

Сергей Собянин дал интервью спецпроекту ТАСС «Первые лица»

29.06.2015

О виде из окна, теме номер один, бабульках на скамейке и форс-мажоре...

– Вид из окон Вашего кабинета, Сергей Семёнович, впечатляющий: весь центр Москвы перед глазами. Даже на Кремль, хоть он и в полутора километрах отсюда, можно взглянуть сверху вниз.

– Ни на кого не надо смотреть свысока. Неправильно это. Гораздо полезнее заниматься порученным делом. Во всех смыслах... Да, панорама на город открывается красивая, но выбор места для кабинета обусловлен, конечно, не этим. Здание в Вознесенском переулке строилось для Правительства Москвы ещё во второй половине 90-х годов. Одно время эти помещения сдавались в аренду коммерсантам. Несколько лет назад Мэрия хотела строить себе новое здание в «Сити», потом от проекта отказались и продали ту площадку. Мы решили расположиться по соседству с историческим особняком на Тверской, 13, сконцентрировать свои подразделения в одном месте, а занимавших офис бизнесменов попросили подыскать другие помещения.

– Вы уже четыре с лишним года на посту Мэра столицы. Кажется, Ваш личный рекорд работы на одном месте и в одной должности.

– Председателем Думы Ханты-Мансийского округа я был дольше – с 1994-го по 2000-й... Но вы правы в другом: Москва – особенная история. И для такого города четыре года – совсем не много. Все проекты имеют иной масштаб и измерение, реализовать их за короткий временной отрезок невозможно. Требуется минимум лет пять – семь, чтобы получить внятный результат.

– Тем не менее прошедшего срока, видимо, достаточно, чтобы оценить: это получилось, а то — нет?

– Скажу, что по всем приоритетным направлениям, о которых мы заявляли, есть определённые результаты, но подводить итоги пока рано. Повторяю, это очень масштабные проекты. Практически нет ни одного направления, где мы не продвинулись бы. Начиная со строительства жилья и заканчивая реформированием образования или здравоохранения. Везде темпы большие. Даже так скажу: они предельные.

– Но что-то ведь для Вас сегодня является темой номер один, Сергей Семёнович?

– Знаете, город — практически живое существо. С учётом того, что здесь живёт двенадцать миллионов москвичей и ещё не менее трёх миллионов человек постоянно находится на этой площадке, получаем такой сгусток различных проблем, устремлений, желаний, что невозможно сказать: мол, эта проблема – главная, а остальное подождёт. К примеру, если решим заниматься исключительно транспортом, кто-то тут же возразит: «Послушайте, я не могу ребёнка устроить в детсад, а эти ваши вопросы с пробками меня волнуют в последнюю очередь...» Другой человек скажет: «У меня сложности со здоровьем, считаю, нет ничего важнее создания хороших муниципальных поликлиник с квалифицированными врачами». У предпринимателя свои запросы, ему необходима инфраструктура для развития бизнеса...

И так до бесконечности. В Москве невозможно остановиться на чём-то одном. Нужно выбрать ключевые проекты и по ним двигаться. В этом и сложность работы, и её интерес.

Проекты разные, а идеология у них общая – сделать город удобным, комфортным для жителей и гостей. Одна цель должна не противоречить другой, а дополнять её. В этом трудность. Колоссальная трудность! Я уже говорил, мы сталкиваемся иногда с противоположными устремлениями, желаниями и мнениями. Возьмём элементарное – благоустройство маленького двора. Казалось бы, какие проблемы, однако таких дворишек в Москве более двадцати тысяч. Чтобы их привести в порядок, надо потратить много сил и времени. К тому же в любом таком дворике на скамейке сидят бабушки-старушки, которые ищут тихий уголок. Мамаши ждут, что их детям поставят песочницу и качели, а молодые люди требуют оборудовать спортивную площадку. Получается, интересы соседей не всегда совпадают. Необходим проект, чтобы все сказали: «Да, это нам нравится». Так и в масштабах города: один собирается строить огромный офис, другой ратует за жилой комплекс, а третий хочет, чтобы из его окна открывалась хорошая перспектива, был красивый вид. Поэтому увязать проекты, не просто, но...

– Получается, начинаете утро с обхода дворишек?

– Все наши проекты воплощены в городские программы, бюджет расписан по приоритетным направлениям, и по каждому из них систематически проводятся рабочие совещания с моим участием.

Скажем, понедельник начинаем с разговора по развитию транспорта, в течение недели мы ещё не раз возвращаемся к обсуждению различных аспектов этого вопроса. Во вторник проходит заседание городского Правительства, на нём комплексно рассматриваются все проблемы. Теме строительства уделяю постоянное внимание, регулярно участвую в работе Градостроительно-земельной комиссии, где обсуждаются наиболее крупные и сложные проекты. Отдельные совещания посвящены здравоохранению, образованию, культуре. По всем этим блокам составлен график.

Если вижу, что возникают какие-то проблемы, частота совещаний увеличивается — иногда до двух раз в неделю. Когда же проект пошёл и не требует повседневного вмешательства, он присутствует в моём графике раз в две-три недели. Но все программы системно находятся под контролем, люди знают: мы вернёмся к вопросу и всё, что намечено, обязательно обсудим, по каждому пункту придётся держать строгий отчёт. Лишь в этом случае проекты двигаются нормально. Да, многое зависит от исполнителя, но, если руководитель не будет постоянно заниматься, контролировать и проявлять внимание, проект начнёт постепенно умирать либо уйдёт не совсем в ту сторону, как было задумано изначально.

— Часто ли вмешивается форс-мажор?

— Куда же без него? Нельзя заранее всё предусмотреть. Но системная работа позволяет минимизировать число разного рода ЧП. Стараемся, чтобы неприятных сюрпризов было как можно меньше. Когда спрашивают, в чём заключена идеология борьбы с кризисом, отвечаю: сохранение всех созданных нами программ, их обеспечение и финансирование, организационные мероприятия и продвижение — это и есть главное. Не чрезвычайка и лихорадочное латание дыр, а системная работа. Ну уйдём мы от развития инфраструктуры, бросимся на что-то другое, а в итоге загубим всю инвестиционную деятельность в городе. Нужно продолжать без суеты заниматься намеченным, тогда и форс-мажоров будет меньше.

— Если экстраординарные ситуации всё же случаются, каков алгоритм Ваших действий?

— Все вице-мэры имеют прямой доступ ко мне, Министры городского Правительства, руководители ключевых Департаментов. У каждого есть номер моего мобильного телефона, могут звонить в любое время, никаких проблем.

— Когда в последний раз такое было?

— Недавно. Помните, прошла мощная гроза с ливнями, за несколько часов выпала месячная норма осадков, возникла нештатная ситуация с затоплениями участков дорог, подземных переходов, тоннелей. А до этого был взрыв бытового газа в кафе.

— При каких ЧП Вы выезжаете на место происшествия?

— Если много пострадавших или есть потенциальная угроза серьёзных системных проблем.

Об обрезанных инвестициях, китайском метро, любви к искусству и продуктовом эмбарго...

— Нынешний кризис тоже ведь можно считать форс-мажором. Собственно, об этом Вы уже сказали. Когда четыре с лишним года назад Вас поставили на Москву, положение дел в экономике было иным...

— Кстати, начинал я именно в кризис. Последствия экономического спада, случившегося в 2008 году, ощущались остро. И панических настроений тогда было больше, воспринималось всё гораздо болезненнее. Мы быстро забываем даже недавние события, но в конце нулевых годов выдался весьма непростой период. Российское Правительство работало в режиме нон-стоп, решая возникавшие проблемы. Нынешняя критическая ситуация в чём-то повторяет ту, предыдущую, многое идёт уже по накатанной колее. Но кое в чём этот кризис отличается от прежних, есть у него своя специфика.

— Какая?

— Сейчас нам старательно обрезают иностранные инвестиции, перекрывают доступ к финансовым рынкам и кредитам, мы в большей степени должны полагаться на собственные ресурсы — материальные, организационные, технологические. В этом главное отличие. Здесь кроется и сложность, и преимущество: обстоятельства вынуждают нас задуматься о развитии своей промышленности, инноваций, технологий, банковского бизнеса. Это плюс.

— Теоретически. А практически понадобится не один год, пока из семян что-то вырастет.

– Ситуация не столь печальна. Помните, какое напряжение было в минувшем году, казалось, после санкций у нас возникнет огромный дефицит товаров. Но подобного не произошло. Да, наблюдался инфляционный скачок цен, но в большей степени он был вызван изменением курса рубля. Например, перебои в поставках продуктов питания – вот так, чтобы полки магазинов совсем опустели, – не случилось.

– Но согласитесь, Сергей Семёнович, ассортимент стал заметно уже. Это факт.

– Надо понимать, о чём именно мы говорим. Набор товаров первой необходимости сохранился в полном объёме. Да, импортных деликатесов стало чуть меньше, но не думаю, будто это надолго.

– Даже при условии, что продуктовое эмбарго из стран ЕС решено продлить?

– Свято место пусто не бывает. На место Швейцарии пришла Аргентина, Италию сменила Турция. Происходит постепенное замещение товарных потоков. Да, не всему можно найти равноценные аналоги, но давно ли мы стали такими специалистами во французских сырах и лягушачьих лапках?

— В начале года ожидалось серьёзные проблемы в общепите, делались прогнозы, что к лету в Москве закроется треть кафе и ресторанов. Из-за отсутствия посетителей, перебоев с поставкой продуктов...

— Посмотрим. Пока мы этого не видим. Даже вот по летним кафе: сезон открылся и в городе меньше их не стало. Видимо, ожидания были навеяны пессимистическими настроениями конца прошлого – начала этого года. По факту у нас нет резкого спада спроса ни в торговле, ни в общественном питании. Да, в январе – феврале было очень тревожно, не скрою. Но сейчас, мне кажется, ситуация потихоньку выправляется.

— Тем не менее витрины на Тверской пестрят объявлениями: аренда, аренда, аренда...

— Да, часть сдаваемых помещений освободилась. Но не из-за того, что нет желающих взять площади под магазины или кафе, а по вине владельцев, привыкших заламывать заоблачную цену в валюте. Думаю, надо настраивать налоговую систему так, чтобы владельцы, задирающие ставки и держащие помещения пустыми, несли серьёзную финансовую нагрузку. Тогда они задумаются о разумности своих амбиций. Не могут предприниматели утратить интерес к аренде на Тверской. Значит, ставки завышены. Бизнеса ведь меньше не стало. Офисные и торговые помещения частично пустуют из-за их владельцев, которые не хотят снижать цену в соответствии со сложившейся ситуацией. Там, где хозяева адекватные, всё заполнено.

– Пару лет назад Вы говорили, что Москва вошла в пятёрку крупнейших городов мира по инвестициям и готова перебраться в лидирующую тройку.

– Полагаете, сейчас, в период кризиса, она вылетит из элитной группы? Сомневаюсь. Мы по-прежнему в первых рядах. Если говорить о капитальных вложениях, инвестиционный рынок Москвы остается ёмким и привлекательным. По динамике развития инвестиций в недвижимость мы вышли на второе место в мире после Пекина. Исследования международной компании PricewaterhouseCoopers проводились в 2013-м, а в минувшем году у нас показатели стали ещё лучше.

– Но специалисты утверждают, что рынок замер, новых сделок почти нет. Такого не было и во время предыдущих кризисов 1998 и 2008 годов.

– У меня иная информация. После некоторого затишья в первой половине года рынок постепенно оживает. Серьёзная турбулентность наблюдалась лишь в конце 2014-го. В целом же динамика инвестиций осталась позитивной. Впервые за долгое время мы ввели девять миллионов квадратных метров недвижимости – это большой объём.

– Удастся ли продать все эти «квадраты», не повиснут они якорем на инвесторах? И что будет с ценами на жильё? Их считают сильно завышенными. Может, пришло время коррекции в сторону понижения?

– Ритэйлеры и инвесторы делают разные прогнозы. В любом случае слово за рынком. Он главный регулятор. Никому не нужен неликвид, это очевидно. Пока же могу сказать, что в 2013 году Москва вышла на первое место в мире по строительству офисов и городских дорог, стала одним из мировых лидеров по вводу торговой недвижимости. Думаю, в этом году получим примерно такие же параметры. Боюсь, в 2016-м объём снизится, меньше будет заделов, но мы накопили большую инерцию капитальных вложений, что примерно сопоставимо с 2014 годом и точно не хуже уровня 2013-го. Словом, никакого резкого спада не произойдёт. Мы останемся в топе мировых столиц по объёму ввода недвижимости, развития городской инфраструктуры, автомобильных дорог и

метро.

– Но чем-то ведь неизбежно придётся жертвовать. Как Вы сегодня строите переговоры с инвесторами и подрядчиками? Чем убеждаете, какими аргументами?

– Знаете, люди по-прежнему хотят работать с Москвой, ищут здесь заказы, поскольку мы не уходим из инвестиций в метро, авто- и железные дороги, инженерную инфраструктуру, социальные объекты... Мы почистили бюджетные расходы, сократив их примерно на семь процентов по сравнению с прошлым годом. Эти средства пока заблокированы. Думаю, часть из них уйдёт из бюджета. После жёсткой ревизии видим, что можно без этого обойтись. Но все основные проекты сохранены.

– В конце прошлого года в СМИ появилась информация, что из-за падения рубля китайцы отказываются строить ветку метро в Новой Москве. Вице-мэр Марат Хуснуллин подтвердил, что «проект несколько приостановили».

– Но, заметьте, не закрыли. Мы по-прежнему активно работаем с партнёрами из КНР. Другой вопрос, пока они сами не могут до конца определиться, кто из них будет строить, по какой инвестиционной схеме. Думаю, через месяц-другой подведём предварительные итоги, всё объявим. Да, процесс идёт непросто. В том числе и из-за изменения курса рубля. Но китайцы по-прежнему проявляют серьёзный интерес к проекту.

В любом случае будем строить метрополитен на новой территории. Вне зависимости от того, придут китайцы или нет. Они ведь хотят войти в проект не из любви к искусству, это не подарок с их стороны, а серьёзные инвестиции. Китайцы – прагматичные люди и за здорово живёшь ничего делать не станут. Учитывают доходы от своего участия, хотят понять, в чём выразится их интерес... Это не благотворительность, а бизнес.

Если посмотрите структуру городского бюджета, увидите: инвестиционная составляющая сохранена. Мы нарастили её в прошлые годы и держим на уровне, хотя в последние годы бюджет Москвы не был таким уж динамично растущим. Чтобы удержать прежний масштаб инвестиций, надо постоянно оптимизировать расходы. В этом году финансирование строительства метрополитена даже выше, чем в прошлом.

По большому счёту вопрос сегодня не в деньгах, а в том, что такой объём работ сложно вытягивать из-за отсутствия в России необходимого количества метростроителей, проходчиков тоннелей, маркшейдеров, техников, проектировщиков, инженеров и прочих специалистов, столь нужных при строительстве. Это тормозит дело. Отдельная тема – неподготовленные территории под станции, изъятие распроданных в своё время под коммерческие нужды земель. Тоже дополнительная сложность. Тем не менее мы работаем на десятках площадок. Допускаю, определённые отклонения от жёсткого графика будут, это большая стройка, её сложно разложить по часам, но глобально стратегия не меняется. Возможно, какие-то станции откроем не в 2015 году, а в следующем, однако обязательно введём в строй всё, что наметили.

– Лучше раньше, чем позже...

Если говорить об автодорогах, к примеру, Алабяно-Балтийский тоннель не раз открывали, а потом опять закрывали для движения. Тоннель затапливало, фирма-строитель банкротилась... В итоге это строительство бьёт рекорды по затратам. Под Ла-Маншем пройти было дешевле.

– Надо понимать, что мы не шоссе в чистом поле прокладываем — вышел на простор и знай себе стели асфальт. В городе приходится постоянно заниматься реконструкцией улиц, перекладкой сложных инженерных коммуникаций – водопроводов, газопроводов, канализации, электросетей, сетей связи... Мы не столько строим, сколько меняем, переносим, собираем заново весь этот многослойный инженерный пирог. Практически любая новая дорога в современном городе — комплекс сложнейших сооружений. Каждый раз решаем непростые задачи. Алабяно-Балтийский тоннель – один из примеров, где возникли определённые сложности. И объективные, и субъективные.

Тем не менее сохраняем набранный темп и, надеюсь, в ближайшие два-три года его точно удержим.

– При этом проблема пробок с повестки дня не снята. Специалисты голландской компании TomTom, производящей GPS-навигаторы, подсчитали, что в 2013 году средний москвич провёл в пробках 127 часов, потеряв более пяти суток на бессмысленное стояние. Удастся когда-нибудь развязать узел?

– Потихонечку развязываем. Но тут не существует простых решений. Мечом или шашкой не махнёшь, да и волшебная палочка не поможет. Нужна кропотливая работа по самым различным направлениям: это и развитие сети метро, и новые выделенные полосы для общественного транспорта, и реконструкция узких мест на дорогах, ликвидация так называемых бутылочных горлышек, и платные парковки, и жёсткое администрирование на дорогах, и интеллектуальная транспортная система, и регулирование светофоров... Каждый из элементов вносит свой

вклад, возникает синергия, и люди вдруг понимают: «Надо же! Раньше на этом перекрёстке машины глухо стояли, а теперь поехали. И скорость потока заметно увеличилась. Значит, что-то меняется к лучшему!»

– Например, Сергей Семёнович? Где конкретно?

– Думаю, всем знакомо Бульварное кольцо. Несколько лет назад там машины парковались в несколько рядов на проезжей части и тротуарах, были бесконечные пробки. Сейчас движение в разы улучшилось. Нет такого, чтобы автомобили вообще не двигались. Даже в часы пик Бульварное кольцо едет.

На Коровинском шоссе со стороны МКАД по утрам машины останавливались на каждом перекрестке, собиралась пробка. Вечером – в обратном направлении. Сейчас перенастроили светофоры так, что они работают сообща, вместе. Двигаясь утром в центр с определённым скоростным режимом, можно попасть в «зелёную волну».

После реконструкции изменилась ситуация на Варшавке. Тоннели появились на пересечении Каширского шоссе с проспектом Андропова и Пролетарским проспектом. Построили новые развязки на МКАД...

До идеала ещё далеко, но радует, что на фоне возросшего количества автомобилей скорость движения не падает, а, наоборот, потихоньку начинает расти, в том числе и в центре.

О платном въезде в центр, цене парковки, фиговых листочках и эвакуаторах...

– Выделенные полосы для общественного транспорта себя оправдали?

– Если помните, года три назад это вызвало бурную дискуссию. Говорили, что по выделенкам мало и редко ходят автобусы. Мол, давайте вернём полосу автомобилистам. Можно было так и поступить. Но, как правило, крайнюю полосу занимали припаркованные машины, а автобусам приходилось ехать по второму-третьему ряду, создавая дополнительные проблемы с движением. И люди, конечно, предпочитали стоять в пробках в своей машине, чем в автобусе. Мы предложили альтернативу: продолжать упорно продираться по загруженным дорогам на личном авто или же ехать с ветерком по выделенной полосе на автобусе, троллейбусе. Количество людей, пересевших на общественный транспорт, с начала запуска проекта увеличилось кратно. Ежедневно это уже более миллиона человек. И, слава богу, Москва из мировых лидеров по длине пробок и продолжительности стояния в них переместилась с первого на четвёртое место. Впереди нас Мехико, Стамбул и Рио-де-Жанейро.

– Тот случай, когда мы не стремимся на верхнюю ступень пьедестала?

– Абсолютно точно! И это не наше исследование, а едва ли не самый авторитетный международный рейтинг уже упоминавшейся вами компании TomTom. Она мониторит двести городов мира и ежегодно публикует результаты. На протяжении многих лет мы стабильно были там на первом месте.

– Платные парковки снятию остроты проблемы поспособствовали?

– Безусловно. Никто в мире иного не придумал. Стратегия решения проблемы пробок в основном состоит из двух частей. Первое — развитие общественного транспорта, и второе — цена использования личного автомобиля в городе. Чем дороже ездить на своей машине, тем выше мотивация пересесть на общественный транспорт. Если он становится доступнее, комфортнее, быстрее, это тоже дополнительный стимул.

– Тогда логично было бы ввести платный въезд в центр. Вы хотели так и сделать, а потом отказались...

– Смотрим на опыт коллег, раньше нас озаботившихся этой проблемой. Большинство европейских городов не вводит для автомобилистов подобных ограничений. Например, Берлин, где машин с избытком, успешно держит хороший трафик, движение там в центре вполне пристойное. Из крупных европейских столиц платные зоны для въезда есть в Стокгольме и Лондоне. Обычно стараются справляться без этого, хотя, конечно, Москва не чета другим, у нас в агломерации проживают и работают более двадцати миллионов человек. Огромные транспортные потоки! Но пока нами использованы не все возможности, которые есть. Надо продолжать работать в том же направлении, мы ведь видим положительную динамику. Надеюсь, обойдёмся без радикальных мер и пройдем менее болезненным путём. Хотя в крупных азиатских мегаполисах — Сингапуре, Шанхае, Пекине — своя специфика: там ещё более жёстко всё регулируют, вплоть до ограничений в покупке машины или запрета на въезд в город автомобилей без местной регистрации, как, например, в китайской столице. Есть ещё ряд столь же суровых мер, хотя в Азии количество машин на душу населения значительно ниже, чем в Москве. Тем не менее там трафик весьма напряжённый...

Рассчитываю, что позитивная тенденция, которая наметилась в нашем городе, сохранится.

— А куда идут деньги, собранные на парковках? И сколько, к слову, удалось собрать?

— За второе полугодие 2013-го — 263 миллиона рублей, за 2014-й — миллиард 186 миллионов. В сумме — без малого полтора миллиарда рублей. Слышал немало всяких спекуляций на тему, куда расходуются эти средства. Отвечаю: всё до последнего рубля поступает на специальный бюджетный счёт и затем передаётся для последующего распределения органам местного самоуправления тех районов, где находятся платные парковки. На капремонт многоквартирных домов, благоустройство дворов и прилегающих территорий, улично-дорожной сети... Было определено более пятисот таких объектов, какая-то сумма остаётся в резерве, но мы с самого начала решили, что вся плата за парковку пойдёт на обустройство районов, где она вводится.

— Вам не кажется, Сергей Семёнович, что оставлять платные парковки в ночное время и в субботу не слишком гуманно? В центре в первую очередь. В большинстве европейских городов открытые парковки по вечерам и на уик-энд делают бесплатными, чтобы люди могли пойти в рестораны, театры, музеи...

— Есть много разных схем, но все должны понимать: транспортные проблемы в Москве гораздо сложнее, чем практически в любом европейском городе. Это связано и с тем, что у нас улично-дорожная сеть по площади в разы меньше, чем в Старом Свете. И в количестве парковочных мест мы многократно уступаем. В том числе в жилых секторах и в центре города. Поэтому большинство жителей ставят машины во дворах либо на близлежащих улицах, вечером парковки заполняются резидентами — людьми, проживающими в этих районах. Им ведь нужно где-то оставить машину на ночь. Это первое. И второе: Москва — очень активный город. Суббота, казалось бы, нерабочий день, а автомобильный трафик — самый плотный и напряжённый за неделю. На общественном транспорте людей ездит меньше, зато на своих машинах даже больше, чем в будни. Многие отправляются в центр погулять, пройтись по магазинам.

Не забывайте и о том, что Москва — северный город. Зимой нам требуется время, чтобы очистить улицы от выпавшего снега. Когда не было платной зоны парковки, коммунальщики практически не могли работать из-за стоявших вдоль тротуаров машин. Помните, наверное, весь этот бардак в центре: снежные завалы, хаос, когда ни припарковаться правильно нельзя было, ни прибраться. Сейчас есть возможность хотя бы в ночное время отчистить улицы от снега, привести парковки в состояние, чтобы они оказались пригодны для эксплуатации с раннего утра. Всё опять превратится в одну большую проблему, если повсеместно сделаем парковки бесплатными в выходные и в ночное время.

Поймите простую вещь: плата за парковку вводилась не для того, чтобы заработать на этом. Стараемся разгрузить территорию. И, разумеется, снизить трафик.

Ещё сравнительно недавно в центре города такси не существовало как класс. Таксомоторы ездили на вокзалы, в аэропорты, но не совались в пределы Садового кольца, поскольку там можно было надолго зависнуть в пробке. Таксисты так и говорили: «Раньше мы избегали центра, чтобы не застрять на день». Что видим сегодня? С семью тысячами легальных такси число выросло до пятидесяти тысяч, и в центре машины жёлтого цвета стали привычной картиной. Почему? Да, сыграла роль организация интернет-сервисов, через которые теперь легко заказать такси, но новая услуга не сработала бы, если бы по-прежнему не удавалось спрогнозировать время на поездку. Цепная реакция. Раз можно приехать в центр на такси, значит, нет нужды каждый раз использовать свою машину. Если не ездить на ней, значит, трафик станет ещё спокойнее.

— И на эвакуаторов меньше шансов нарваться...

— Да, мера неприятная, но она необходима, иначе никто не будет оплачивать парковку. Опять начнут бросать машины, как делали раньше. Где попало — на проезжей части, на выделенных полосах для общественного транспорта... Но у людей меняется психология, они по-другому смотрят на ситуацию, на которую ещё вчера и внимания не обратили бы. Считаю, мы не должны шарахаться. Стратегия выбрана, надо двигаться вперёд. Да, многие вещи непопулярны, но в целом они дают результат.

— А что прикажете делать с фиговыми листочками, которыми стыдливо прикрывают номерные знаки? Почему-то этим нередко пользуются водители служебных авто, стоящих у разных министерств и ведомств. Новая фишка — как бы случайно открыть и не закрывать багажник. Номера-то не видно, значит, можно и не платить за паркинг...

— Есть специальные инспектора, они пешком обходят территорию, приглядывают за особо выдающимися водителями, которые неправильно ставят машины. Эти работники парковочной инспекции вправе снимать закрывающие номера бумажки и наказывать нарушителей. Это первое. И второе. Автомобили с нечитаемыми знаками госрегистрации — главные жертвы эвакуатора. С начала года мы отправили на штрафстоянки более шести тысяч таких машин. Думаю, желающих прикрывать номера скоро станет меньше. Себе дорожке, что

называется. Эвакуатор ведь не знает, что за анонимная машина перед ним, зачем водитель заклеил или прикрыл номерной знак. Мало ли, вдруг там скрывается террорист или бандит? Или, скажем, автомобиль в угоне? Поэтому на такие безымянные машины инспекция обращает внимание в первую очередь.

О старой и Новой Москве, неотложках, врачах, овчинке и выделке...

— Несколько лет назад много слов было сказано о необходимости разгрузки центра города. Планировалось вывести за МКАД большинство госучреждений, разных служб и контор. Часть федеральных ведомств хотели переселить в Коммунарку, кого-то — в Архангельское... А потом тема как-то сошла на нет. Кризис тому виной?

— Вопрос по-прежнему актуален. И речь не только о Коммунарке или Архангельском, а о стратегии градостроительной политики. Приоритеты изменились: мы начали системно уменьшать объёмы офисного и торгового строительства в центре, зато тем, кто решил строить там жильё или гостиницы — пожалуйста, зелёная улица. А периферию ориентируем на создание новых рабочих мест, офисов, бизнес-центров, технопарков... И транспортная ситуация, кстати, стала меняться к лучшему из-за этого. Уже говорил, что Москва занимает первое место в мире по вводу офисов, но теперь строим их по периметру города. Жителям спальных районов нет нужды каждое утро ехать в центр. В той же Новой Москве мы создали восемьдесят тысяч рабочих мест. А количество живущих там сейчас немногим более 300 тысяч. В этом смысле мы идём с профицитом, что очень важно.

Если говорить непосредственно о Коммунарке, там заканчивается проект планировки. Рассчитываю, в течение лета он будет принят, и начнётся стройка. Полным ходом реконструируется Калужское шоссе, создаётся транспортная инфраструктура. Это необходимо для прихода туда инвестиций. В Рублёво-Архангельском градостроительные решения тоже в основном приняты, остаются небольшие доделки.

— Значит, идея расширить границы Москвы до Калужской области по-прежнему не кажется Вам поспешной?

— Эта громадная территория необходима для развития города и вложения инвестиций! В Новой Москве активно строятся логистические центры, агрокластер, промышленные предприятия, офисная недвижимость, жильё. Уже в этом году туда придёт первая ветка метрополитена — в Саларьево. Проектируется ещё одна линия метро, тянем поперечные связки между Калужским и Киевским шоссе. Первая уже введена в строй в прошлом году, две начнём строить в этом.

Нет, ни капли не жалею, что в своё время мы приняли решение о расширении границ города. Эта территория через какое-то время будет кормить Москву, ведь там создаются не столько спальные, сколько деловые районы.

— В необходимости реформы здравоохранения у Вас тоже нет сомнений, Сергей Семёнович? Были готовы, что на каком-то этапе её столь критически воспримут?

— В действительности реформа уже идёт много лет. Старт ей был дан после принятия в нынешнем виде закона об обязательном медицинском страховании в том виде. А закон работает с 2010 года. Всё это время здравоохранение активно адаптировалось к новым условиям, к переходу от сметного бюджетного финансирования на страховую медицину. Конечно, любая реформа всегда болезненна. И люди не сразу понимают её цель. И теми, кто работает в отрасли, она порой принимается в штыки. Но другого варианта у нас нет, мы обязаны повышать зарплату врачам, основные расходы надо сосредоточить на медицинском персонале, а не на административном. Нельзя оставаться в советской системе, когда все работали по смете и количество врачей в соседних поликлиниках могло разниться в три-четыре раза в расчёте на одного пациента. Система была перекошена. А эффективность расходов оставалась низкой.

Во всём мире здравоохранение считается наиболее сложным звеном социального обслуживания населения. И мало кому удалось создать такую совершенную модель, которой были бы довольны все граждане. Тем не менее, считаю, первые позитивные результаты есть. Сегодня доступность поликлиник, врачей улучшилась в разы по сравнению с тем, что было ещё пару лет назад. Продолжительность ожидания визита по записи к специалистам значительно сократилась. Смертность в больницах — и материнская, и детская, и связанная с целым рядом заболеваний — снизилась, хотя количество проводимых операций не уменьшилось. Были спекуляции, мол, мы срезали объёмы скорой помощи и упала её доступность — ничего подобного, даже введена дополнительная опция. Теперь можно вызвать неотложку, когда нужна помощь не в течение десяти минут, а, допустим, на протяжении часа-двух. Если у человека простудное заболевание, высокая температура и так далее. С учётом неотложки общий объём выездной медицинской помощи не уменьшился, а процентов на двадцать даже вырос по сравнению с 2010 годом.

— Раз уж речь зашла о реформах, надо и образование вспомнить. Чем вызвано изменение статуса специализированных школ, какой прок от слияния нескольких школ в так называемые комбинаты?

— Опять-таки надо рассматривать проблему в комплексе, нельзя выхватывать из контекста отдельные компоненты и пытаться по ним судить обо всём сразу. Среднее образование в Москве всегда оставалось качественным по сравнению с другими регионами. Но высокие стандарты концентрировались в считанных десятках элитных учебных заведений, остальные же — рядовые — не дотягивали до заявленного уровня. Некоторые уступали весьма значительно. Финансирование гимназий и лицеев в разы превышало уровень обычных столичных школ. Поэтому большинство московских учеников по-настоящему качественного образования не получали. Мы объединили школы, сделав крупные образовательные центры. В каждом из них теперь есть несколько профилей: и точные науки, и гуманитарные, и естественные. Соответствующим образом набираются преподаватели. Значительно сокращены расходы на вспомогательный персонал, почти в два раза увеличена зарплата учителей. Всё тоже проходило болезненно, что, наверное, неизбежно в подобной ситуации.

Но судить надо, как говорится, по плодам. Сегодня практически все школы города финансируются одинаково, и для любого москвича возможности получения качественного образования выровнялись. Впрочем, выдающимся школам выделяются дополнительные гранты, чтобы поощрить хорошую работу.

Результаты ЕГЭ с 2010 года улучшились вдвое, хотя мы стали жёстче контролировать сдачу госэкзаменов. Получается, у выпускников московских школ в два раза выросли шансы поступить в лучшие вузы страны.

Могут сказать: вы что-то мудрите с ЕГЭ, сами себе подыгрываете. Ладно, другой пример. Всероссийские олимпиады школьников показывают: среди призёров и победителей стало в два с лишним раза больше москвичей, чем в 2010 году. Каждый третий награждённый — уроженец столицы. Можете себе представить?

Значит, овчинка стоила выделки. Даже то, что родители могут теперь записать своё чадо в первый класс не выходя из дома, уже большое дело. Не надо бежать к директору или к завучу на поклон, выстаивать в очереди, жечь костры в школьном дворе, как это было совсем недавно...

О мигрантах, патентах, безработице, сокращённых чиновниках и урезанной зарплате...

— Вы собираетесь к 1 июля сократить треть госслужащих Мэрии. За счёт чего? Вернее, за счёт кого?

— Вот иногда говорят: что это вы — проснулись и начали сокращать народ? Нет, мы ведём системную работу, всё делаем по плану. В Москве создана сеть МФЦ, где практически все государственные услуги можно получить быстро и без всякой очереди. И количество сотрудников, необходимых для работы этих центров, стало значительно меньше. Значительная часть услуг переведена в электронную форму, структуры систематизированы и укрупнены, а штаты сокращены. Все госслужащие работают в системе электронного документооборота. Сейчас создаем облачную бухгалтерию, она поможет и время экономить, и затраты, и систематизировать знания о том, что происходит в этой сети.

Продуман ряд мероприятий, позволяющих пересмотреть численность служащих Мэрии. Не жду, что у нас возникнут проблемы с сокращением. В основном уйдут технические работники: бухгалтеры, кассиры, администраторы, кадровики...

— А зарплату оставшимся подрезали?

— Сократили и Правительству Москвы, и городской Думе, и нашей Счётной палате, и избиркому. Но, должен вам сказать, зарплата столичных служащих — самая низкая в стране по отношению к средней по региону. Самая низкая! Поэтому с дальнейшим понижением нужно быть крайне осторожным.

— В прессе много писалось о массовом исходе из Москвы мигрантов из Средней Азии, из-за чего прогнозировались проблемы в сфере ЖКХ и строительном секторе, где массово заняты приезжие. Что происходит сейчас?

— Да, в начале года мигранты уезжали, чтобы получить возможность снова въехать в Россию. В целом поток уменьшился не слишком существенно, другой вопрос, что сегодня удалось его в значительной степени легализовать. Если два года назад у нас было восемьдесят процентов нелегальных мигрантов, то теперь столько же стало легальных.

— Может, лучше прятаться стали?

— Нет, законодательство сделали весьма жёстким. Скажем, выходец из Узбекистана или Таджикистана может приехать и три месяца провести здесь без визы с туристическими, любыми иными целями. А потом надо оформлять трудовые отношения и получать для этого патент. Да, и без него можно болтаться какое-то время, но рано или

поздно человек попадёт под рейд миграционной службы, и ему на много лет запретят въезд в Россию. Теперь все это понимают и стараются легализоваться, зарегистрироваться. В Москве создан центр, максимально упрощающий эту процедуру. В начале года был ажиотаж, но сегодня серьёзных очередей нет. Уже выдано 220 тысяч патентов, его можно получить в течение двух недель. Это не такой большой срок, к тому же мы продолжим улучшать условия. Летом запустим ещё один офис в миграционном центре, чтобы вообще убрать очереди и дать возможность получить патент за одно-два посещения. Мы заинтересованы в этом, поскольку должны быть уверены в тех, кто к нам въезжает. Мигранты проходят медицинское освидетельствование и получают медстраховку. Ранее заболевшие нередко поступали в больницы без каких-либо медицинских документов, и все расходы ложились на городской бюджет. И налоги мигранты прежде практически не платили, а сегодня благодаря патентам имеем вполне приличные деньги.

— Безработица в городе сильно выросла с началом кризиса?

— На доли процента. Все негативные прогнозы, к счастью, не сбылись. Безработица была на уровне 0,43 процента, сейчас увеличилась менее чем на полпроцента — это немного.

— Вам пеняли за то, что Вы позакрывали киоски в центре, давите мелких торговцев.

— Если помните, к 2010 году эти ларьки заполнили всю Москву. Да, тогда мы сократили около десяти тысяч таких киосков, но открыли 400 тысяч новых рабочих мест в торговле, расположенной в капитальных зданиях. Это и крупные, и средние, и небольшие магазины. Ни торговый бизнес в целом, ни покупатели в частности не проиграли, а выиграли.

К тому же надо понимать, что киоски и мелкие торговцы не всегда одно и то же. Владельцами киосков, как правило, являлись посредники, имевшие по несколько сотен таких точек и сдававшие их в субаренду по ну о-о-очень рыночным ценам. Мы всё-таки считаем, что, во-первых, киосков должно быть столько, сколько необходимо для горожан, и, во-вторых, нужна система, по которой предприниматель напрямую от города получал бы эти помещения. Сейчас мы убираем посредников из подземных переходов, создаём в порядке эксперимента в Центральном округе Москвы собственную мелкорозничную сеть. Помещения сдаются через электронные аукционы непосредственно предпринимателям без посредников и права пересдачи. Если система себя оправдывает, распространим опыт на весь город. Первые торги оказались очень удачными: несмотря на кризис, у нас было по пять-семь предпринимателей, претендующих на одно такое место.

— С этого года по-новому исчисляется налог на недвижимость. Что это дало городской казне?

— Если говорить о налоге на имущество юридических лиц, мы идём постепенно, разбив на несколько лет и рост ставки, и расширение круга площадей, которые подпадают под налог. Начали с пятитысячников, иными словами, со зданий площадью свыше пяти тысяч квадратных метров, сейчас дошли до трёх тысяч — это тоже большие помещения. Но даже в таких крупных центрах от платежей освобождены те, кто владеет 300 квадратными метрами и ниже, то есть малый и средний бизнес.

Справедливый налог на недвижимость нужен, без этого невозможно развивать город. Предыдущая система платежей на имущество, привязанная к балансовой стоимости, была неадекватна. Наиболее дорогая недвижимость расположена в старых зданиях в центре города, которые по бумагам часто стоят копейки. В итоге её владельцы, по сути, ничего не платили. На окраинах, где недвижимость введена недавно, наоборот — балансовая стоимость была высокой. Те же, кто зарегистрировался за рубежом, не отдавали в казну даже гроша, поскольку не вели баланса в системе бухгалтерской отчётности Российской Федерации. Чуть какая-то!

В Москве были огромные торговые центры, платившие в год по миллиону рублей налога на прибыль. Это же фактически ничего, зеро. Несерьёзный подход. А гоняться по офшорам за владельцами не входит в наши обязанности. Кроме того, налог на недвижимость по большому счёту касается не предпринимателей. Это налог на рванье, владеющих имущественными комплексами и сдающих их в аренду по рыночной цене.

Когда ещё до кризиса мы ввели налог, стоимость аренды торговой и офисной недвижимости не выросла, а снизилась. Стало невыгодно держать недвижимость про запас, надо было выбрасывать её на рынок, чтобы расплачиваться с городом, с налоговой службой. Это стимулирует развитие, а не тормозит его.

— А рядовые граждане как отреагировали на новый сбор?

— Такая же история. Например, люди в новостройках из спальных районов платили большие суммы за имущество, а проживающие в элитной недвижимости в центре города практически не облагались налогом. Сейчас всё поставлено с головы на ноги, система сделалась разумной, понятной. При этом все льготные категории сохранены.

Ветераны войны и труда по-прежнему не платят налог с одного объекта недвижимости каждого вида. Но только с одного. Раньше ведь бывало, что скромный пенсионер владел десятком квартир на Тверской и не платил ни за одну. Согласитесь, это не совсем правильно.

— Допускаете, что начнётся процесс реприватизации квартир?

— Потенциально угроза существует, но пока на практике этого не видим. В новом налоге на недвижимость для граждан ведь тоже предусмотрен переходный период на несколько лет, когда идёт постепенное повышение ставок.

О льготниках, «Ночных волках», переименованиях и памятнике князю Владимиру

— В Москве ведь какое-то невероятное количество льготников. Чуть ли не три с половиной миллиона.

— Да, примерно столько москвичей получают те или иные жилищные льготы. Миллион 200 тысяч инвалидов, миллион 460 тысяч ветеранов труда, другие льготники и члены их семей...

Пожалуй, Москва — наиболее социально защищённый город. Мы тратим около трёхсот миллиардов рублей на меры соцзащиты. Это едва не самая большая статья городского бюджета. Льготы не раздуваем, но сохраняем их на должном уровне.

— Бюджет придётся потратить и на то, чтобы переселить байкеров из «Ночных волков». Они ведь отказываются съезжать из Мнёвников. Два здания, которые фактически принадлежат лидеру клуба Хирургу, оцениваются в сто тридцать миллионов рублей. При этом участок земли под постройками не разграничен, определить её точного собственника сложно.

— Да, мы просим переехать, а они хотят, чтобы их оставили в покое, не сгоняли с места, где обустроили свой клуб. Но там создаётся Парламентский центр и транспортно-пересадочный узел метро... Конечно, переводя «Волков», постараемся как-то компенсировать затраты, которые они понесут, обеспечить инфраструктуру, но это не столь обременительно для бюджета, как может показаться.

— Когда должно начаться строительство Парламентского центра?

— Сроки зависят не от нас. Градостроительные решения, относящиеся к компетенции Москвы, приняты. Сейчас идёт проработка концепции объекта, что в зоне ответственности наших коллег из Управления делами Президента России, руководителей палат Федерального Собрания.

— А что будет на месте нынешней Думы и Совета Федерации?

— Город заинтересован, чтобы здания переоборудовали не под офисы, а под гостиничные комплексы, но это вопрос диалога. Для переноса палат парламента требуются немалые деньги. И, насколько понимаю, бюджет не собирается выделять на эти цели ни копейки, речь идёт о возмещении инвестору его затрат.

— Речь о федеральном бюджете?

— Разумеется. Город на это ничего не потратит. Мы собираемся развивать инфраструктуру, но сделали бы это и вне зависимости от Парламентского центра. Дороги и Третий пересадочный контур метро в любом случае строились бы.

— Переименование улиц точно в компетенции городских властей. Сейчас вот вместо двух тупиков в районе Таганки появилась улица Владимира Высоцкого. Спустя 35 лет после смерти увековечили память. Хотя есть недовольные, мол, почему тупики, а не какой-нибудь проспект назвали?

— С проспектами всегда сложно. Это ведь действующая адресная система. Если спросить людей, проживающих там, они, как правило, категорически против переименования, поскольку это связано с перерегистрацией, внесением изменений в паспорта, свидетельства и прочие документы. Непростая история.

А в тех тупиках никто не живёт. Место рядом с театром, служебный подъезд Таганки, музей Высоцкого... Всё учитывалось при выборе. Если у общественности появятся какие-то иные запросы, можно рассмотреть и их.

— На мосту тоже никто не живёт. Значит, и возражать некому. Речь о мосте, на котором застрелили Бориса Немцова.

— Вы знаете, что для установки мемориальных досок требуются определённые сроки. После смерти человека должно пройти время, чтобы такие решения принимались спокойно, не политизированно...

— А что будет с памятником князю Владимиру?

— К первоначально выбранной площадке на Воробьёвых горах появились вопросы с точки зрения безопасности строительства. Мы получили письмо от инициатора создания монумента — Российского военно-исторического общества, в котором есть ссылки на проблемы с геологией и просьба рассмотреть другие варианты установки памятника, что вполне возможно.

...Знаете, что самое сложное в работе Мэра столицы? Во-первых, учесть разнонаправленные интересы огромного числа москвичей. И второе — побороть ментальность чиновников. На самом деле это лишь сервисная служба, которая должна обслуживать рядовых людей. Пытаться вдолбить это в голову чиновникам, изменить их менталитет крайне сложно.

— Так с советских времен пошло: слуги народа привыкли жить лучше народа.

— Да, задача крайне сложная, без помощи людей её решить невозможно. Мы запустили систему «Наш город», теперь практически любой человек может контролировать чиновников, исполнение ими должностных обязанностей. Это хороший стимул для тех, кто обязан реагировать на жалобы и делать свою работу надлежащим образом. Десятки чиновников были уволены за то, что своевременно и качественно не исполняли просьбы жителей. Серьёзная автоматизированная система, аналогов которой, думаю, не найдёте ни в одном городе мира. Это и видеонаблюдение, и независимый контроль, и мониторинг, и схема финансирования бюджетных учреждений. Всё должно крутиться вокруг горожанина и ради него — это самое сложное, в мегаполисе тем более.

Вот вы знаете, что мы расторгли сотни инвестиционных договоров на десятки миллиардов долларов? Эти проекты предполагали ещё более плотную и гибельную застройку центра Москвы. Практически мы вели военные действия и выиграла, разорвав значительную часть кривых инвестдоговоров, которые крайне нужны были девелоперам, но не горожанам.

— Когда идут военные действия, не обходится без жертв.

— Мы постарались этого избежать. Дали девелоперам и инвесторам другие площадки под освоение — промзоны, новые территории. И объём строительства не уменьшился. Правда, халявной застройки стало меньше, когда в обжитом месте втыкают огромное многоэтажное здание и, практически ничего не тратя, снимают огромные барыши. Теперь надо пахать, комплексно осваивать, делать инфраструктуру, в том числе и социальную. Да, это тяжелее, маржа меньше, зато честнее.

— Неужели все радостно соглашались с Вашим предложением?

— Честно скажу, такого давления не испытывал за все предыдущие годы. Если бы не поддержка Президента Путина и федерального Правительства, мог и не справиться. К примеру, снос рынка в Лужниках. Вроде бы скромная, локальная история. А кто мне только не позвонил! Повторяю, если бы не доверие и помощь первых лиц государства, даже такой, казалось бы, простой проект реализовать было бы сложно. Очень! Мы снесли десятки рынков и тысячи ларьков, многие из которых были закрышёнаны... А дебаркадеры на Москве-реке как ломали? Отдельная песня! И постоянная война. Ведь любой вещевой рынок — это сотни миллионов наличных долларов. Серьёзный инструмент для давления на власть.

— На войне год за два считается.

— Мы ведь сами устанавливаем правила игры. Они объявлены и всем известны. Если бы одному разрешали, другому запрещали, а с третьего вымогали взятку, точно ничего не добились бы. Когда же стандарты поведения едины и понятны, когда машина заточена и работает, всем приходится соглашаться.

Нет, я не жалуясь. Мужская, интересная, настоящая работа, на которой ставишь себе задачу и видишь результат. Такие вызовы в жизни выпадают нечасто.

Автор: Андрей Ванденко

Источник информации - портал Правительства Москвы.

Адрес страницы: <http://golyanovo.mos.ru/presscenter/news/detail/1969731.html>

[Управа района Гольяново](#)