



ТРАНСПОРТУ НЕ ОБОЙТИСЬ БЕЗ ЭНЕРГИИ

Степан ОРЛОВ,
председатель комиссии
Мосгордумы по городскому
хозяйству и жилищной политике

Энергетика и транспорт – вот два главных фактора, которые могут либо затормозить развитие столицы, либо дать ей возможность для рывка к экономическому процветанию и социальному благополучию. При этом на один из первых планов выходит развитие транспортной инфраструктуры городского хозяйства.

В целях ее развития недавно принята «Программа первоочередных мер по повышению надежности энергоснабжения наземного городского пассажирского электрифицированного транспорта», рассчитанная на три ближайших года. На первый взгляд это небольшой и сугубо технический вопрос. Но именно в нем объединены две главные темы, о которых я уже сказал: энергетика и транспорт.

Программа, в частности, предусматривает модернизацию всего энергетического хозяйства ГУП «Мосгортранс», обслуживающего пассажирский транспорт на электротяге. За ее успехами техническими параметрами и цифрами – дальнейшее развитие системы электрифицированного наземного транспорта.

Вопрос, зачем нам все это? Создаваемая система уникальна по объему работ. Подобных ей по количественным и качественным показателям нет нигде – ни в Европе, ни в мире. Стоит ли вообще тратить на ее создание воистину гигантские деньги, которые, возможно, могли бы быть использованы для каких-то иных нужд городского хозяйства?

Ответ подсказывает международный опыт. В странах Западной Европы троллейбусы и трамваи – основ-

ной вид городского транспорта. На них там приходится около 50 процентов всех внутригородских пассажироперевозок. Это самый экологически чистый и комфортный транспорт. А доля пассажирских перевозок, им осуществляемых, является критерием технологического развития той или иной страны. Так что вполне логично решение именно о его развитии и в нашей столице.

Для того чтобы мы приблизились к европейским стандартам, сделать предстоит многое. Но прежде всего надо обеспечить надежное и бесперебойное питание подвижного состава на линиях. Не секрет, что у значительной части основных средств энергохозяйства Мосгортранса истекли нормативные сроки эксплуатации. Из-за роста доли такого оборудования увеличивается время ремонта контактной сети, растут простои транспорта. Суммарное время простоев составило в 2006 году 202 часа 31 минуту – почти девять суток! Средства же на реконструкцию и модернизацию этих объектов из адресных инвестиционных программ Москвы до настоящего времени не

выделялись. Настала наконец пора думать и об этом – именно таков смысл «Программы первоочередных мер по повышению надежности энергоснабжения наземного городского пассажирского электрифицированного транспорта».

Ее реализация позволит, во-первых, серьезно сократить количество простоев трамваев и троллейбусов. Значит, у пассажиров будет меньше зря потраченного времени на дорогу домой и на работу со всеми его спорными нервами и настроением. Во-вторых, повышение надежности энергоснабжения электротранспорта снизит количество аварий на электротранспорте, следовательно, повысит безопасность пассажиров и других участников дорожного движения. В-третьих, благодаря этому на улицах Москвы будет меньше бездвижных троллейбусов и трамваев, а значит, меньше заторов и пробок, которые из-за них возникают. Наконец, это приведет к увеличению срока эксплуатации подвижного состава и оборудования электротранспорта. Это имущество города, и его надо беречь.

Вместе с тем результаты программы – не только повышение надежности и качества работы городских трамваев и троллейбусов. Они еще дадут хорошую возможность серьезно расширить использование электротранспорта. Я говорю об открытии новых транспортных маршрутов. Постановлением правительства столицы уже предусмотрено строительство новых троллейбусных линий по Можайскому шоссе и Севастопольскому проспекту, открытие новых троллейбусных парков в Новокосино, Митине и в 14-м микрорайоне Марьино. Более того, троллейбус выйдет за МКАД. В ближайшие годы начнется строительство линии, соединяющей Косино с районом Кожухово, а также линии по Волоколамскому шоссе в район Митино. А кроме этого, идет разработка генерального плана развития скоростного трамвая. Все это – важнейшие составляющие гармоничного развития транспортной инфраструктуры столицы с позиций мирового опыта.

Система энергоснабжения электротранспорта – это не только трамваи и троллейбусы, это еще и опоры, кабельная и контактная сети. Программа первоочередных мер предусматривает,

например, улучшение внешнего облика опорных конструкций, зданий подстанций. А это элемент общего архитектурного облика столицы. Выиграет и окружающая природная среда. Во-первых, благодаря тому, что будет ликвидировано вредное масляное хозяйство на подстанциях. Во-вторых, благодаря тому, что в случае простоя троллейбусов и трамваев их не придется заменять на маршрутах автобусами, наносящими прямой вред окружающей среде. Наконец, одна из важнейших задач программы – энергосбережение. В ситуации энергодифицита важен любой сэкономленный киловатт электроэнергии. Программа же может дать многие тысячи киловатт экономии!

Предусмотрено, что полностью она завершится в 2009 году. И все же эта программа – только первоочередные меры. Нужно серьезно думать и о возможностях дальнейшего ее развития. В таких ситуациях, которые не только обеспечат нормальную работу городского пассажирского транспорта, но и сделают его и более быстросходным, и более комфортным. То есть речь идет о обеспечении одного из важнейших условий качественной жизни москвичей.

Беспрецедентное, признаться, событие! Впервые Государственная дума РФ принимает федеральный бюджет не на 365 дней, как все пореформенные годы, а более чем на тысячу дней – сразу на три года. Причем не просто бюджет, а документ социальной направленности.

Что же, собственно, обещает этот трехлетний бюджет? Прежде всего продолжится финансирование национальных проектов, причем в возрастающем объеме. В частности, речь идет о поддержке развития сельского хозяйства, модернизации дорожной сети, реформировании ЖКХ, увеличении финансирования социальной сферы. Так, по словам министра финансов РФ Алексея Кудрина, сельское хозяйство получит такую поддержку, которую не получало с начала 1990-х годов. Финансирование дорожного строительства по сравнению с прошлым годом увеличивается на 70 миллиардов рублей, и, таким образом, ежегодно на российский дороги будет тратиться 250 миллиардов рублей. Значительные деньги предусмотрены выделить на реформу ЖКХ. В частности, решен вопрос о создании нового фонда по его реформированию: 240 миллиардов рублей из этого фонда со следующего года пойдут на переселение из ветхого жилья, а также на ремонт жилья аварийного.

Это что же, как говорят некоторые политические аналитики, популистский ход накануне выборов? Я бы не сказал,



ИНЕРЦИЕЙ РАЗВИТИЕ НЕ УСКОРИШЬ

Руслан ГРИНБЕРГ,
директор Института
экономики РАН

что чисто популистский ход. Многие специалисты давно заявляли о том, что стране надо иметь стабильный трехлетний бюджет, где могли бы быть использованы реальные деньги. Он нужен хотя бы для того, чтобы можно было понять, как в течение трех лет будут тратиться эти деньги. Теперь, когда экономика развивается поступательно и финансовые возможности страны год от года увеличиваются, очевидно, есть основания планировать реальные деньги не как раньше – на полгода-год, а с трехлетней перспективой.

Вместе с тем я и мои коллеги по институту, которые готовили заключение по бюджету, пришли к выводу, что при всей его значимости принципиальная денежная политика государства, с сожалением, не изменилась. Она по-прежнему не предусматривает направление внутренних средств накопления на модернизацию промышленности. Да, суммы, запланированные на эту цель в

бюджете, внешне выглядят впечатляюще. Но на самом деле они не такие уж и значительные. Более того, их совсем мало для серьезной модернизации экономики, финансирования реструктуризации промышленной сферы.

То есть если внимательно посмотреть на перечень федеральных целевых программ, легко увидеть, что мало делается, в частности, для формирования действительно конкурентоспособной промышленности. Да, много слов о том, что страна к 2020 году усилит влияние таких сегментов экономики, как ядерная энергетика, авиостроение, судостроение, производство ракетносителей и космических аппаратов, услуги космических запусков, программное обеспечение, нанотехнологии. Наиболее конкурентоспособные из этих отраслей и следовало бы поддержать с помощью нового национального проекта. Однако налицо иллюзия, что устаревшие фонды в этих

отраслях будут обновляться частным сектором. Это, на мой взгляд, ненормально. Так быть не может и быть не должно. Такие отрасли следует мощно поддерживать именно государству.

Исключая ТЭК и сырьевой комплекс, модернизация российской промышленности, серьезная ее реструктуризация практически даже не начинались. По-прежнему очень много предприятий, которые неконкурентоспособны на внешних рынках. Конкурентоспособных предприятий, по оценкам экспертов, которые я разделяю, в стране всего примерно четверть. Остальные должны «перевоспелиться». Но пока, по большому счету, для этого мало что сделано.

Не в бюджете дело, а, по большому счету, в том, какой будет финансово-экономическая политика Правительства РФ. Ясно, только ответственной экономической политикой правительства позволит реализовать амбициозные задачи инновационного развития, стоящие перед страной. Но пока это – увы! – совсем не преопределенный тренд.

Принципиальная денежная политика государства, с сожалением, не изменилась и по социальной составляющей, о которой говорили все, включая Президента России: у нас ужасающий разрыв в доходах. Конечно, многое сделано в целях социального развития нашей страны, повышения качества жизни. В

этом смысле можно согласиться, что трехлетний бюджет – социально ориентированный.

Однако проблема состоит в том, что надо проводить более активную социальную политику. Средства же этой политики в этом бюджете прорублены слабо. Например, в нем совсем не проглядывается реакция на изменения структуры населения по уровню доходов. Сейчас в России эта структура деформирована. Очень высока доля бедных. Примерно 50-60 процентов – люди с доходами чуть выше прожиточного минимума, но все равно не дотягивающие до «среднего класса». Реальный средний класс, с которым связывается инновационное развитие, у нас – всего 15-20 процентов. Составлять же он должен 68 процентов населения.

Самая большая проблема – пенсионная политика. Без серьезной реформы пенсионной системы не обойтись. Однако каков тут выход, сказать сложно, судя по тому, как этот вопрос отражен в трехлетнем бюджете.

В целом он, этот бюджет, носит инерционный характер. И главная его инерция – сохраняющаяся экономия на теперешнем поколении. Почему-то распределителям бюджета кажется: рост доходов этого поколения – главная причина инфляции. Хотя это совсем не так. Нужно тратить больше денег именно на нынешнее поколение. Чтобы потомкам оставить страну в надлежащем состоянии.



СПОКОЙНАЯ СИЛА И ГРАМОТНЫЙ ДИАЛОГ

Сергей ОЗНОБИЦЕВ,
директор Института
стратегических оценок,
профессор МГИМО

Если Соединенные Штаты окончательно отвергнут российский предложения по ПРО, в том числе и те, что были выдвинуты В. Путиным в ходе его недавних переговоров с Дж. Бушем в США, Москва продолжит терпеливо объяснять свою позицию по этому вопросу. Так высказался на днях первый вице-премьер Сергей Иванов. В то же время, добавил он, будут приняты адекватные меры по обеспечению нашей безопасности. К их числу он отнес возможное размещение ракет в европейской части страны, в том числе в Калининградской области.

Подобный язык в диалоге с Западом был свойствен эпохе конфронтации, ядерного противостояния. Когда друг с другом

боролись не только СССР и США, а два мира – две системы.

Потом все это утратило актуальность. Мы стали партнерами. Сейчас от этого партнерства, по крайней мере, на словах, вроде бы никто не отказывается. Существует определенный формат взаимодействия между Россией и НАТО. Мы постоянно говорим о наших партнерских отношениях с отдельными европейскими странами.

Поэтому нынешняя ситуация с элементами ПРО в Европе носит несколько фарсовый характер. Когда нет реального противостояния, не следует осознанно провоцировать его. Как им, так и нам. Геополитическое соперничество прежде всего существует в умах старых политиков, которые прошли через горнило «хо-

лодной войны». Иногда с ними солидаризируется и молодежь, для которой все это в новинку, которая играет в большую политику как в бирюльки. Ей кажется, что некими угрозами можно добиться друг от друга того, чего хочется.

То, что делают американцы, – большое заблуждение. Перехватывать иранские ракеты и ядерные боезаряды на подлете к европейским странам с помощью элементов ПРО, даже если они будут наращиваться дальше, пока представляется задачей весьма проблематичной. И даже фантастической. Тем более что никаких ракет в ядерном снаряжении Ирана нет, и все усилия мирового сообщества направлены на то, чтобы их не было. Именно на этом надо делать акцент и впредь, а не на поиске технических средств противодействия несуществующим угрозам, чем занимаются сегодня Соединенные Штаты. В данном контексте американская политика явно не носит характера партнерства с Россией. Ибо само наличие партнерства предполагает, что в первую очередь

партнер думает о реакции другой стороны.

С другой стороны, своими ракетами в Калининграде мы, как мне представляется, американцев не испугаем и не остановим. Не стоит думать, что, нацелив свое оружие на Чехию и Польшу, мы спровоцируем волну народного гнева, обращенную против США. Скорее, она будет направлена против нас. Такого рода действия контрпродуктивны. Они дают почву для тех, кто за рубежом исповедует антироссийские настроения. Выражает озабоченность по поводу внешней политики России. Высказывает неуверенность в том, что нашу страну можно рассматривать как надежного партнера. Опасается, что Россия в нарушение всех договоренностей перекроет в один прекрасный момент нефтяной или газовый кран.

Есть другие средства противодействия политике, проводимой Вашингтоном.

Если американцы уверяют, что элементы ПРО в Восточной Европе нам не угрожают, что их радары будут отслеживать только то, что происходит в Иране,

давайте разубеждать их. Доказывать с цифрами и фактами, что наши предложения по использованию действующей РЛС в Габале и строящейся радиолокационной станции под Армавиром гораздо разумнее. Давайте делать это вместе с европейцами, среди которых у нас много союзников. Но, угрожая в ответ территориям и народам Европы, мы рискуем ступить на весьма скользкую дорожку. Нельзя использовать контраргументы, которые могут вернуться к нам боком. Иначе придется снова тратить миллионы долларов на то, чтобы исправить имидж России за рубежом. Зачастую никакие деньги не могут компенсировать ущерба, причиненного скопальительными заявлениями, высказанными, может быть, с самыми благими намерениями.

Мы начали нормальный диалог с европейцами, и его надо продолжать. Это будет проявлением нашей мудрости и спокойной силы. Проявлять же нервозность, неуверенность в себе, как говорится, себе дороже.

Давайте раскрывать карты. Изучать траектории возможных

полетов ракет, возможных действий систем, которые США собираются разворачивать в Европе. Тут есть о чем говорить, и есть, за что предметно критиковать американцев. Тем более что независимые американские специалисты сами весьма критически относятся к техническим характеристикам элементов ПРО.

Давайте помогать им доказывать несостоятельность и абсурдность проекта противоракетной обороны в Европе. И делать это совместно с западной экспертной общественностью. У нас, к сожалению, совершенно утерян канал взаимодействия (и в действительности – канал влияния) на западную сторону. Напомню, что в 1980-е годы с помощью этого канала удавалось делать многое. В первую очередь совместными усилиями советских и американских ученых похоронить программу СОИ, доказав ее неосостоятельность. Сегодня такого диалога, к сожалению, нет. А он крайне необходим и возможен, поскольку не только соответствует уровню общих отношений между Россией и Западом, но и способен эффективно продвигать решения самых актуальных региональных и геополитических проблем.