидии по оплате коммунальных услуг в соответствии с законом № 71 «О стандарте максимально допустимой доли расходов на оплату жилищных и коммунальных услуг в совокупном доходе семьи». Открытием для многих москвичей стало и то, что столичная норма расходов на жилищно-коммунальные услуги, при превышении которой выплачиваются субсидии, выгодно отличается от общегородской нормы (не более 10 процентов от величины совокупного дохода по сравнению с 20 процентами – в федеральном законе).

Претензии к жилищному законодательству во многом связаны не с сутью самих правовых документов, а с тем, как прописаны в них те или иные нормы. Эксперты объясняют сложность толкования жилищных законов прежде всего наличием большого числа отсылочных указаний, дублированием между различными законодательными актами, пересечением сфер их действия, а также отсутствием четкого определения целого ряда понятий.

Помимо невысокой правовой грамотности населения представители экспертного сообщества усматривают еще одну причину неадекватно заниженной оценки московских законов, регулирующих сферу ЖКХ. Речь идет о противоречиях между столичным и федеральным законодательством. В городских актах, как правило, преследуется цель установить более логичную систему предоставления социальных услуг, но из-за этого

московские законы часто становятся предметом судебных претензий со стороны федеральных органов. Достаточно вспомнить «битвы» в Верховном суде из-за десятилетнего ценза проживания в Москве как одного из оснований улучшения жилищных условий – тогда московские решения отменялись федеральными органами. По мнению экспертов, подобные случаи существенно затрудняют исполнение московских законов, снижают доверие к ним со стороны горожан. А сегодня ситуация усугубляется тем, что жилищное законодательство города приводится в соответствие с новым Жилищным кодексом Российской Федерации, который, прямо скажем, менее гуманен к гражданам.

Правовая неосведомленность среднестатистического жителя Москвы приводит к тому, что весь негатив, связанный с содержанием федеральных законов, регулирующих сферу ЖКХ, приписывается исполнителем органам власти города, которые занимаются реализацией законов на практике: департаментам, префектурам и управам. Звучат обвинения в отсутствии контроля за исполнением законов, сетования на громоздкость процедур при реализации законных прав граждан, упреки в личной безответственности чиновников различных уровней власти. Получается, что реформирование происходит на федеральном уровне, а негативные последствия приписываются московским исполнительным органам. Люди запуганы и ждут только неприятностей в сфере ЖКХ: повышения тарифов, отмены льгот и т.д.

На достижения властей города в области ЖКХ в большей мере обращают внимание представители экспертного сообщест-

ва, которые в отличие от населения знают реальное положение дел. Называются прежде всего такие позитивные моменты, как введение ЕИРЦ, эффективность системы «одного окна». Но ведь ЖКХ – это сфера, которая всегда на виду: тепло, свет, жилье... И в силу особенностей обывденного сознания то, что в этой злободневной сфере хорошо или по крайней мере отличается от общегородского уровня в лучшую сторону, воспринимается жителями города как само собой разумеющееся.

Очевидно, что для более эффективного исполнения законов необходимо в первую очередь добиваться повышения правовой грамотности населения. При этом основными направлениями работы среди населения могут стать:

проведение широкомасштабной просветительской кампании, направленной на разъяснение сути основных городских законов;

регулярное информирование жителей об изменениях, вносимых в городское законодательство;

разъяснение разницы и сфер применения московского и федерального законодательства;

объяснение разграничения полномочий законодательных и исполнительных органов власти.

Главным результатом такой работы должен быть объективный, справедливый вывод: при всех недостатках городские органы – как законодательные, так и исполнительные – порой делают для москвичей больше, чем предоставляет им федеральное законодательство.

Екатерина ИВАНОВА,
главный аналитик
«ИМА-консалтинг»

Городские власти решили изменить подход к пассажирскому перевозкам, отметил, открывая конференцию, генеральный директор ГУП «Мосгортранс» Виктор Прохоров. – Теперь во главу угла ставятся такие критерии, как комфортность, экологичность, надежность и информационность. Вот мы и хотим обсудить с ведущими поставщиками подвижного состава, каким образом мы сможем реализовать эти современные принципы общественных перевозок на практике.

Наземный пассажирский транспорт в Москве перевозит ежедневно свыше восьми миллионов человек. Порядка девяти миллионов пассажиров доставляет до места назначения столичная подземка. Городу явно не хватает наземного дублера метро – независимой обособленной транспортной системы. В качестве таковой системы Виктор Прохоров назвал скоростной трамвай. Этот вид транспорта получил широкое развитие во многих крупных городах Европы и США. Современные трамвайные вагоны – это многосекционные низкопольные малошумные транспортные средства. Они двигаются по обособленному пути и позволяют осуществлять оперативную перевозку большого количества пассажиров.

Конечно, для обустройства такой трамвайной сети требуются значительные капиталовложения. Реальный выход в данной ситуации, заметил В. Прохоров, – привлечение частных инвесторов. Например, партнерство государства с частными инвесторами позволило властям греческой столицы построить 26-километровую линию скоростного трамвая в Афинах всего за два с половиной года. Впрочем, и в Москве, заявил Виктор Прохоров, существует реальная перспектива создания через три-четыре года схемы движения скоростного трамвая. Правда, сами вагоны, скорее всего, придется покупать у западных производителей. Как заметил в ходе конференции заместитель гендиректора Мосгортранса Виктор Хальзов, лишь минский завод «Белкоммунмаш» разработал уже трехсекционный современный трамвайный вагон № 743 с переменным уровнем пола.

С 2006 года руководство Мосгортранса намерено закупать лишь низкопольные автобусы и троллейбусы. Столичные транспортники говорят о приверженности к экологичности и повыше-

В столичном выставочном комплексе «Крокус-Экспо» состоялась первая общероссийская научно-практическая конференция «Наземный пассажирский транспорт Москвы – перспективы развития». Организатором выступил основной городской перевозчик – ГУП «Мосгортранс». В конференции приняли участие представители ведущих отечественных и зарубежных производителей автобусов и троллейбусов, крупнейших научно-исследовательских институтов и конструкторских бюро в сфере транспорта. Так на чем же мы будем ездить по городу в ближайшие 10 – 15 лет?



ФОТО АЛЕКСАНДРА МАТЮШКИНА

ИДЕТ «САДКО» ПО ГОРОДУ...

нию комфорта перевозок. Совпадают ли их планы с положением вещей на деле? Отечественные и зарубежные производители экспериментировали на конференциях новейшие образцы своей продукции – «извозчиков» самого недалекого будущего.

Конечно, сразу обратил на себя внимание низкопольный гигант – 18-метровый автобус, изготовленный компанией «Русские автобусы», – ЛиАЗ 62-13. Уровень пола машины – всего 325 мм (в то время как у стандартных автобусов и троллейбусов колеблется от 740 до 850 мм). Максимальная вместимость – 170 человек. Но главное, этот автобус, что называется, двухсекционный – две его половинки не соединяют привычные нам «гармошки». Это значительно повышает маневренность машины и ее эксплуатационные характеристики.

Пока таких автобусов в нашем распоряжении нет, сообщил журналистам, заместитель начальника отдела автобусного транспорта Мосгортранса Леонид Антонов. – Но уже в этом году закупим первые три-четыре подобные машины. Они, кстати, гораздо дешевле западных аналогов.

А вот конкурент для ликинско-го «мастодонта» – низкопольный односекционный 15-метровый МАЗ 107-065. Десять таких машин уже ездят по улицам нашей столицы.

– Но удобны ли они в эксплуатации на забитых транспортом городских магистралях? – спрашиваю у Антонова.

– В том-то и дело, – улыбнулся Леонид Павлович, – что радиус поворота у этой трехдверной машины даже меньше, нежели у сочлененного автобуса.

Рядом с «белорусом» пристроился импозантный серебристо-синий автобус... Пойдите-ка, это не автобус, это троллейбус. А кто ж ему, простите, пообломал «рога»? Нет, оказалось, никакого криминала, пояснил директор Московского троллейбусного завода (МТРЗ) Николай Кулагин. Это «Садко» – разработанный специалистами МТРЗ совместно с чешскими партнерами низкопольный троллейбус № 52-791 на автономном ходу. «Садко» предназначен для эксплуатации в первую очередь на запущенном транспортном Садовом кольце. Представленная на конференции машина уже трудится в поте лица на маршруте «БК». «Самоходная букашка», стало быть. В этом году,

уточнил Николай Сергеевич, еще десять «Садко» отправятся в длительное путешествие по Садовому. В следующем году, ожидают заводчане, город закупит еще 30 подобных машин.

«Садко» способен пройти без помощи контактных проводов полтора-два километра. Это дает возможность обойти пробку или затор, избежать остановки в случае обрыва провода контактной сети. В Европе, отметил Николай Кулагин, эксплуатируется немало троллейбусов на автономном ходу. Однако там используются двигатели внутреннего сгорания. «Садко» же движется без «рогов» за счет установки двух дополнительных аккумуляторов.

– И пробки объезжал, и аварийные ситуации разрывал, – поделился впечатлениями во время нашего маленького путешествия один из разработчиков машины, заведующий кафедрой электрического транспорта Московского энергетического института профессор Владимир Глушников. – Этот троллейбус в состоянии проехать в автономном режиме до пяти километров благодаря мощной конденсаторной батарее.

Компания «Русские автобусы» показала на конференции новую машину, работающую на компримированном природном газе в качестве моторного топлива. Причем газовые баллоны по тре-



ФОТО АЛЕКСАНДРА МАТЮШКИНА

...А на что способна эта машина рыженького колера? Рядом с «Садко» скромно притулился обычный в виду троллейбус 51-го маршрута. Оказывается, мал «рыжий», да дорог. Этот троллейбус № 5298-30, выпущенный вологодским заводом «Транс-Альфа», также способен двигаться в автономном режиме. Пока в городе эксплуатируется единственная – опытная машина. Мы совершили на ней «круг почета».

бованию Мосгортранса располагаются у этой машины на крыше. Как известно, в настоящее время происходит оснащение «газовыми» автобусами 11-го столичного автобусного парка. В скором времени на газ начнет переходить и 16-й автобусный. Однако до сих пор столичные транспортники не имели машин с газовыми двигателями. Ликинцы такую машину собрали и намерены первые пять – десять «газовых

извозчиков» передать Мосгортрансу для опытной эксплуатации.

Пассажирам, надо сказать, мало ездить комфортно. Кому хочется торчать по полчаса на остановах, особенно зимой, в ожидании вожденной машины?!

– Для того чтобы организовать движение автобусов по расписанию, машины оснащают системами спутниковой навигации, – рассказал директор по науке НПП «Транснавигация» Владимир Фенько. – Перед вами – обычный рейсовый автобус 15-го автобусного парка. На этом автобусе, так же как и на 440 других машинах, эксплуатируемых 15-м и 12-м парками, установлена навигационно-связная система для обеспечения диспетчерского контроля и регулирования движения. Специальная радиостанция, имеющая спутниковый навигационный приемник, в режиме реального времени связывает автобус с диспетчерским центром. Диспетчеры на экранах мониторов наблюдают за передвижениями машин, контролируют соблюдение графика движения. Мы в состоянии теперь сообщать пассажирам о времени прибытия автобусов – соответствующими табло снабжены транспортные терминалы в районе станций метро «Шукинская» и «Калужская».

В результате использования данной системы на 30 процентов сократилось время, необходимое для устранения возникших на линии неисправностей. По отзывам префекта СЗАО, резко сократилось количество жалоб пассажиров на нерегулярное движение автобусов. А в 2006 – 2007 годах, по плану столичных властей, весь пассажирский транспорт Москвы будет оснащен системами навигации.

Столичные извозчики постепенно организуют перевозку людей с ограниченными физическими возможностями. Машины оснащаются специальными платформами – аппаратами, при помощи которых инвалид может заехать в салон машины. Троллейбусы и трамваи оборудуются системами автоматического пожаротушения, элементами бортовой диагностики. По замыслам организаторов наземных общественных перевозок в столице, все эти меры позволят качественно изменить уровень обслуживания пассажиров.

Владимир РАТМАНСКИЙ