

# &

ВЕДОМОСТИ

# Инфраструктура для Москвы

Департамент  
строительства

Рекламно-информационное издание

партнер выпуска **города Москвы**



## Экономика комфорта

Что выигрывают мегаполисы от инвестиций в инфраструктуру

Татьяна Щукина

**В**зрывной интерес к урбанистической культуре, возникший в последние годы во всем мире, связан с тем, что в мегаполисах сосредоточился основной экономический и человеческий потенциал, который способен обеспе-

чить дальнейшее развитие, объяснял главный экономист The Boston Consulting Group (BCG) Кристиан Кетельс, выступая на Moscow Urban Forum (MUF) летом 2018 г. Анализ экономики 140 стран мира, который провела BCG, показал: пока

в среднем 25% рабочих мест каждой страны расположено в крупнейших городах, но почти 60% новых рабочих мест, созданных за последние 5–6 лет, находится именно там.

Города играют важнейшую роль в современном мире и являются двигателем мировой экономики, указывает старший партнер McKinsey Штефан Кнупфер во введении к исследованию транспортных систем 24 крупнейших мегаполисов, которое провела компания.

При этом перед всеми крупными городами встают одни и те же проблемы: растущее неравенство, адаптация к изменению климата, цифровизация городов и внедрение новых механизмов управления, говорит изданию «Ведомости&» Габриэль Ланфранчи, директор программы развития городов CIRPES, основатель программы MetroLab в Массачусетском технологическом институте (MIT). Для их решения мегаполисам важно обмениваться опытом и лучшими практиками, отмечает он. И радуется, что Москва активно включена в этот процесс, подчеркивает Ланфранчи.

Российская столица стабильно входит в десятку мегаполисов с самой развитой инфраструктурой. В ноябре международная консалтинговая компания Resonance поставила Москву на 6-е место среди самых комфортных для проживания мегаполисов мира. Ранее McKinsey включила российскую столицу в топ-10 городов с самой эффективной транспортной системой, а PwC определила, что Москва лидирует по комфортности социальной инфраструктуры для жителей среди 14 крупнейших городов мира.

Одна из самых важных и значимых программ, которые сегодня реализуются в Москве, – реновация жилья, говорит руководитель департамента строительства города Андрей Бочкарев (подробнее см. его колонку на стр. 03). Уже утвержден перечень более чем из 300 стартовых площадок с потенциалом строительства свыше 4,5 млн кв. м недвижимости во всех административных округах города. Жилье здесь планируется спроектировать и построить до конца 2021 г.

Кроме этого, продолжает Бочкарев, город строит современные образовательные комплексы, поликлиники, больницы, спортивно-оздоровительные комплексы, стадионы, бассейны, новые культурные объекты: театры, центры культуры и искусств. Всего до 2021 г. за счет средств городского бюджета в Москве будет построено около 200 социальных объектов. **04 →**

## Транспортный переворот

Как развивается транспортная инфраструктура Москвы

Наталья Денисова

**Е**жегодно в развитие транспортной инфраструктуры Москвы вкладывается 350–360 млрд руб. Помогает ли это городу ехать быстрее?

### Аншлаг под землей

С начала 2018 г. метрополитен и Московское центральное кольцо (МЦК), проходящее по Малому кольцу Московской железной дороги, перевезли более 2,1 млрд пассажиров, а годовой рост потока превысил 40 млн пассажиров, сообщила пресс-

служба столичной подземки. 40 млн человек – это больше численности населения крупнейшей городской агломерации мира Токио-Йокогама, в которой живет 38 млн человек. По пассажиропотоку Московский метрополитен входит в пятерку крупнейших в мире. Главный драйвер роста перевозок – запуск новых станций.

За последние семь лет столичное метро с учетом МЦК увеличилось в длину почти на треть – построено 137 км линий и 73 станции (всего их на конец 2018 г. 261), говорит руководитель мо-

сковского департамента строительства Андрей Бочкарев. Еще более 150 км линий с несколькими десятками станций проектируется или строится.

Через пять лет, по прогнозу департамента строительства, протяженность московской подземки превысит 570 км (это примерно равно расстоянию от Москвы до Воронежа).

Только на Большой кольцевой линии (БКЛ), которая соединит все радиальные ветки, будет расположена 31 станция. На 17 станциях будут пересадки на другие линии метро, на двух – на МЦК и на семи – на радиальные железные дороги.

«Суммарно протяженность БКЛ – почти 70 км, она станет самой большой в мире. Даже у нынешнего лидера – Пекина она составляет 57 км», – рассказывает Бочкарев.

Первый участок БКЛ протяженностью 10,5 км открылся в конце февраля 2018 г. на северо-западе Москвы. Он включает пять станций: «Петровский парк», **02 →**

# Транспортный переворот

→ 01 «ЦСКА», «Хорошевская», «Шелепиха» и «Деловой центр». Непосредственно в состав будущего кольца войдут станции «Петровский парк», «ЦСКА» и «Хорошевская», а станции «Шелепиха» и «Деловой центр» станут ответвлением от него в направлении «Москвасити». По планам департамента строительства БКЛ должно замкнуться в 2023 г.

«Главные достижения последнего десятилетия лежат в сфере общественного транспорта и, в частности, метростроения. Темпы развития метрополитена в Москве рекордные за всю его 80-летнюю историю», – прокомментировал издание «Ведомости&» Михаил Блинкин, директор Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ.

## Сквозь город

«Важно создать единый транспортный контур, объединяющий все виды городского транспорта. Для этого необходимо построить максимально возможное количество пересадок. Таким образом, у пассажиров появится больше вариантов для выбора оптимальных маршрутов. Причем речь идет не только о линиях метро, в системы должны быть включены и наземный транспорт, и МЦК, и будущие московские центральные диаметры (МЦД)», – считает Бочкарев.

Запуск МЦК, интегрированного в систему метрополитена, состоялся в сентябре – ноябре 2016 г. На реконструированном Малом кольце Московской железной дороги открыта 31 станция. В июле 2018 г. МЦК перевезло 200-миллионного пассажира. Ежедневно МЦК в среднем перевозит 400 000 человек. 7 ноября МЦК установило новый суточный рекорд по перевозке – 501 000 пассажиров. В 2019 г. движение поездов по МЦК в час пик сократится до 4 минут.

А с запуском МЦД центр города будет связан с отдаленными районами радиальными направлениями Московского железнодорожного узла. В конце 2019-го – начале 2020 г. планируется открыть два диаметра: Одинцово – Лобня и Нахабино – Подольск. Это 132 км и 66 станций, 27 из которых будут иметь пересадки на метро, МЦК и радиальные направления железной дороги. Потом появятся еще три диаметра – от Зеленограда до Раменского, МЦД-4 от Апрелевки до Железнодорожного и МЦД-5 от Пушкино до Домодедова (сроки реализации пока не называются).

Пассажиропоток всех пяти диаметров составит более 330 млн человек в год. Реализация проекта МЦД разгрузит транспортную инфраструктуру столицы на 10–12%. Также разгрузятся вылетные магистрали и станции метро, расположенные вблизи линий МЦД.

до **24%** от общего объема строительства на жилых территориях должны занимать объекты социальной инфраструктуры, административные, общественные и деловые объекты

не более **500 м** должен пройти москвич до школы, спортивного комплекса или магазина с товарами повседневного спроса

не менее **24 кв. м** жилья должно приходиться на человека к 2025 г., для этого в Москве нужно 285 млн кв. м жилья

**650 км** составит в перспективе протяженность московского метро. Оно станет в 2 раза длиннее. Примерно так же вырастет улично-дорожная сеть – до 5900 км

## Хорошей дороги

За последние семь лет в Москве появилось более 800 км новых дорог, развязок и тоннелей, в планах на 2019–2023 гг. – строительство еще 500 км дорог (почти в 5 раз больше протяженности Московской кольцевой автомобильной дороги (МКАД) – она равна 109 км. – «Ведомости&»). С 2010 г. в городе построено 16% к уже существующей улично-дорожной сети, рассказал Бочкарев на пресс-конференции, посвященной итогам 2018 г.

«Средний уровень загруженности дорог снизился, а средняя скорость увеличилась. И это несмотря на продолжающийся очень серьезный рост автомобилизации региона. Если бы мы ничего не сделали, все было бы ровно наоборот. Средняя скорость на дорогах упала бы на 80%, что фактически означало бы остановку движения в Москве», – говорил мэр Москвы Сергей Собянин, выступая в октябре 2018 г. с ежегодным отчетом в Мосгордуме.

За восемь лет средняя загруженность дорог снизилась, по словам Бочкарева, на 1–2 балла в том числе за счет строительства новых объектов. Между ТТК и МКАД по сравнению с 2013 г. пробок стало меньше (кроме 6–7 часов утра), в утренний час пик средняя скорость выросла на 14%, в вечерний – на 9%, писал «Яндекс» в исследовании московского трафика в 2017 г.

Предполагается, что самые масштабные дорожные стройки закончатся в 2023 г. В частности, к этому времени замкнется так называемое хордовое транспортное кольцо, состоящее из Северо-Западной, Северо-Восточной, Юго-Восточной хорд и Южной рокады.

Хорды, которые связывают окраины Москвы, многочисленные развязки через МКАД вносят свой вклад в борьбу с пробками в Москве и Подмосковье, говорит Бочкарев. Новые магистрали позволяют разгрузить потоки с перегруженных участков улично-дорожной сети и тем самым облегчают движение. «Важно, что Москва и Московская область сотрудничают в решении транспортных проблем. В свое время мы синхронизировали по времени работы по реконструкции вылетных магистралей и федеральных трасс за МКАД, что дало положительные результаты. В частности, с 2014 г. строится Центральная кольцевая автомобильная дорога. Она пройдет в 50 км от МКАД и возьмет на себя большую часть транзитного грузового транспорта в Московском регионе», – отмечает он.

## Узкие места

Ежегодно в развитие транспортной инфраструктуры Москвы вкладывается 350–360 млрд руб., говорил Бочкарев. Эта сумма, по его словам, не изменится и в ближайшие годы. Для сравнения: доходы Московской области за восемь месяцев

2018 г. составили 417 млрд руб., по данным «Открытого бюджета Московской области». Но несмотря на все усилия, Москва пока еще едет не так быстро, как могла бы, говорят опрошенные «Ведомости&» эксперты.

Одна из причин – менталитет самих жителей, считают опрошенные «Ведомости&» эксперты. В западных городах человек часто вслед за работой меняет и место жительства, в Москве же большинство работодателей исторически расположены в центре, поэтому и передвижений по городу больше. При этом в пределах Третьего транспортного кольца, где как раз сосредоточены основные рабочие места, нового дорожного строительства не наблюдается, напоминает Дмитрий Котровский, председатель комитета по строительству «Опоры России». Ежедневно на работу из Московской области в Москву едет 3,2 млн человек, рассказывал год назад заместитель председателя правительства Московской области Игорь Тресков: около половины из них – на автомобиле, треть – на электричках и остальные – на автобусах.

«Проблема загруженности дорог и пассажирского транспорта в Москве, видимо, останется до тех пор, пока не будет решена проблема полицентрического развития города. Тогда будет минимизировано количество перемещений жителей и расстояния, на которые люди ежедневно перемещаются. Вполне вероятно, что в мегаполисах, подобных Москве, проблема транспортной загруженности в той или иной мере будет существовать всегда», – резюмирует Ольга Грицан, руководитель аналитического отдела Агентства стратегического развития «Центр». К 2035 г. в новой Москве должно появиться более 1 млн рабочих мест – таков утвержденный властями план развития этой территории.

Блинкин главным узким местом столичной транспортной системы называет дефицит ресурса улично-дорожной сети для автомобилистов. «На один автомобиль, эксплуатируемый в городе, приходится мизерное количество асфальта общего пользования (примерно 28 кв. м). Это многократно меньше, чем в городах мира, исторически приспособленных для массовой автомобильной мобильности», – отмечает он.

Количество автомобилей в Москве ежегодно растет примерно на 10%, указывает Бочкарев. При такой динамике еще пять лет назад реальной была угроза тотального транспортного коллапса. «Комплексная политика города, одним из приоритетов которой стал вопрос пробок, позволил нам избежать негативного сценария. Практика показывает, что строительство новых дорожных объектов ведет к улучшению дорожно-транспортной ситуации и увеличивает пропускную способность автомобильного транспорта в среднем от 20 до 30%. Результат такой работы наглядно продемонстрировали итоги реконструкции вылетных магистралей и развязок на МКАД», – говорит Бочкарев. &

## Спорт, здоровье, образование и культура: что построит Москва



**12 млн человек** будут жить в Москве к 2025 году

с 2018 по 2021 г. будут введены в строй

к 2025 г. будут работать

### Образование

**82** образовательных здания на 35 220 мест – детские сады, школы с пристройками. Все они сдаются «под ключ», то есть с необходимым для обучения оснащением

**6 млн кв. м** детских садов

**14,3 млн кв. м** школ

### Здравоохранение

**41** медицинское здание, из них 20 поликлиник и 11 больничных корпусов

**1,6 млн кв. м** детских поликлиник

**2,99 млн кв. м** поликлиник для взрослых

### Культура

**22** культурных объекта. Среди них – 2 музыкальные школы, реконструкция и строительство 4 театров, а также строительство нового входа и пешеходного моста через Большую Грузинскую улицу в Московском зоопарке

**5,3 млн кв. м** объектов культуры

**3,89 млн кв. м** крытых объектов физкультуры и спорта

### Спорт

**37** спортивных сооружений, из них – 17 физкультурно-оздоровительных и спортивно-оздоровительных комплексов, 6 футбольных полей, 2 бассейна, 3 BMX велодорома и 9 прочих объектов физической культуры и спорта



## Андрей Бочкарев:

# «Решения, воплощаемые сегодня, будут служить десятилетиями»

Руководитель департамента строительства Москвы о том, как будет развиваться инфраструктура столицы

Строительство транспортной и социальной инфраструктуры в Москве, воплощаемые нами решения будут служить москвичам десятилетиями. Сегодня в Москве создается новый транспортный каркас: сооружаются скоростные хорды, которые позволят соединить районы, чтобы автомобилисты, минуя центр города, выбирали короткие и удобные маршруты; реализуется масштабный проект «Большая кольцевая линия», который позволит пассажирам метро экономить время в пути, избегая пересадок в центре города; для удобства москвичей и жителей Подмосковья в 2019–2020 гг. планируется запустить первые московские центральные диаметры Одинцово – Лобня и Нахабино – Подольск.

Новые школы, детские сады, поликлиники строятся с учетом новых технологий и расчетом на увеличение числа жителей.

В вопросах развития транспортной инфраструктуры было множество системных проблем, которые мы сегодня решаем по поручению мэра Москвы Сергея Собянина. Например, раньше поперечными связями между соседними территориями мешали железная дорога, река или промышленная зона. Другими словами, чтобы попасть из одного района в соседний, жителям не хватало путепровода, так как они были разделены, например, железной дорогой и т. д.

Строительство Северо-Западной и Северо-Восточной хорд, Южной рокады, путепроводов через железные дороги способствует формированию необходимых поперечных связей между радиальными направлениями. Хорды позволяют выбрать дополнительные маршруты. С 2014 г. в Москве построено и реконструировано 12 путепроводов через железнодорожные пути, левоповоротные эстакадные съезды, мосты через водные преграды. Новые магистрали позволяют разгрузить потоки с перегруженных участков улично-дорожной сети и тем самым облегчают движение.

Ведется обновление и развитие не только дорожно-транспортной инфраструктуры. Еще один масштабный проект – программа реновации морально устаревшего жилья, предусматривающая снос в Москве более 5000 домов, в основном так называемых хрущевки, и переселение в современные квартиры более 1 млн человек.

Сегодня утвержден перечень более чем из 300 стартовых площадок, на которых планируется возвести свыше 4,5 млн кв. м недвижимости во всех административных округах Москвы. На них в 2018–2021 гг. будут построены стартовые многоквартирные дома. Работа по поиску стартовых площадок продолжается. Сейчас по программе

реновации строится 51 объект. Планируется, что до конца года начнется строительство порядка 76 домов. А в следующем году запланирован выход еще примерно на 80 площадок.

В рамках реализации программы реновации применяется технология умного сноса ветхого жилья, основными принципами которой являются безопасность, экологичность, рециклинг строительного мусора.

После отключения здания от инженерных коммуникаций на первом этапе осуществляется поэлементная разборка здания с разделением отходов по группам для перемещения на специализированные полигоны, дальнейшей переработки и возможного повторного использования. По окончании первого этапа сноса остается только железобетонный остов здания. На втором этапе с помощью экскаватора-разрушителя проводится демонтаж железобетонного остова здания.

Демонтированные конструкции доставляются на полигоны, где их ломают на более мелкие фрагменты и перерабатывают методом дробления.

Социальная инфраструктура в городе также активно развивается. В ближайшие три года в Москве планируется ввести в эксплуатацию 82 объекта образования на 35 000 мест. Среди них особо можно выделить школы, рассчитанные на большое число учащихся: например, экспериментальную школу на 2500 мест с кванториумом (технопарком) на территории ЗИЛа, школу на 1900 мест в районе Левобережный, две школы на 1275 и 1150 мест в районе Некрасовка и т. д.

Не теряем темпов и в области строительства спортивных объектов. До 2021 г. у нас в планах

строительство 37 спортивных сооружений: это физкультурно-оздоровительные и спортивно-оздоровительные комплексы, футбольные поля, бассейны, ВМХ-велодромы, спортивно-оздоровительные плавательные бассейны и другие объекты физической культуры и спорта.

Главным культурным событием этого года стало открытие в столице уникального концертного зала на 1500 мест в парке «Зарядье». Кроме того, достроена вторая очередь театра Et Cetera. В течение трех последующих лет запланирован ввод еще 22 объектов культуры и искусства. Нам предстоит реконструировать московские театры им. В. Маяковского и А. С. Пушкина, возвести новую сцену театра «Уголок дедушки Дурова», построить вход в Московский зоопарк со стороны ст. м. «Баррикадная» и новый пешеходный мост через Большую Грузинскую улицу, реконструировать павильон «Ластоногие».

Из масштабных проектов, реализованных в сфере здравоохранения в этом году, – открытие Международного медицинского кластера в «Сколково». Здесь построен первый клиничко-диагностический корпус, оснащенный самым современным оборудованием. Оператором стала одна из старейших клиник Израиля Hadassah.

Диагностический центр позволит москвичам узнать о потенциальных проблемах со здоровьем и предотвратить развитие сердечно-сосудистых заболеваний, онкологии и других серьезных недугов. Также на базе корпуса разместился самый современный в России симуляционный центр, где созданы все условия для обучения и переподготовки кадров и дальнейшего трансфера мировых медицинских технологий в московские клиники.

В перспективе современный медкластер сможет принимать до 300 000 пациентов в год. Здесь разместится 15 ведущих международных клиник. Это уникальный проект, который позволит вывести нашу медицину на новый уровень.

Всего до 2021 г. у нас в планах строительство 41 медицинского здания, из них 20 поликлиник, 11 больничных корпусов, семи подстанций «Скорой помощи» и трех инженерных сооружений для медицинских учреждений.

Словом, набранные строительным комплексом Москвы и департаментом строительства темпы очень высоки. Но именно это часть политики всего правительства Москвы, направленной на то, чтобы улучшить городскую среду, сделать ее более комфортной и удобной для людей. &

текст: Татьяна Щукина

### Андрей Бочкарев

руководитель департамента строительства Москвы

Родился 2 января 1972 г. в Тюмени. В 1994 г. с отличием окончил Тюменский инженерно-строительный институт по специальности «промышленное и гражданское строительство», в 1997 г. – аспирантуру Государственной академии управления им. С. Орджоникидзе по кафедрам «Управление в строительстве» и «Управление проектами». Кандидат экономических наук.

Работал в компаниях SWCCo/BLC Group, «Эдванс», Bechtel Corporation. В 2006–2009 гг. работал в «Русале», в 2009–2010 гг. – в российском подразделении Fortum. С ноября 2010 г. – руководитель Мосгорзаказа, который был реорганизован в департамент строительства Москвы. С декабря 2010 г. – руководитель департамента строительства Москвы.

## Экономика комфорта

→ 01 PwC по итогам исследования «Пространство города для человека» включила российскую столицу наряду с Лондоном, Парижем, Нью-Йорком, Берлином и Барселоной в группу городов-альтруистов, достигших максимального уровня развития городской инфраструктуры и услуг при рачительном отношении к ресурсам и контролируемом воздействии на окружающую среду. Этим они отличаются от городов-аскетов, обеспечивающих наименьшую нагрузку на среду при сравнительно невысоком уровне доступа к инфраструктуре (Гонконг), городов-эгоистов (потребляющих значительное количество природных ресурсов, но не имеющих достаточно развитой инфраструктуры, покрывающей всю территорию, – Шанхай, Токио, Мехико, Сан-Паулу) и городов-гедонистов, в которых высокий уровень развития инфраструктуры и услуг достигается за счет активного использования ресурсов и значительной нагрузки на природную среду (Сингапур, Сеул, Чикаго).

### За свободу передвижения

На качество жизни в мегаполисах, где проживает уже больше половины населения мира, влияет множество факторов, но один из определяющих – уровень развития транспортной системы: какими видами транспорта жители пользуются для ежедневных поездок, насколько быстро, безопасно и комфортно они передвигаются по городу, насколько доступен транспорт с финансовой точки зрения, подчеркивает Кнупфер. Транспортная инфраструктура – главный драйвер развития любого мегаполиса, неоднократно говорил мэр Москвы Сергей Собянин.

Каждый мегаполис считает важнейшей градостроительной задачей решение транспортных проблем, но все действуют с учетом своей специфики.

Так, власти Мадрида сделали ставку на реконструкцию главных городских магистралей. Примером может служить проект реконструкции трассы М30, которая к 2010 г. считалась самой загруженной в Испании. Во время реконструкции 56 из 99 км магистрали убрали под землю, расширив проезжую часть и построив новые развязки. На освобожденных участках и вокруг них разбили парки, бульвары, построили новые жилые комплексы. В результате движение по трассе и пересекающим ее улицам ускорилось, а недвижимость в прилегающих районах стала более престижной, приводят пример авторы исследования «Индекс развития транспортных систем мегаполисов» МГУ им. Ломоносова.

Дилемма транспортной политики крупных современных городов: расширение автомобильных дорог позволяет, с одной стороны, увеличить скорость движения по ним, но с другой – приводит к росту аварий. Власти мегаполисов по всему миру пришли к выводу, что в приоритете должна быть безопасность движения, в том числе пешеходного.

Министерство транспорта США одновременно с развитием дорожной инфраструктуры разработало программу, получившую название «дорожной диеты»: инвестиции в сужение дорог с низкой и средней интенсивностью и использование освобожденной части дорожного полотна под велосипедные дорожки и пешеходные тротуары. В результате в крупных городах США количество аварий сократилось на 19%, отмечено в исследовании-индексе.

В Москве тоже произошли существенные изменения в организации движения: в центре су-



жена ширина полос, по всему городу реорганизовано парковочное пространство, пересмотрены схемы движения на перегруженных участках дорог, установлены дополнительное освещение пешеходных переходов и камеры фиксации нарушений правил. В результате по сравнению с 2010 г. общее количество дорожно-транспортных происшествий в Москве сократилось в 2,5 раза – с 609 000 до 252 000 в 2017 г., а число ДТП с пострадавшими снизилось на 24%, рассказывал Собянин.

Вопрос увеличения транспортной емкости дорог Москва решает с помощью масштабного строительства: за последние восемь лет построено 820 км новых трасс – улично-дорожная сеть выросла на 16%. По числу построенных мостов, эстакад и тоннелей – всего 55 искусственных сооружений – 2018 год стал самым урожайным. Ключевой проект в сфере дорожного строительства – создание крупных связок между столичными районами. Новое транспортное кольцо, образованное Северо-Западной, Северо-Восточной, Юго-Западной хордами и Южной рокадой, после окончания строительства по длине презойдет МКАД.

### Транспорт для всех

Общая тенденция для крупных городов – смещение фокуса с создания инфраструктуры для легковых автомобилей на развитие велосипед-

ной и пешеходной инфраструктуры, отмечают авторы «Индекса». Например, за последние 10 лет в Нью-Йорке построено более 600 км велосипедных дорожек, а около 60 площадей стали пешеходными.

Число благоустроенных пешеходных зон в Москве выросло с одной в 2011 г. до 360 в 2018 г. и будет увеличиваться дальше, обещают городские власти. Теперь их создают не только в центре города, но и в спальных районах, на которые распространилась программа благоустройства. Протяженность велодорожек увеличилась с 47 км (все они располагались в парковых зонах) до более чем 770 км по всему городу.

Но основной приоритет для большинства мегаполисов – развитие общественного транспорта, в первую очередь рельсового, говорится в исследовании МГУ. Поэтому местные власти, особенно в городах с развивающейся экономикой, делают ставку на развитие метрополитена (подробнее об опыте Москвы см. статью «Как едет Москва» на стр. 01).

В столице Индонезии Джакарте с 2014 г. реализуется масштабная программа создания скоростной системы общественного транспорта. Это стало одной из основных задач правительства Джакарты, рассказывал в интервью PwC (к исследованию семи городов «От Москвы до Сан-Паулу») губернатор города Бусуки Чахая Пурнама. Главная цель властей – сделать общественный транспорт доступным во всех отношениях, уверял губернатор, без этого нельзя удержать жителей города от покупки автомобиля и уменьшить пробки.

Московские власти преследует те же цели. Активное развитие транспортной сети в последние годы улучшило транспортную ситуацию, но город намерен реализовать максимально эффективные глобальные проекты, рассказывал Собянин. В том числе – строительство Большой кольцевой линии, новых радиальных направлений метро, запуск первых московских центральных диаметров.

Развитие системы столичного метро – один из приоритетных городских проектов, ведь это самый привычный и удобный транспорт, которым пользуются миллионы человек ежедневно, говорит Бочкарев. В 2018 г. построено 17 станций, к 2023 г. должно быть построено еще 55 и в результате метро недалеко от дома получит 90% москвичей, рассказывает он. Станции метро становятся центрами притяжения в новых районах Москвы: именно здесь развивается торговля, появляются социально-культурные объекты и т. д.

### Инфраструктурный эффект

Модель устойчивого городского развития предполагает взаимосвязь между созданием инфраструктуры и всеми экономическими процессами в городе, отмечено в исследовании «Управление пространственно-экономическим развитием города» Центра городских исследований бизнес-школы «Сколково».

«Благоустройство города и развитие городской инфраструктуры имеют свою ярко выраженную экономическую целесообразность, – пояснял Собянин. – Дело в том, что чем город более комфортный, тем меньше отток капитала, отток умов, отток молодежи. Это очень важно, потому что <...> мы конкурируем с европейскими городами, китайскими городами, американскими городами, мы должны создать в городе достойную среду, из которой просто не хотелось бы уезжать, хотелось бы здесь жить и работать, учиться, это очень важно».

В комфортном городе люди будут жить, бизнес – работать и генерировать дополнительную налоговую базу и добавочную стоимость, подчеркнул мысль мэра президент «Деловой России» Алексей Репик во время выступления на MUF. &

### Парки против бедности

Все мегаполисы уделяют много внимания развитию общественных пространств. Развитие городской среды – эффективный способ борьбы с неравенством и преступностью, говорит губернатор Джакарты Бусуки Чахая Пурнама. В этом городе с численностью населения почти 10 млн человек только с 2014 г. построено более 200 новых комплексных парков, в каждом из которых есть детский сад, игровая площадка, медклиника и библиотека.

Программа благоустройства парков – одна из важнейших и для правительства Москвы. За последние семь лет общее число парков в Москве выросло в 2 раза до 550 парков. По данным VCG, Москва занимает 2-е место после Гонконга среди мегаполисов мира по доле парков в городской территории.



Рекламно-информационное приложение к газете «Ведомости»

16+

Главный редактор Анфиса Сергеевна Воронина  
Генеральный директор Глеб Прозоров  
Верстка Анна Ратафьева  
Фоторедактор Наташа Шарапова  
Корректор Светлана Борщевская  
Менеджер по печати Татьяна Бурнашова  
Шрифты: «Пермиан», Илья Рудерман, «Студия Артемия Лебедева»; Orbi, ParaType

Учредитель и издатель АО «Бизнес Ньюс Медиа»  
Адрес учредителя, издателя и редакции:  
127018 Москва, ул. Полковая, 3, стр. 1, пом. 1, этаж 2, ком. 21  
Тел. 7 (495) 956-34-58  
Рекламное СМИ

Свидетельство о регистрации:  
ПИ № ФС77-66973 от 15 сентября 2016 г., выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)  
Все права защищены ©2018, АО «Бизнес Ньюс Медиа»  
Любое использование материалов издания, в том числе в электронном варианте, допускается только с согласия правообладателя

Отпечатано в типографии АО «ПК «Экстра М»  
143405 Россия, Московская область, Красногорский район, г. Красногорск, автодорога «Балтия», 23-й км, владение 1, дом 1  
Тираж 60 700  
Цена свободная