

## ТЕНДЕР - ПРОТИВ КОРРУПЦИИ

В различных сферах и отраслях городского хозяйства все более укореняется система конкурсов и аукционов. По тендеру определяется теперь и размещение городского заказа в столице, и участие инвестиционных компаний в новых проектах. Сито конкурсного отбора проходят практически все предприятия, предлагающие городу товары и услуги.

### ПЛЮС 16 МИЛЛАРДОВ

В прошлом году общая сумма городского заказа составила 160 млрд. рублей. Из них 122 млрд. рублей прошли через городские конкурсные комиссии, которые провели более 600 торгов. Еще 40 млрд. бюджетных рублей были размещены городскими заказчиками самостоятельно. На своем уровне они провели более 9,5 тысячи конкурсных процедур.

Впечатляет и общая динамика процесса. Если в 2002 - 2003 годах на торги город выставил заказ примерно на 65 млрд. рублей, то в 2004 году - уже на 130 млрд. Еще одна характерная деталь - сокращение доли закрытых конкурсов в общем объеме заказов.

Все эти данные привел недавно председатель Комитета города Москвы по организации и проведению конкурсов и аукционов Геннадий Дегтев на недавно состоявшемся активе этой организации.

Что касается экономической эффективности, - заметил он, - то по итогам 2005 года общая экономия бюджетных средств составила более 10 процентов от суммы размещенного городского заказа. А это свыше 16 млрд. рублей.

Адресная инвестиционная программа текущего года предусматривает торги по строительству 96 жилых и 38 нежилых объектов. Только в торгах, организованных Тендерным комитетом, участвовало более 3 тыс. претендентов. В ходе квалификационных

проверок более 300 организаций не были допущены к торгам, в том числе и по причине предоставления недостоверных данных. Управление экономической безопасности города уже до конца февраля должно разработать порядок внесения недобросовестных поставщиков товаров и услуг в соответствующий реестр. Санкция предусмотрена жесткая: организация, попавшая в такой список, два года не сможет участвовать в торгах.

Одна из приоритетных задач - доработка автоматизированной информационной системы Единого реестра контрактов и торгов г. Москвы (АИС ЕРКТ) в соответствии с требованиями федерального законодательства. К концу апреля необходимо разработать порядок приема, хранения и вскрытия заявок, поступающих в форме электронного документа. Пока это только эксперимент, однако именно электронной форме торгов и конкурсов принадлежит будущее.

### НЕ РАЗДАВАТЬ, А ПРОДАВАТЬ

Более активно система торгов будет применяться в распределении земельных участков в пределах столицы. Заместитель председателя Тендерного комитета Алексей Березницкий так сформулировал задачу:

- Предлагается провести эксперимент по определению свободных участков на территории префектур путем наложения



ФОТО ЭДУАРДА ЛАПОВКА

на карту округа сведений о наличии прав на земельный участок. Для начала эту работу можно провести в любом из округов.

Пока только ЮВАО включил в свою программу конкурсную продажу земельных участков и уже достаточно системно ведет эту работу. Даже небольшие земельные участки, будь то четыре квадратных метра под палатку или 20 метров под павильон, округ старается выставить на торги. Такая практика одобрена, ее предстоит распространить на другие округа.

- Любое конкурсное предоставление земельного участка, - подчеркнул А. Березницкий, - всегда лучше, чем его предоставление на основе собственного решения и единоличной подписи.

### СВОБОДУ КОНКУРЕНЦИИ!

Принципиальный смысл внедрения системы торгов и конкурсов - сокраще-

ние бюджетных расходов и предотвращение коррупции. На данное обстоятельство особое внимание обратил первый заместитель руководителя Департамента экономической политики и развития Алексей Пешков.

- Мы должны сделать конкурсные процедуры максимально открытыми, - подчеркнул он, - чтобы исключить даже возможность возникновения коррупционных отношений. На стадии квалификации мы можем выдвигать любые значимые для исполнения городского заказа требования. Но если организации допущены к участию в конкурсе, критерии должны быть прозрачными и четкими - цена и срок выполнения подрядных работ.

Что касается отсева недобросовестных поставщиков и фирм-однодневок, то здесь свою роль призваны сыграть экспертные советы.

Президент ассоциации инвесторов г. Москвы Борис Фролов затронул весьма актуальную для города тему борьбы с монополизмом. Прежде всего он предлагает увеличить число конкурсных объектов.

- Разговоры о том, будто у нас в городе нечего и негде строить, - заявил он, - не имеют под собой оснований. Прежде всего необходимо развивать рынок услуг по строительству систем инженерного обеспечения. Надо кончать с монополизмом РАО «ЕЭС», и это можно сделать. Вспомните: еще десяток лет назад надо было пройти адювы муки, чтобы телефонизировать дом. Очередь стояла многолетняя. Но с появлением на рынке нескольких операторов связь ситуация в корне изменилась: они сами спешат предложить свои услуги уже на начальной стадии строительства. То же самое можно сделать в сфере тепло-, водо- и энергообеспечения. И работа началась: подготовлены и будут проведены конкурсы по строительству мини-ТЭЦ. Важно только, чтобы эти вопросы находились на постоянном контроле.

**Петр ПОЛЫНОВ**

Отныне помогут ликвидировать заторы на магистралях города, обеспечивать дорожные службы самой оперативной информацией и даже задерживать нарушителей будут дирижабли и аэростаты. Мэр столицы Юрий Лужков подписал документы о передаче воздушных судов в распоряжение столичной милиции.

## ДИРИЖАБЛЬ НЕИЗВЕСТНОГО НАПРАВЛЕНИЯ

Столица, нуждающаяся в современных и эффективных рычагах управления дорожным движением, хотела обзавестись эскадрой воздушных судов еще в середине 90-х годов прошлого века. В США даже ездила специальная группа, обучавшаяся пилотированию небольших двухместных вертолетов и перенимавшая опыт воздухоплавания у американской милиции. Но дальше проектов дело не шло. Мешало отсутствие средств. А главное, дирижабли не производятся у нас с середины 30-х годов. Последний отечественный цеппелин «Победа» разобрали в городе Долгопрудном еще в начале пятидесятых...

Ситуация в корне изменилась совсем недавно. В 2002 году воздухоплавательный центр «Авгур» принял заказ от столичных властей на изготовление пяти летательных аппаратов. Центр обязался изготовить два дирижабля и три привязных аэростата. Их должны были передать в ГУВД Москвы, чтобы милиция имела возможность лучше контролировать ситуацию на дорогах. Через два года первый дирижабль был продемонстрирован общественности.

Правда, воздушный аппарат так и не взмыл в небо. На экранах телевизоров показывали не реальный полет в небе Москвы, а фрагменты рекламного ролика. Объяснялся неувязка просто: дирижабли не были готовы к эксплуатации в сложившихся метеоусловиях.

Прошло еще два года, и вот снова на лентах информационных агентств появилось сообщение: столичная милиция обзаводится дирижаблями. Отныне - трепещите нарушители ПДД! - дорожная милиция будет во всеоружии... Увы, и на сей раз все оказалось не просто.

По документам, воздушные суда поставлены на учет в центре организации дорожного движения столицы. В Департаменте транспорта и связи меня заверили, что дирижабли есть, но когда будут эксплуатироваться - пока неясно, так как для этого нет ни соответствующей технической базы, ни нормативных документов, регламентирующих полеты таких воздушных судов над Москвой. Что касается самих аппаратов, то об их местонахождении лучше узнать в ГУВД Москвы.

Но и милиция пребывает в неведении. Один источник сообщил, что дирижабли находятся в эллингах в подмосковном Жуковском. Другие вообще впервые слышали о воздушных кораблях: «Нам бы с наземным транспортом разобраться, а вы нам какие-то воздушные шары приписываете!»

Во многих странах цеппелины участвуют в регулировании дорожного движения. Я видел полицейские дирижабли в Лондоне, Праге, в Германии был даже на территории дирижабельного полигона. И у нас такая техника пришла бы ко двору.

Даже если небережлива с воздушными судами закончится, будут построены эллинги, установлены причальные мачты и выделены взлетные площадки, то как и где будет перемещаться дирижабль, пока неясно. Ведь согласно нынешним федеральным законам полеты в воздушном пространстве над Москвой, да и то по специальным воздушным коридорам, разрешены только судам МЧС, ФСБ и МВД РФ, а также государственной компании «Россия». Но и это возможно лишь при наличии особого разрешения, которое заверяется визами ФСО, ФСБ, Генштаба Министерства обороны и столичным правительством. Взлет дадут только тем, у кого все эти справки в порядке и имеют соответствующий срок давности.

Так что не шлите пока в столичном небе серебристые сигарообразные дирижабли: если они и полетят, то еще не скоро.

**Николай МОДЕСТОВ**



ФОТО ЮРИЯ СТРОКОВА

## НОЧНОЙ ПРИЮТ ПОДЗЕМНЫХ СТРАННИКОВ

Метроэкспресс покидает станцию «Партизанская», ныряет в черную пасть тоннеля, чтобы через минуту выехать на свет божий. Справа по ходу поезда дремлет томный от мороза лес - это Измайловский парк. Слева - заснеженная равнина, исчерченная железнодорожными путями. Путей много, и все они ведут к гигантскому приземистому зданию из розового кирпича. Здание венчает местный Биг-Бен - кирпичная башня с часами. По архитектурному стилю чем-то это напоминает сталинскую эпохи выставочные комплексы на старой ВДНХ. На самом деле это одно из старейших в городе электродепо «Измайлово»...

Измайловское - третье депо столичного метрополитена и первое построенное после войны. Оно было открыто в январе 1950 года. Депо - родной дом для курсирующих по Арбатско-Покровской линии (от «Щелковской» до станции «Парк Победы») подземных поездов. Ночной приют, так сказать. Здесь поезд ремонтируют, моют, холят, короче говоря, готовят к ежедневной службе.

- До открытия в 2003 году станции «Парк Победы», - показывал хозяйство главный инженер депо Александр Гиль, - на попечении у нас находилось 37 составов - мы называем их маршрутами. Теперь в полку прибавилось: в рейс уходит 41 поезд, два состава - в резерве.

Собственно, электродепо «Измайлово» - это большой ремонтный завод, на котором работает тысяча человек. Да и вообще, здесь все огромное. Мы заходим в один из гигантских производственных цехов, называемых нефами. Неф - это помещение длиной почти в двести метров, где на путях дремлют рядом друг с другом четыре сине-голубых состава. Есть в Измайловском и восьмипутный неф. Внизу, под путями, устроены длинные и глубокие ремонтно-технологические коридоры - «канавы» на местном сленге.

Обычный рабочий день, звуки транспортного производства. Яркие освещены канавы под поездами, мастера гремят инструментами, рабочий берет тележку, груженную аккумуляторами. Над одним из путей на всем его протяжении вдруг загораются (под потолком и вни-

зу) мощные красные фонари. Это сигнал о подаче на пути высокого напряжения в 825 вольт. Тотчас загораются фары желто-розового вагона-одиночки.

- Посмотрите, - предлагает Александр Борисович, - это самый первый отечественный вагон метро. Мы бережем его как зеницу ока. - Испытания прошел еще в 1934 году, 15 мая 35-го открывал движение на первой линии столичной подземки, колесил от «Сокольников» до «Парка Культуры». Ветеран! 40 лет отпахал, но в принципе мог еще лет десять поездить.

Стучу в бок заслуженного вагона: звук глухой - стенка вагона чуть не в два раза толще, нежели у вагонов совре-

менных. Танк! Да и весит почти вдвое больше нынешних, хотя внешне мало чем отличается от привычных нам экспрессов. Этот вагон № 1 - киногерой. Снимался в кинофильмах «Битва за Москву», «Ближний круг». Даже Остап Бендер из фильма «Мечты идиота» в исполнении импозантного певца Сергея Крылова покатался в этом вагоне. История...

- Вот и я уже в какой-то степени история, - улыбнулся подошедший к нам немолодой, крепкий скроенный человек в форменной одежде. - Борис Ганев, - представился он. - 45 лет отработал в этом депо, пришел сюда еще в 61-м году, сразу после службы в армии. Слесарем был, старшим мастером комплексной бригады - сотней парней командовал. Ныне обучаю молодежь. Ребята у нас проходят двух-, трехнедельную подготовку, затем отправляются в учебно-производственный центр метрополитена. Оттуда возвращаются в депо, стажировка, мастера гремят инструментами, рабочий берет тележку, груженную аккумуляторами. Над одним из путей на всем его протяжении вдруг загораются (под потолком и вни-

- Борис Михайлович, так вы, надо полагать, и этот первый вагон обслуживали в свое время?

- А как же! И этот, и ему подобные. И знаете, что я вам скажу: никакого вандализма в вагонах раньше не было. Нынче же - как с цепи сорвались. Впрочем, может, это я по-стариковски брюзжу? Но жалко же сил и денег, которые тратятся на то, чтобы приводить вагоны в порядок.

Ганев выключил свет в вагоне-ветеране и повел нас дальше по депо. Заглядываем в вагон-тренажер: здесь Ганев и обучает молодых - «метропоросль», так сказать. Вагон превратили в маленький класс: стенды по стенам, на специальных столах «экспонируется» электроника вагона. Даже специальный пульт сделан, позволяющий имитировать аварийные ситуации.

редь ремонтное производство, - поясняет старший мастер цеха Роман Васильев. - В среднем поезд за день проезжает порядка 60-67 километров. Через 20 часов подземных путешествий каждый состав получает свой ТО-1 - технический осмотр. Наездил 3750 километров - поезду «прописан» ТО-2. А в нашем цехе производится ТР-3 - комплексный технический ремонт.

- Но почему на станции-то? - В ноябре 54-го, - откликнулся всезнающий Борис Ганев, - была построена следующая за нынешней «Партизанской» станция «Первомайская» - эта самая, где мы с вами находимся. Семь лет спустя от «Партизанской» (тогдашней станции «Измайловский парк») провели участок пути длиной в 3,8 км, на котором были построены ныне действующие «Измайловская» и «Первомайская». А эту «Первомайскую» закрыли и передали депо.

Мы еще долго ходили по депо. Потом попрощались с Ганевым.

- Начинаем мы работу в восемь утра, - сообщил нам Борис Михайлович. - Я, конечно, опять приду в семь. Свою работу хочется делать на все сто, иначе себя не будешь уважать...

**Владимир РАТМАНСКИЙ**



ФОТО ЮРИЯ СТРОКОВА

Вдруг, как в остросюжетном боевике, мы оказываемся... на станции метро. По стенам - остатки лепнины явно 50-летней давности. Это царство ремонта - что-то вроде «операционной». Здесь с вагонов снимают тележки, на которых находятся две колесные пары, ремонтируют тяговые двигатели. А это что за желтые в черную полоску «пограничные столбы»? Оказывается, могучие домкраты. Четыре домкрата удерживают на весу 32-тонный вагон, у которого временно «отобрали» тележки.

- Депо - это в первую оче-