



## СКОЛЬКО СТОИТ ЖИТЬ В СТОЛИЦЕ

**Валерий ФЕДОРОВ,**  
первый заместитель  
председателя комитета Совета  
Федерации по конституционному  
законодательству

Не так давно Москва была признана самым дорогим городом на земле. Этот вывод сделала международная компания Mercer Human Resource Consulting, обследовав 144 крупнейших города мира по 200 показателям – стоимость жилья, транспорта, питания, разных услуг и др.

От самых благополучных по этим показателям Лондона, Токио или Цюриха Москва отстала далеко. Виной тому множество факторов: и перенаселенность, и недостаточно развитая городская инфраструктура, и серьезные транспортные проблемы, и высокие расходы на продукты питания, одежду, бытовые товары и т.д. Особо выделили эксперты низкое качество медицинских услуг и неудовлетворительные санитарные условия.

Разговоров про этот рейтинг у нас идет немало, но никто не за-

дался при этом вопросом: почему, собственно, мы должны сравнивать Москву с Лондоном или Цюрихом? Ведь в любом случае подобные сравнения некорректны. Учитывали ли эксперты, к примеру, тот факт, что въезд в центр Лондона платный, а в Москве – нет? Сравнивали ли уровни штрафов за неправильную парковку? Сопоставим ли уровень магазинов в Москве, Лондоне и других городах? Словом, я сомневаюсь, что с учетом подобных вопросов рейтинг будет таким однозначным, как сейчас.

И вообще, подобные исследования все-таки соответствуют действительности? Да, Москва – город не самый дорогой – ни для ее жителей, ни даже для иностранцев. Да, высокие цены в сфере услуг – в гостиницах, ресторанах, такси. Более того, уро-

вень цен часто не соответствует уровню обслуживания или качеству товаров. Гордости это, конечно, нам не прибавляет. Но разве не предмет для гордости – благоустроенность Москвы, ее ночное освещение, большое количество развлекательных заведений на любой вкус? А качество услуг, качество жизни в Москве?! Они зачастую выше, чем представляется на первый взгляд.

А чем объяснить явную привлекательность Москвы для иностранных компаний? Ведь даже при такой высокой стоимости жизни в Москве, о которой нам твердят, количество работающих здесь иностранных компаний продолжает динамично расти. Это ярчайшее доказательство привлекательности города для бизнеса с точки зрения его прибыльности – как на финансовом рынке, так и в реальном секторе экономики. Растущий спрос на элитное жилье, удобные офисные и административные помещения, дорогие рестораны, качественные развлечения – все это и рождает тот уровень цен, которому дивятся международные исследователи.

При этом исследования, гово-

рящие о якобы чрезмерной дороговизне Москвы, практически не включают оценок со стороны самих москвичей. Расходы, которые позволяют себе иностранцы, а также управленцы среднего и высшего звена, приезжающие в Москву в долгосрочные командировки, никак не отражают потребительскую корзину среднего москвича. И соответственно, рейтинг, составленный на основе использованных в нем объективных показателей, вряд ли может служить жителям столицы поводом для беспокойства.

Конечно, у москвичей есть основания сетовать на рост товарных цен или увеличение стоимости потребительских услуг. Достаточно привести последние данные Мосгорстата. Так, продукты питания в январе – июне 2007 года по сравнению с декабрем 2006 года, подорожали на 8,5 процента. Уровень цен на продовольственные товары в январе – июне вырос на 2,2 процента. Тарифы на платные услуги для населения увеличились на 11,1 процента. Были повышены тарифы на жилищные услуги на 18 процентов, на услуги по снабжению газом, электроэнергией, горячим и холодным водо-

снабжением и отоплением – на 12,8-22,2 процента. Кроме того, на 18,8 процента выросла абонентская плата за радиотрансляционную точку, на 13,3 процента – проезд в метро, на 15,4 процента – проезд в автобусе, трамвае и троллейбусе. Городская телефонная связь подорожала в среднем на 54,9 процента, телеграфная связь – на 23,2 процента.

Желательно, чтобы уровень цен все-таки больше соответствовал уровню жизни населения. Хотя ведь и то правда, что в любой столице, где сосредоточено множество крупных корпораций и банков, всегда сказывается некий коэффициент завышенности цен – на жилье, коммунальные услуги, арендную плату и др. Они в столице объективно выше, чем в других городах.

Вместе с тем нельзя не отметить, что среднемесячные денежные доходы в расчете на душу населения за январь-июнь 2007 года составляют в Москве свыше 29 тысяч рублей. Номинальные денежные доходы увеличились по сравнению с первым полугодием 2006 года на 11 процентов. Даже с учетом растущих потребительских цен денежные доходы москвичей выросли за этот период на 2,4 процента.

Безусловно, до полного социального благополучия еще довольно далеко. Удельный вес численности населения с денежными доходами ниже прожиточного минимума составляет, по данным Мосгорстата, 16,5 процента? Тем не менее о росте благосостояния, судя не только по официальным данным Мосгорстата, но и по опросам москвичей, которые провели ВЦИОМ и ряд других социологических институтов, говорить можно. Один из показателей – самооценка доходов семьи. «Можем купить все, что нужно», – ответили от 10 до 17 процентов опрошенных представителей основных национальных общин Москвы (русские, украинцы, грузины, азербайджанцы, армяне, татары и евреи), «можем купить все, кроме самых дорогостоящих предметов длительного пользования» – от 32 до 56 процентов. Другой вопрос – самооценка материального положения семьи. «Очень хорошее» – полагают 0,5-2,4 процента опрошенных представителей национальных общин, «хорошее» – 9-29 процентов, «удовлетворительное» – 55-62 процента. Вот в этих ответах, наверное, и состоит реальный уровень качества жизни в Москве в канун ее 860-летия.

О перспективах сотрудничества государства и бизнеса (точнее, государственных и коммерческих структур) в развитии автодорожной инфраструктуры и автодорожного сообщения сказано за последнее время немало. В августе об этом говорили на Правительстве РФ, до этого – на комиссии при Министерстве регионального развития РФ.

Внимание к этому вопросу понятно. Дороги, разумеется, строить надо. Но кому если не бизнесу в одной упряжке с государством по силам потянуть этот затратный «воз»? Иное дело, сдвинется ли решение проблемы не на словах, а на деле?

С одной стороны, перспективы вроде бы благоприятны. По крайней мере таковыми их видят представители федерального правительства. Как заявил первый вице-премьер Правительства РФ Сергей Иванов, «в России созданы все необходимые условия для участия частных партнеров в проектах строительства платных автомобильных дорог». Бизнесмены получат от государства земельные участки, на которых планируется строительство дорог. При этом все предварительные процедуры изъятия участков, их формирование и выкуп у населения берет на себя власть. Кроме того, первый вице-премьер отметил, цитирую, что «сама



## ДОРОГУ БИЗНЕСА НАДО МОСТИТЬ ГАРАНТИЯМИ

**Никита МАСЛЕННИКОВ,**  
руководитель департамента  
информационных ресурсов Российского  
союза промышленников и  
предпринимателей (РСПП)

жизнь потребовала активного привлечения частных инвесторов». По его словам, только такое сотрудничество позволит «увеличить темпы строительства дорожной сети, улучшить качество дорог и приведет к созданию условий для внедрения в отрасль передовых методов управления инвестиционными проектами».

Действительно, кому как не бизнесу внедрять в эту отрасль передовые методы управления инвестиционными проектами? Однако речь о концессиях идет уже давно. Вопрос лишь, почему до сих пор это никак не воплощено в жизнь. Возможно, потому, что сам вопрос шире, чем просто о концессиях.

Ни один из инвестиционных проектов, ни один вообще проект по развитию какого-то нового производства, в

которых заинтересован бизнес, не может быть реализован без хотя бы элементарной локальной дорожной сети. Бизнес объективно заинтересован как в строительстве крупных транспортных магистралей, благодаря которым преодолеваются инфраструктурные ограничения экономического роста в целом, так и в развитии конкретных, локальных дорожных сетей в огромном количестве наших городов и регионов, без чего невозможно стимулировать их экономический рост в частности.

На недавнем заседании Правительства РФ разговор шел уже в деталях о том, чего не хватает, чтобы двинуться вперед. После этого разговора недели на две-три взята пауза.

Решений же как минимум три. В-первых, очевидно, надо будет менять

закон по инвестиционному дорожному фонду – с тем чтобы как можно большее количество участников было допущено к конкретным дорожным проектам, к распределению средств фонда на эти проекты. Во-вторых, требует решения вопрос о землеотводах и предоставлении земельных участков. Пока здесь далеко не все так гладко, как иногда видится с Краснопресненской набережной.

Наконец, третий существенный вопрос для мотивации частного бизнеса к участию в дорожном строительстве – это гарантии трафика и грузопотока по магистральям, строящимся совместно государством и бизнесом, проложить параллельную бесплатную магистраль? Ведь действующее законодательство как раз и предусматривает, что платные дороги должны строиться вместе с бесплатными – чтобы у людей была альтернатива. Кто начнет проект, если он изначально обречен на нарушение законодательства? В этом

смысле, конечно же, бизнес должен получить совершенно четкие гарантии. Те, что на сегодняшний день существуют, пока не очень убеждают. Кроме того, бизнес никогда не пойдет в развитие автомобильно-дорожной сети, если не будет представлять себе досконально длительную перспективу стратегии развития тех или иных территорий. А перспектива эта пока что не просматривается...

Конечно, в этом направлении делается многое. И представители бизнеса постоянно высказывают свое мнение в том же Минрегионразвития, когда обсуждается стратегия социально-экономического развития тех или иных регионов. В заседании федерального правительства, посвященном соответствующим вопросам, участие бизнеса также было заметно. Я бы сказал, у нас, слава богу, начали складываться механизмы государственно-частного партнерства в дорожном строительстве. Это, безусловно, обнадеживает. Но констатируя все это, нельзя не сказать, что значительное количество вопросов не только не решено, но даже и не прояснено. Стороны находятся как бы в процессе движения друг к другу. Компромиссы-то наверняка будут найдены. Но это вопрос времени. Возможно, длительного. А хотелось бы, чтобы все было как можно быстрее.



## ГРОЗИТ ЛИ НАМ НОВАЯ ГОНКА ВООРУЖЕНИЙ?

**Леонид ИВАШОВ,**  
вице-президент Академии  
геополитических проблем, доктор  
исторических наук, генерал-полковник

В последнее время эксперты заговорили о ремилитаризации мировой политики, возвращении в нее компонента военной силы как основного, что называется, убойного аргумента. Обыватель же в связи с этим невольно задается вопросом: неужели миру грозит новая гонка вооружений? Что ж, давайте разберемся.

По большому счету, гонка вооружений никогда и не оставалась. Более того, с падением военного потенциала России как правопреемницы СССР гонка эта только усилилась. Но усилилась с одной стороны. США тратят сегодня на оборону в 20 раз больше нас и больше, чем следующие за ними по этому показателю два десятка стран, вместе взятых. Суммарные военные ассигно-

вания членов Североатлантического альянса в 40 раз(!) больше российских. Стоит ли удивляться, что натовское поле все время расширяется, а западные наши «партнеры» отказываются выполнять Договор об ограничении обычных вооружений в Европе и выходят из Договора по ПРО!

Когда один полюс ослаб и Россия, по сути, взяла курс на одностороннее разоружение, в атлантической цивилизации и, прежде всего, в США возобладали мечта достичь абсолютного военного превосходства. Это является выражением политики однополярного мира, обеспечения власти денег с опорой на военную составляющую.

Естественно, российское руководство вынуждено принимать в такой непростой ситуа-

ции определенные контрмеры. В этой связи у многих возникают опасения, что нас сознательно втягивают в новую гонку вооружений, что существует опасность, пустив лавину дозу государственного бюджета на восстановление военной мощи, снова хлебать пустые щи.

Однако я бы не сказал, что военный потенциал России серьезно возрастает. Напротив, во многом он по-прежнему сокращается. Но по отдельным направлениям, которые вызывают наибольшие угрозы нашей безопасности, наблюдается попытка что-то им противопоставить. Свидетельства тому – и возобновление полетов нашей стратегической авиации, и предстоящее принятие на вооружение новых крылатых ракет воздушного базирования.

Россия хотя бы немного вышла из состояния системного кризиса и начинает думать о завтрашнем дне. Но как только мы попытались утвердить свои права на шельфы Северного Ледовитого океана, насыщенные углеводородными ресурсами, мы тут же почувст-

вовали решительную реакцию. По сути, уже готовится политико-экономическая война против интересов России в этом регионе.

Несколькими месяцами раньше мы тоже ощутили мощное давление НАТО на российскую позицию, связанную с экспортом нефти и газа. Сначала почти на официальном уровне прозвучали выводы о том, что, скажем, богатейшие ресурсы Сибири и Дальнего Востока – это не... принадлежность каких-то государств, а общечеловеческое наследие (надо полагать, прежде всего американское). А вскоре последовали угрозы, в том числе со стороны генсека НАТО, что если Россия не будет допускать к источникам своих нефтегазовых ресурсов страны Европы, то НАТО будет обязана вмешаться в этот процесс.

И как прикажете на это реагировать? Продолжать бессистемно сокращать свой оборонный потенциал? Разумеется, мы обязаны адекватно оценить эти вызовы и вряд ли это можно квалифицировать как втягивание в гонку вооруже-

ний. Скорее это наша защитная реакция. Но не исключено, что, если ситуация дойдет до более острого состояния, России придется в некотором роде мобилизовать свой оборонно-промышленный комплекс, резко повышать потенциал Вооруженных сил.

Разумеется, необходимо постоянно помнить о принципе разумной достаточности. Да, американцы сильнее нас во всех компонентах стратегического ядерного потенциала. Но нам нет смысла следовать их примеру. У нас другие стратегические цели. Если США стремятся контролировать весь мир с помощью военной силы, то нам необходим потенциал сдерживания, потенциал защиты.

Не случайно после возобновления полетов наших стратегических бомбардировщиков так суетились в Лондоне. И пусть себе суется! Надо вернуть западных охотников глобального господства в состояние собственной уязвимости. Их нужно приучить к мысли, что любезная их сердцу теория однополярного мира – не панацея для их собственной

безопасности. Это и будет сдерживающим фактором. Как только на Западе почувствуют свою уязвимость, там снова с готовностью сядут за стол переговоров, сменят тон, пойдут на новые мирные договоренности.

Здесь я вспоминаю великого китайского стратега Сунь Цзы, жившего более двух с половиной тысячелетий назад. Он говорил, что самая лучшая победа – та, которую можно одержать, не ввязываясь в сражение. Вот и нам надо попытаться без кровопролитной войны отстоять свои позиции и интересы. В этом плане, надо сказать, делается немало. Взять ту же Шанхайскую организацию сотрудничества, учения, которые были проведены недавно с участием шести государств ШОС. Хотя они и носили антитеррористический характер, но это попытка по крайней мере подать предупредительный сигнал Западу.

Как минимум пять мировых цивилизаций сегодня прислушиваются к России, начинают координировать с ней свои действия. И ни для кого не секрет, что это направлено против агрессивной политики атлантической цивилизации.