



БЮДЖЕТ ГОРОДА - НА СЛУЖБУ МОСКВИЧАМ

Игорь АНТОНОВ,
председатель
бюджетно-финансовой
комиссии Мосгордумы

Недавно столица прелестно, образно говоря, капитальный ремонт своего главного финансового документа - бюджета на 2008 год. Проект бюджета утвержден правительством Москвы, и теперь предстоит три его чтения в Московской городской думе. Все выступавшие на заседании правительства, включая меня, дали довольно высокую оценку принятому документу.

Новый бюджет столицы впечатляет. Прежде всего своими расходными статьями. В точных цифрах расходы бюджета-2008 составят 1 триллион 155 миллиардов рублей. Это всего в шесть раз меньше, чем бюджет всех российских городов, вместе взятых. Для сравнения: бюджет Нью-Йорка - чуть более 50 миллиардов долларов. В долларовом

эквиваленте московский бюджет - 41 миллиард долларов.

Традиционно характерная черта нового бюджета - он дефицитен. Дефицит составит 170 миллиардов рублей. 170 миллиардов кажутся внушительной суммой. Но это в общем-то небольшие деньги для Москвы, это абсолютно в пределах нормы. Дефицит - вещь нормальная: он означает, что деньги вложены не в банковский процент, не в стрижку купонов, а в развитие.

Бюджет-2008 продолжает еще одну традицию столицы - он, по определению мэра Москвы Юрия Лужкова, социально направлен. Социальная направленность бюджета в том, что примерно 50 процентов его расходов пойдут на социально значимые цели - жилищное строительство, образование, здраво-

охранение. Это позволит городу продолжить целый ряд масштабных программ по строительству важнейших социальных объектов - жилья, а также школ, детских садов, профтехучилищ, больниц и поликлиник. Вместе с тем 25 процентов бюджета-2008 запланировано на поддержку городского хозяйства. И еще 25 процентов - на новые направления, освоение новых технологий.

Основной акцент бюджета-2008 в городском хозяйстве сделан на крупных инвестиционных программах в ЖКХ, дорожном строительстве, энергетике, развитии инженерной инфраструктуры и коммуникаций. Конечно же, в первую очередь будет профинансировано жилищно-коммунальное хозяйство. Социально значимым инвестиционным лидером впервые станет статья «Ремонт жилищного фонда». В предыдущие годы на плановый капитальный ремонт жилья выделялось не более 2-3 миллиардов рублей в год. В бюджете-2008 на эту цель заложено сразу 42 миллиарда рублей - это на 57 процентов превышает утвержденный показатель на 2007

год. Одновременно на 30 процентов увеличены бюджетные расходы по эксплуатации жилищного фонда. Намечена цель: полный расчет по долгам за недоделанный за прошлые годы капремонт. Для этого разрабатывается долгосрочная городская программа капитального ремонта, реализация которой рассчитана на 2008-2014 годы.

Не секрет, однако, что не только наш жилищный фонд, но и наши дороги взывают о ремонте. Дорогам будет уделено не меньшее внимание, чем жилью. Так, программа инвестиционных вливаний в дорожно-мостовое строительство по сравнению с 2007 годом выросла в 2008 году более чем на 36 процентов - с 65 миллиардов до 88,5 миллиарда рублей. Это понятно: чтобы Москва не встала максимум через 3-4 года, надо срочно форсировать строительство новых магистралей и развязок.

Значительное внимание бюджет-2008 уделяет приоритетному направлению повышения эффективности транспортного обслуживания москвичей - раз-

витию метрополитена. Для метрополитена, остающегося одним из основных направлений крупных капиталовложений, намечено серьезное увеличение объемов финансирования - с 34 до 44,5 миллиарда рублей в год.

Начиная с 2008 года столица делает весьма серьезные шаги к ликвидации энергодефицита по региону. Всего в ближайшие три года на развитие топливно-энергетического хозяйства города планируется направить 21,6 миллиарда рублей, в том числе на строительство газотурбинных электростанций - 9,4 миллиарда, строительство и реконструкцию районных тепловых станций - 8,3 миллиарда, реконструкцию газовых сетей и сооружений - 5,5 миллиарда. Что же касается, в частности, 2008 года, то бюджет планирует профинансировать завершение строительства газотурбинной электростанции «Внуково», РТС «Строгино» и двух мини-ТЭЦ, а за счет привлеченных средств - введение в эксплуатацию генерирующих мощностей на ГТЭС «Молжаниновка», «Коломенское», «Щербинка», ТЭС ММДЦ «Москва-сити». Также в 2008 го-

ду предусмотрено завершить строительство 9 районных тепловых станций за счет средств городского бюджета.

Запланировано направить серьезные средства и на развитие водопроводно-канализационного хозяйства города. На эти цели в 2008 году предполагается выделить свыше 9 миллиардов рублей из городского бюджета и почти 6 миллиардов - из собственных средств Мосводоканала и других ресурсоснабжающих организаций. Кроме того, на строительство и реконструкцию объектов санитарной очистки в 2008 году предусмотрено выделение более 2 миллиардов рублей бюджетных средств.

И конечно же, не забыты бюджетом-2008 и другие нужды москвичей. Например, на обустройство городского наружного освещения будет направлено 1,6 миллиарда рублей, а на проектирование и строительство пешеходных переходов - 2,9 миллиарда. В 2008 году планируется продолжить строительство 10 подземных переходов, еще на 17 объектов разработать проектно-сметную документацию. Отдельной строкой прописано в бюджете строительство гаражей - в объеме 3 миллиардов рублей.

Конец августа ознаменовался весьма громким заявлением руководителя Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация) Евгения Бачурина о том, что рост цен на авиабилеты в будущем году у отечественных перевозчиков может составить от 20 до 40 процентов. По его словам, вызвано это технической изношенностью авиапарка, на обслуживание и модернизацию которого необходимы все большие затраты. Кроме того, он вновь упомянул о планах введения сбора на безопасность в аэропортах.

Как отнестись к такому прогнозу главы Росавиации? По крайней мере его можно назвать странным. До тех пор, пока не будет принято специальное постановление Правительства РФ, просто так поднять цены на авиабилеты никто не сможет. И если этого не помнит глава Росавиации, то выступает как непрофессионал.

Кстати, не лишне напомнить, что Правительство РФ уже высказалось по этому вопросу. Стоимости авиабилетов не так давно касались и премьер-министр Михаил Фрадков, и первый вице-премьер Сергей Иванов на заседании правительства, посвященном развитию Дальнего Востока. «Мы не можем по собственной стране свободно перемещаться», - заявил, в частности, С. Иванов. «Самолет у нас уже стал не средством передвижения, а роскошью, позволить которую себе могут очень немногие».



И РЫБКА В ВОЗДУХЕ С ДУШКОМ...

Олег ПАНТЕЛЕЕВ,
первый заместитель председателя
Комиссии Совета Федерации по регламенту
и организации парламентской деятельности

Одной из основных причин этого названия именно цены на авиабилеты.

Со сказанным нельзя не согласиться. Ведь, например, авиабилет бизнес-класса Москва - Сочи - Москва стоит почти 61,5 тысячи рублей, а первый класс Москва - Владивосток - Москва - 132,5 тысячи рублей. Билет эконом-класса из Москвы в Ставрополь обходится, как дискант в Мюнхен или чартер в Турцию либо в Египет. А цена авиабилета бизнес-класса Москва - Екатеринбург - Москва выросла почти до тысячи долларов. За такую сумму я в свое время летал в Перу!

Хочешь не хочешь, а вспомнишь не такое уж давнее прошлое. Перед развалом СССР авиабилет от Владивостока до Москвы стоил 112 рублей, и за эти деньги можно было спокойно летать хотя бы раз в год. Даже пенсионер, получавший в месяц 120 рублей, мог поз-

волить себе такой полет. Ныне об этом остается только мечтать.

По данным Росавиации, в 2006 году в целом авиакосмании перевезли 38,02 миллиона человек, из них на международных рейсах - 17,26 миллиона человек. Для страны, в которой живет около 150 миллионов человек, это совсем небольшая цифра. Для сравнения: в 1990 году из аэропортов России было отправлено более ста миллионов пассажиров. Еще более удручающе выглядит статистика по аэропортам. В 1991 году в России было 1302 аэропорта. По данным на 2007 год, их осталось всего 351. Сокращение произошло за счет небольших региональных аэродромов. И основная причина как резкого падения пассажиропотока, так и сокращения количества аэропортов - именно резкое удорожание цен на авиапереле-

ты, которое произошло за этот период.

И вот, зная эту статистику, нам продолжают говорить о необходимости дальнейшего увеличения цен! Предлог, конечно, благовидный - авиапарк нуждается в модернизации, а средств на нее катастрофически не хватает. Но ведь это заведомая неправда. Наш основной авиаперевозчик - Аэрофлот - не такая уж и бедная компания, и если поскрести по ее сусекам, то, наверное, средства на модернизацию все-таки найдутся. По разным оценкам, в год в казну Аэрофлота попадает от 400 до 500 миллионов долларов только так называемых пролетных денег, то есть денег, получаемых от иностранных перевозчиков, оплачивающих пролет над нашей страной. Соглашение об этом было заключено именно с Аэрофлотом, а не с государством еще 40 лет назад во времена Союза ССР. Логично ли, когда при таких доходах собираются модернизировать авиапарк за счет потребителя?!

Довольно скептически можно отнестись и к обещанному введению сбора на безопасность. Сейчас и так 30 процентов работников аэропортов составляют представители служб безопасности. В данный момент и без того хватает разных сборов, без которых нельзя

купить билет - и топливный, и страховой, и масса других. Так что же, в погоне за прибылью хоят еще один оброк повесить на потенциальных пассажиров, толком даже не разъясняя причин.

У нас, сколь известно, зарплаты растут крайне медленно. Но внимания на это почему-то никто из авиаперевозчиков не обращает. Между тем если уж и вести разговор об удорожании билетов, то после того, как предприняты какие-то меры по повышению уровня благосостояния людей. Да при этом, между прочим, не забыв и о том, что обслуживание в самолетах российских авиалиний должно наконец соответствовать европейскому уровню. Или по крайней мере не быть на нынешнем уровне. Ведь взять за пример ту же компанию «Аэрофлот». Раньше на борту ее самолетов и обслуживание было намного лучше, и еда качественнее. Раньше и представить нельзя было, что хлеб в самолетных пайках может быть 5-6-дневной давности, а рыба иметь странный запах и вид. Теперь же такое в порядке вещей.

Кстати, если кто-то поднимает цены, то обязательно найдется тот, кто их опустит. И займет освободившуюся нишу. Получается, что предполагаемым повышением цен на авиабилеты Росавиация привлекает иностранных перевозчиков на наш авиарынок...



ЕСЛИ И ТАСКАТЬ КАШТАНЫ ИЗ ОГНЯ, ТО ДЛЯ СЕБЯ

Евгений САТАНОВСКИЙ,
президент Института
Ближнего Востока

На саммите Шанхайской организации сотрудничества (ШОС), состоявшемся в Бишкеке, Иран был представлен в качестве наблюдателя. Некоторые эксперты прогнозируют дальнейшее сближение Тегерана с этой влиятельной международной организацией, говоря о том, что иранский фактор все больше активизируется в политическом и энергетическом плане. С другой стороны, американцы фактически объявили крестовый поход против этого государства. Как все это расценить?

С момента, когда пост президента занял лидер иранских консерваторов Махмуд Ахмадинежад, Тегеран действительно активизировал действия по сближению с ШОС. Он пытается войти туда в качестве полноправного члена. Цель проста и

понятна. Тегерану необходимо, чтобы между США, Западом в целом и Ираном стояла группа стран, включающих Китай, Россию и среднеазиатские республики. Голубая мечта Ахмадинежада - превратить ШОС в военно-политический блок антиамериканской направленности.

Ситуация опять-таки простая и чрезвычайно провокативная. Понятно, что ни Пекин, ни Москва, ни другие члены ШОС не будут защищать Иран от последствий его агрессивной политики в отношении Израиля, серьезнейших претензий на ядерный статус и подозрений (весьма оправданных с точки зрения профессионалов) по поводу военного характера иранской ядерной программы.

С того момента, как стало ясно, что столкновение с Западом может окончиться военным

противостоянием, Ирану особенно необходимо прикрыться каким-то щитом. Тем не менее у Тегерана это вряд ли получится.

ШОС не та структура, которая станет щитом для Ирана, который делает агрессивные заявления, провоцирует конфликт, напрашивается на него и явно его получит. В конечном счете никто не заставит Ахмадинежада дразнить Израиль и США так, как он это делает. Очевидно, ему это нужно. Когда вы обещаете стереть какую-то страну с лица Земли, то вы провоцируете предупреждающий удар. Когда вы идете к статусу ядерной державы, попутно делая массу жестких заявлений, захватывая военными территориями территории страны-союзника вашего основного противника, вы провоцируете предупреждающий удар по своей территории. Иходя лишь из того, что Иран с ядерным оружием в условиях, когда страной руководят люди, открыто угрожающие агрессией другой стране, которая их не трогает и претензий к ним не имеет, опасней, чем Иран, ядерного оружия не имеющий. В этом плане Тегеран значительно более вероятен в качестве ми-

шени, чем Северная Корея, которая ракеты запускает, но не претендует на то, чтобы уничтожить Японию, Китай или Южную Корею.

Ирану нужно, чтобы его атаковали. Чтобы Америка была агрессором. Это ликвидирует внутреннюю оппозицию.

Но Ирану не хочется выступать в одиночку. Ему, как и любой разумно революционной державе, хотелось бы раздуть «мировой пожар».

А что же в этой ситуации ШОС? Его лидеры общаются с Ираном, взаимодействуют с ним в той мере, в какой они взаимодействуют с любой суверенной страной, выполняют те части контрактов, которые не подпадают под санкции ООН, не совершают ничего, что было бы в рамках этих санкций. Поэтому ядерное топливо Иран получит в ту секунду, когда Росатому надо будет сделать это по технологии, а не тогда, когда этого хотят лидеры Ирана. Они, видимо, забыли, что Бушер - атомная электростанция, и требуют топливо существенно раньше того момента, когда оно должно быть поставлено по технологическим параметрам. Лишь для

того, чтобы на их территории оказалось некоторое количество расщепляющихся материалов.

Ни Китай, ни Россия не будут воевать за Иран ни с Соединенными Штатами, ни с Европой. Но они являются самостоятельными государствами, и по указанию из Вашингтона или Брюсселя разрывать контракты и прекращать общение с иранцами тоже не будут. Это нормальный курс независимых держав, отвечающих за собственные действия, не провоцирующих конфликт с соседями (Иран - наш сосед по Каспию и не слишком дальний сосед Китая) и тем не менее учитывающих реалии мировой политики. Реалии, включающие в том числе наличие на земном шаре Соединенных Штатов, Израиля, Европы, их системы оценок и приоритетов.

Граница между экономическим сотрудничеством с Ираном и его военно-политической поддержкой, безусловно, есть. Только опасности перейти ее для стран ШОС нет. Китай потому и существует несколько тысячелетий, что его руководство всегда прекрасно понимало, где

те границы, которые не стоит переходить. Действующее российское руководство хотя и не может похвастаться такой историей государственности, но все-таки мыслит гораздо более трезво и разумно, нежели апологеты немедленного сближения с Ираном, создания с ним антизападного блока.

В 90-х годах Иран был для нас серьезным клиентом по поставкам вооружений, комплектованных в Бушер. Тогда мы еще не умели себя позиционировать, страна разваливалась, денег было мало. От чрезвычайно скудной оплаты наших услуг и поставок часто зависело выживание некоторых отраслей, заводов. Тогда и возникла иллюзия, что без Ирана нам просто смерть. Причем, если бы послушались некоторых иранских комментаторов по этому поводу, возникнет ощущение едва ли не шантажа. Шантажа жестокого, агрессивного и очень невежливом.

Но Россия сегодня - другая. У нас поднялась экономика, мы отдали почти все долги. И мы ни в коем случае не должны таскать каштаны из огня для иранского руководства. Точно так же, как для американского, китайского... Для кого угодно, кроме самих себя.