



## Открытие арены



ФОТО: РИА Новости

Новый стадион московского футбольного клуба «Спартак» в Тушино будет называться «Открытие-Арена», объявил владелец команды Леонид Федун. Название объясняется соглашением между «Спартаком» и банком «Открытие», который в течение шести лет направит на нужды команды 1,2 млрд руб. Логотип банка, в свою очередь, появится на футболках игроков московского клуба с сезона 2013/14. Красно-белая расцветка формы команды останется неизменной. По словам Федуна, «Открытие-Арена» готов на 80%, и первые матчи на нем начнутся уже в сезоне 2014/15.

## Москву не спасут кольца

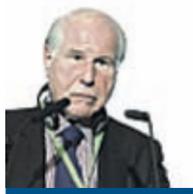


ФОТО: ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА

**ПЬЕР ЛАКОНТ**, урбанист, президент Фонда городской среды, участник Московского урбанистического форума

Транспорт является ключевым фактором при развитии городов. Электрички и трамваи в последние годы изменили облик Нью-Йорка, Лондона, Парижа. О том, как менять свой облик, время задуматься и в Москве.

Автомобили занимают примерно в 20 раз больше дорожного пространства, чем пешеходы, использующие общественный транспорт. Более того, машинам, когда они не используются, необходимы парковочные места. Общая площадь используемого автомобилем пространства, помноженная на время, составляет примерно в 100 раз больше, чем площадь пространства, используемого одним пешеходом. В докладе SACTRA (Консультативный комитет по оценке магистральных дорог, Великобритания) от 1995 года отмечается, что увеличение числа дорог ведет к увеличению числа пробок, а не наоборот, так как увеличение числа дорог приводит к увеличению транспортного потока.

Тогда почему выборные муниципальные власти инвестируют в дороги, а не в общественный транспорт? Дело в том, что они склонны к переоценке числа голосов автомобилистов, отмечается в обзоре SocialData, подготовленного для Международной ассоциации общественного транспорта, осуществляющем сравнение предпочтений городских жителей и выборных должностных лиц.

В Цюрихе придумали удачный с политической точки зрения способ сократить пробки, образующиеся в результате въезда автомобилей в город. В течение 90 минут машину можно парковать бесплатно. После этого для автомобиля необходимо найти место на платной парковке. При этом граждане Цюриха, имеющие избирательные права, получают наклейку, дающую право на приоритетную парковку. Данное решение привело к безоговорочной победе на выборах мэра города, за которого голосуют горожане, а не жители пригородов.

Горожане предпочитают пользоваться автомобилями до тех пор, пока пространство, необходимое для их использования, предоставляется бесплатно, т.е. они не несут дополнительных расходов.

Пекин пробовал использовать опыт США, увеличивая число кольцевых дорог. Данное решение при своей огромной стоимости привело к увеличению транспортного потока и, соответственно, только к новым автомобильным пробкам. В результате Пекин стал «городом

смога». В противоположность Пекину Шанхай использовал модель Сингапура и ввел ежемесячный аукцион на получение автомобильных номерных знаков (в ограниченном количестве), выдаваемых в течение одного месяца. Это позволило людям, которым автомобиль нужен больше других, получить номерной знак сразу, в то время как остальные были вынуждены ждать.

Москва пробовала идти по пути Пекина, строя кольцевые автодороги, но сейчас сомневается в целесообразности такого подхода. Существующая круговая схема линий московского метро является ключевым звеном, соединяющим части города, находящиеся за пределами его центра города. Появление новых микрорайонов и реализация крупных городских проектов должны привести к пересмотру общественной транспортной системы города и лучше всего пониманию необходимости новых кольцевых соединений.

План развития московского метро предполагает создание «хордовых» линий. Данный путь развития кажется целесообразным и может быть быстро реализован — с учетом использования последних разработок в области туннельного строительства, как в Мадриде. Разумеется, новые линии должны быть автоматизированными, без участия машинистов поездов, как в Сингапуре. Даже существующие линии могут быть модернизированы для работы без привлечения машинистов, подобно линии 1 в парижском метро, что повысит уровень безопасности и увеличит число перевозимых пассажиров путем сокращения интервала между поездами.

Всем нравится иметь автомобиль в собственности или по крайней мере пользоваться им для экономии времени и удобства передвижения. Но горожанам нравится пользоваться автомобилем до тех пор, пока такое использование бесплатно, т.е. они не несут дополнительных расходов.

Эти преимущества могут уменьшаться из-за времени, потерянного в пробках, а также из-за неизбежного повышения цен на бензин вследствие увеличения расходов на бурение. Поэтому спрос на общественный транспорт в большинстве очень крупных городов стремительно растет. Это должно побудить выборные должностные лица концентрировать свое внимание на инвестициях в сфере рельсового общественного транспорта.

## Телематические способности



ФОТО: ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА

**АЛЕКСЕЙ СМЯТСКИЙ**, исполнительный директор ГК «М2М телематика»

процесс управления тысячами автобусов, машин аварийных служб и патрульных автомобилей в режиме реального времени. И это вполне европейский уровень управления инфраструктурой. Кто-то скажет, что в Европе такие сервисы успешно работают уже десять лет, а в России только внедряются. Но отставание не повод отказываться от технологии, тем более что есть возможность преодолеть его за несколько лет.

В России на рынке транспортной телематики сейчас реализуются проекты, равных которым по масштабу в мировой практике нет. Например, проект системы управления транспортом АК «Транснефть», в ходе которого оснащаются 20 тыс. транспортных средств и создается более 700 автоматизированных рабочих мест диспетчеров.

2013 год станет периодом развития интерактивных сервисов и взаимодействия систем мониторинга с городской инфраструктурой.

### В РОССИИ РЕАЛИЗУЮТСЯ ПРОЕКТЫ, РАВНЫХ КОТОРЫМ ПО МАСШТАБУ В МИРОВОЙ ПРАКТИКЕ НЕТ

Продолжится развитие интеллектуальной транспортной системы (ИТС) Москвы и других крупных городов. На данный момент элементы ИТС уже внедрены в 122 городах и 60 регионах России, создано более тысячи диспетчерских центров. В Москве работает крупнейшая автоматизированная система диспетчерского управления, под контролем которой находится более 8500 автобусов, трамваев и троллейбусов.

Сегодня существует дискуссия о том, что для борьбы с пробками в крупных городах нужно строить новые дороги, а не оснащать ГЛОНАСС-оборудованием троллейбусы и трамваи. Безусловно, нужно делать и то, и другое. Но строительство нужного числа дорог — длительный и дорогой процесс. Учитывая, что российская столица ежедневно встает в пробках, нужно использовать все возможности для улучшения ситуации, и адаптивная дорожная инфраструктура — одна из наиболее эффективных по соотношению цена/качество. Автоматизированная система управления наземным общественным транспортом, внедренная в последние годы, — один

из важных шагов к повышению качества его работы. Качества, которое делает привлекательным для жителей мегаполисов передвижение на общественном транспорте.

В ближайшие годы начнет работать ЭРА-ГЛОНАСС, в рамках которой по данным оборудования будут определяться дорожные инциденты, на которые будут оперативно выезжать спасательные службы. Многие критики также утверждают, что «скорую помощь» и ГИБДД могут вызывать другие водители. Однако не нужно забывать о размере и климате нашей страны, а также о протяженности и, к сожалению, состоянии российских дорог. Вероятность оказаться в кювете снежной или дождливой ночью на пустой трассе существует всегда, и здесь возможность автоматически передать сигнал бедствия может спасти и здоровье, и жизнь многим водителям.

Огромные размеры России и широчайшее использование именно автомобильного транспорта — те факторы, которые делают именно отрасль транспортной телематики одной из ключевых для развития нашей страны. Безопасность на дорогах, точность работы общественного транспорта, эффективность городской дорожной инфраструктуры и, что крайне важно, логистических процессов — все это зависит от возможности удаленного контроля транспортных средств и оптимизации маршрутных и других решений на базе полученных телематических данных.

То, насколько быстро будет развиваться эта отрасль, зависит уже от нас. Впереди повсеместное внедрение ЭРА-ГЛОНАСС, в результате которого навигационное оборудование появится в каждом автомобиле. Произойдет и интеграция в ИТС городов гео-данных мобильных устройств, открывающая массу возможностей для развития уже коммерческих сервисов и проектов. Российский рынок транспортной телематики огромен и вмещает не только масштабные проекты с государственным участием, но и значительное количество перспективных ниш для бизнеса, среди которых: установка и обслуживание навигационного оборудования, разработка отраслевых решений, создание сервисов на основе навигации.

Я уверен: вполне возможно добиться того, что в ближайшие годы Россию можно будет по праву называть одним из лидеров развития геоинформационных сервисов в транспортном комплексе.

**ОЛЕГ ДЕРИПАСКА**, основатель и председатель наблюдательного совета «Базового Элемента»



ФОТО: ВЛАДИМИР ПЕРСИЯНОВ/РБК daily

## Пять шагов по обустройству Сибири

Рост российской экономики почти остановился. Согласно последним данным Росстата, в январе объем промышленного производства в России впервые за три года упал — на 0,8%. Причина такого спада не в длинных праздниках, а в структурных проблемах. Ожидается, что и в феврале промпроизводство будет стагнировать. Эти данные отражают общую ситуацию — прогноз по экономическому росту на этот год составляет всего 3,6%.

Как показали дискуссии на состоявшемся на прошлой неделе Красноярском экономическом форуме, в России есть регионы, способные стать локомотивами куда более серьезных темпов роста. Например, Сибирь. Вот пять шагов, которые, на мой взгляд, необходимо сделать, чтобы обеспечить быстрое развитие экономики региона.

### 1. ОБЕСПЕЧИТЬ ПРИНЯТИЕ РЕШЕНИЙ НА МЕСТЕ

Идея госкорпорации для развития Восточной Сибири и Дальнего Востока активно обсуждалась, но решение о ее создании так и не было принято. Форсированное развитие Сибири и Дальнего Востока требует ответов на огромное количество вопросов. Госкорпорация со штаб-квартирой в Красноярске или Иркутске могла бы целенаправленно заниматься ими.

### 2. ПОВЫСИТЬ ДОСТУПНОСТЬ ДЛИННЫХ ДЕНЕГ

Сейчас, когда у предпринимателей возникает потребность в кредите больше 15 млн долл., они собирают чемоданы и едут в Москву, потому что региональные банки исчезли как класс. Необходимо восстановить инвестиционный фонд, изменить кредитно-денежную политику и развить систему региональных банков.

Центральный банк занял удобную позицию, ожидая сокращения инфляции, чтобы снизить ставки. Он одержим идеей, что имеет какое-то влияние на инфляцию. Однако он так же влияет на инфляцию, как, скажем, на рождаемость в Таджикистане. Инфляция сейчас вовсе не обусловлена монетарными факторами, и об этом знают и говорят все, даже аналитики самого Центробанка. Почему тогда Центробанк не снижает ставки? Почему не публикует на регулярной основе динамику ставок по ипотечным кредитам, по кредитам для малого и среднего бизнеса? Инфляция с 2007—2008 годов снизилась почти в два раза, а ставки для реального сектора только выросли.

### 3. СНИЗИТЬ ТАРИФЫ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ

Чтобы произошло снижение тарифов, нужно закончить реформу электроэнергетики. Сегодня механизм так называемой последней мили увеличивает тариф на электроэнергию в три раза. Этот процесс отдан в руки территориальных сетевых организаций, которые никем не контролируются. Планируемое объединение ФСК ЕЭС и Холдинга МРСК в «Российские сети» само по себе приведет не к снижению тарифа, а всего лишь к его перераспределению. Хотя главная задача — именно снижение тарифа для конечного потребителя.

Руководителем «Российских сетей» должен стать человек с достаточными знаниями и опытом работы в энергетике. Если опять назначить руководителя, который немного слышал про закон Ома и не знает про закон Кирхгофа, то мы ничего не добьемся. Более того, перед руководством «Российских сетей» нужно поставить конкретную задачу по снижению тарифов и уменьшению потерь в сетях. У нас есть частные сети, где потери в пять раз меньше, чем в структурах Холдинга МРСК.

Среди факторов, также тормозящих снижение цен на электроэнергию, — двухставочный тариф и требования к резервированию генерации мощностей для покрытия пиковых нагрузок (а фактически — потерь). В Китае, например, требований к резервированию нет вообще, и все работает, хотя где-то и в ручном режиме, конечно.

Более того, нужно отказаться от запрета на совмещение видов деятельности (генерация, передача, распределение, сбыт), который был ключевым в реформе электроэнергетики, а теперь только сдерживает ее развитие. Сейчас совершенно невыгодно строить генерирующие мощности только с целью продажи электроэнергии на оптовом рынке, потому что закон обязывает это делать.

Если говорить о железнодорожных перевозках, то настало время разделить грузовые и пассажирские потоки. Россия — единственная страна с такой огромной территорией, где все и всех везут по одной колее, из-за чего зимой на железных дорогах образуются постоянные пробки.

### 4. ДОБИТЬСЯ БОЛЕЕ СПРАВЕДЛИВОГО РАСПРЕДЕЛЕНИЯ РЕСУРСОВ МЕЖДУ РЕГИОНАМИ

Налог на прибыль необходимо полностью оставлять в регионах, потому что сейчас сложилась ситуация, когда регион чем больше создает, тем больше отчисляет. Если налог на прибыль оставлять в регионах, это будет стимулировать создание новых производств и способствовать более справедливому распределению ресурсов.

### 5. ДОПУСТИТЬ РЕАЛЬНЫЙ СЕКТОР К УЧАСТИЮ В ПОДГОТОВКЕ КАДРОВ

Еще один вопрос — производительность труда. Речь не идет о том, чтобы купить больше оборудования, автоматизировать процессы и сократить сотрудников. Речь идет об обучении сотрудников и внедрении производственной системы, научной организации труда.

Образовательный процесс должен отвечать требованиям современных промышленных предприятий. Сейчас реальный сектор только и может, что читать факультативные лекции и приглашать студентов на производственную практику. Если допустить бизнес к формированию образовательных программ, а стажировку на предприятиях сделать обязательной, то подготовка в вузах станет намного более актуальной, а выпускники — востребованными на рынке труда.

Если все эти меры будут реализованы, то для Сибирского региона реальностью станет экономический рост не 5—6%, а все 10%. И слова Михаила Ломоносова о том, что «Россия Сибирью прирастать будет», обретут совершенно конкретный смысл.



### ЦИТАТА ДНЯ

«В газовом бизнесе дешевая добыча, но дорогая транспортировка. Создавая газотранспортные мощности, «Газпром» должен понимать, что они будут востребованы. Сейчас компания уменьшила добычу, поэтому транспортные мощности увеличились. Скорее всего, будет идти процесс замещения. Думаю, на внутреннем рынке большую долю займут независимые производители, а экспортный канал сохранится за «Газпромом». Что касается жирного газа, то с ним мы можем вступить в конкуренцию своим трубопроводами».

Валерий Язев, президент Российского газового общества, депутат ГД РФ, радиостанция «Финам FM», программа «Парадокс»