Евланов. Итоги

2004-2016: история упущенных возможностей

«Период Евланова закончился. Личность его преемника большого значения не имеет – кто вообще знает фамилии начальников отделов администрации края? Впереди – испытание экономическим спадом. Но, похоже, именно поэтому эпоха в жизни города уже начинается. И определяющими в ней будут качества не градоначальника, а горожан».

Михаил Савва,
политолог и общественный деятель
(из статьи «Период, не ставший эпохой», портал «Югополис»).

https://golos-kubani.ru golos-kubani@golos-kubani.ru

Голос Кубани



Дмитрий ШЕВЧЕНКО

Заместитель координатора и член Совета МОО «Экологическая Вахта по Северному Кавказу», член Совета Ассоциации журналистов-экологов Союза журналистов России (СЖР). Родился в Казахстане. В 2003 году окончил факультет управления и психологии Кубанского государственного университета. Работал в средствах массовой информации. С 2008 года – активный участник «зеленого» движения.

Сфера профессиональных интересов: экологическая журналистика, вопросы устойчивого развития, актикоррупционные расследования, общественный контроль, технологии гражданского участия.

Является автором пособия «Как организовать и провести экологическую кампанию» (издано в 2011 году организацией «Oxfam в России»), автором докладов, изданных Экологической Вахтой по Северному Кавказу: «Дельта Кубани: хроника рукотворного бедствия» (2013 г.), «Сочи–2014: десять лет без права на закон. Как строили лучший мир» (в соавторстве с Суреном Газаряном), «Ясенская коса: спасти «русский Баунти» (2016 г.).

Живет в Краснодаре.

Голос Кубани (golos-kubani.ru) – общественно-политическое интернет-издание. Проект запущен в 2015 году для освещения фактов нарушений прав человека в Краснодарском крае, борьбы с коррупцией и цензурой, повышения прозрачности деятельности органов власти в регионе.

Голос Кубани

Если ваши права нарушаются, вы столкнулись с незаконными и несправедливыми действиями чиновников и хотите об этом громко заявить, если вам что-то известно о фактах коррупции в органах власти или вы столкнулись с репрессиями со стороны силовых структур, пишите нам: golos-kubani@golos-kubani.ru.

Ваш голос должен быть услышан!

СОДЕРЖАНИЕ

Владимир Евланов: искусство не уйти вовремя..... 2

Смотрите, кто ушел 5

Экономическое «античудо»: как при росте доходов довести город до банкротства 16

Город, который не появился 30

Пилить Краснодар: как в кубанской столице исчезали парки, скверы и берега 50

Транспортные тупики 69

Смена парадигмы (вместо заключения)..... 87

ВЛАДИМИР ЕВЛАНОВ: ИСКУССТВО НЕ УЙТИ ВОВРЕМЯ

Так получилось, что публиковать этот доклад приходится только сейчас – спустя год после того, как Владимир Евланов избрался в Госдуму и оставил пост главы Краснодара: диск с уже готовыми для верстки текстами был изъят у автора этих строк при обыске в рамках уголовного дела о «клевете» на «коллегу» по депутатству Евланова, бывшего вице-губернатора Краснодарского края Александра Ремезкова. Всю работу пришлось делать заново, и в этом была некая фантасмагория: многие из тех потрясающих провалов и «антирезультатов» в развитии Краснодара, что описаны в этом обзоре, произошли не без участия Александра Ремезкова, некогда всесильного «серого кардинала» краевой администрации и правой руки губернатора Александра Ткачева.

На «святой троице» – Ткачеве, Ремезкове и Евланове – лежит, в частности, главная вина в провале программы реконструкции трущоб в центре города, которая сначала была помпезно презентована, а спустя несколько лет заведена в тупик, превратившись в имитацию, профанацию и банальный распил бюджетных денег на всякую ерунду, начиная со стилизованных под старину урн и заканчивая заборами из металлопрофиля, которыми стали прикрывать так и не реконструированные трущобы.

Благоприятный экономический период был бездарно упущен, и Краснодар не смог сделать качественный рывок в своем развитии и улучшении городской среды (хотя в России можно найти немало примеров провинциальных городов, которые активно модернизировались в тот же период – Новосибирск, Казань, Нижний Новгород, Екатеринбург и др.).

В любой нормальной стране мэр-болтун, раздающий пустопорожние обещания, не просидел бы дольше одного срока, но Владимир Евланов, проваливая все, за что бы ни взялся, умудрился пробыть на руководящем посту 12 лет. Это интересный, достойный изучения феномен: оказывается, с помо-

щью административного ресурса и подконтрольных СМИ можно не только обеспечивать нужный результат на выборах, бесконечно продлевая политическую жизнь чиновника-банкрота, но и окружить его жизнь и деятельность пеленой мифов, а порой и откровенной лжи, вырисовывая образ трудяги, бессребреника и радетеля за народное благо.

Долгие годы для Владимира Евланова старательно вылепливали подобный имидж, пока это работало (особенно в 2000-е годы, когда народ еще не так активно пользовался Интернетом и не имел возможности получать и распространять информацию, альтернативную той, что дают официальные СМИ).

Владимир Евланов мог бы уйти в тот период, сохраняя свой благостный имидж и давая возможность своему преемнику исправить наделанные ошибки (пока еще у города были деньги). Но он этого не сделал, потому что ровным счетом ничего сам не решал в своей карьере, будучи, в сущности, не градоначальником, а «смотрящим» – проводником интересов и порученцем губернатора Ткачева и его окружения, а также строительного бизнеса, который в какой-то период времени начал увлеченно манипулировать городской администрацией (вплоть до решения конкретных кадровых вопросов, принятия нужных нормативных актов, проведения фальсифицированных публичных слушаний по тем или иным проектам и т. п.), стал подкупать депутатов гордумы и даже рассаживать в депутатские кресла своих выдвиженцев.

Собственно, главной причиной конфликта губернатора Ткачева с предшественником Евланова на посту мэра Краснодара Николаем Призом послужила несговорчивость последнего в вопросе о приватизации муниципального имущества и обслуживания интересов строительного бизнеса. Владимир Евланов, ставший в конце 2004 года и. о. главы города, справился с этими задачами куда лучше.

В том, что доклад публикуется сейчас, по прошествии года «после Евланова», есть даже некий положительный момент: меньше всего нам бы хотелось, чтобы наше расследование превратилось в политическую агитку. Наша цель (автора этих строк и коллектива портала «Голос Кубани») не опорочить депутата-единоросса Владимира Евланова (он сам себя опоро-

чил дальше некуда) и его бывшее окружение, а понять, что же на самом деле произошло с Краснодаром в период с 2004 по 2016 годы.

В каком-то смысле мы делаем посыл нынешним властям города, которые вынуждены с одной стороны расхлебывать последствия безумной политики прежнего городского главы, а с другой – следовать по инерции прежней траекторией. Если наш посыл достигнет цели и хотя бы на йоту поспособствует «сталкиванию» нынешних городских управленцев с этой траектории, то наши усилия не пропадут даром.

Дмитрий Шевченко,
автор доклада



СМОТРИТЕ, КТО УШЕЛ

О жизни экс-градоначальника Краснодара и о нем самом, как человеке, известно, в общем-то, не так уж много. Надо отдать ему должное, за годы работы на разных административных постах Владимир Евланов умудрился не стать фигурантом коррупционных скандалов, склонностей к красивой жизни не проявлял, а его дети и внуки не мелькали в местной тусовке «золотой молодежи».

Если не пытаться посмотреть на то, что скрывается за тщательно выписанной за все эти годы картинкой «чиновника-трудяги», то складывается вполне благопристойный образ: человек, мол, работал, как мог и умел, да, наделал ошибок, но зато не воровал и вел скромный образ жизни. Попробуем, однако, приоткрыть завесу хвалебных од и придыханий местной прессы и восполнить пробелы в образе Владимира Евланова – не такого уж простого человека, как может показаться на первый взгляд. Но для начала посмотрим, что говорится в официальном жизнеописании бывшего краснодарского градоначальника.

Из КПСС в Госдуму транзитом через Краснодар. Административные и партийные виражи «крепкого хозяйственника»

Владимир Лазаревич Евланов родился 3 августа 1948 года в Куйбышеве. До призыва в армию в 1967 году окончил Куйбышевский авиационный техникум, получив специальность техника-электрика радиоэлектронного оборудования. Службу в вооруженных силах проходил с 1967 по 1969 годы, работал электриком и помощником капитана на рыболовецком флоте на Сахалине – здесь, как сообщается в официальной биографии экс-мэра, «началась работа В. Л. Евланова в партийных и советских органах»[1].

С 1972 по 1984 годы Владимир Евланов занимает различные должности в Корсаковском горисполкоме (Сахалинская область). В 1979 году оканчивает Хабаровскую Высшую партийную школу (в СССР школы КПСС были своеобразным пропуском в «большую» советскую карьеру).

В 1984 Евланов вместе с семьей переезжает в Краснодар, где возглавляет жилищный производственно-эксплуатационный трест Первомайского района города. В 1985 году его назначили заместителем начальника городского управления ЖКХ, а в 1986 – начальником производственного управления жилищного хозяйства «Горжилхоз».

Известно, что в начале 90-х Владимир Евланов получил диплом экономического факультета Кубанского государственного университета, где в 2000 году защитил кандидатскую диссертацию на тему «Стратегия развития промышленности города в условиях рыночной экономики» (по другой версии, диссертация называлась «Экономическая стратегия местного сообщества по развитию промышленности города»).

В середине 90-х начинается карьера Евланова уже как «большого» руководителя. В 1994 году он становится главой Центрального административного округа Краснодара, а также, как гласит его официальное жизнеописание, «неоднократно избирается депутатом городского и районных Советов народных депутатов». В 1996 году Владимир Евланов становится первым вице-мэром краевого центра.

1 Портал администрации МО г. Краснодар и городской думы Краснодара, http://krd.ru/administratsiya/struktura-administratsii/glava_goroda/biografiya/

В 2000 году Евланов впервые выдвинул свою кандидатуру на выборы главы Краснодара (в официальной биографии этот факт почему-то замалчивается). Это были последние демократические выборы мэра краевого центра: на выборах 2005 и 2010 годов Евланова уже продавливали с помощью административного ресурса, а в 2015 году, когда Евланов шел на третий срок, прямые выборы глав муниципалитетов на Кубани уже были и вовсе отменены.

В 2000 году ни одному из кандидатов не удалось набрать более 50 % голосов избирателей, принявших участие в выборах. Во второй тур вышли депутат Законодательного собрания края Николай Приз (43 %), генеральный директор компании «Немком» Владимир Немчинский (21 %), а Владимир Евланов с 19 % голосов остался на третьем месте (явка на тех выборах была относительно высокой по нынешним временам – 51 % избирателей при минимальном пороге 50 %)[2].

Основной причиной неудачной кампании Евланова было то, что его оппоненты припомнили многочисленные неудачи на посту вице-мэра («убитые» дороги, отсутствие канализации в центре и т. п.). Впрочем, как это часто бывает в России, отсутствие доверия у населения компенсируется лояльностью «верхам» – и вот уже чиновник – вчерашний неудачник – снова скачет по карьерной лестнице. После провала Евланова на выборах губернатор Александр Ткачев предложил «крепкому хозяйственнику» поработать на должности председателя комитета жилищно-коммунального хозяйства Краснодарского края. Здесь Владимир Евланов пробыл до сентября 2004 года, пока не был назначен и. о. главы Краснодара взамен отстраненного в связи с уголовным делом Николая Приза.

В свое «второе пришествие» в город Владимир Евланов уже четко позиционировал себя как человек команды губернатора Ткачева, всячески подчеркивая свою лояльность.

На выборах в сентябре 2005 года Евланов набрал около 65 % голосов избирателей (к тому моменту в Краснодаре уже был ликвидирован нижний порог явки,

2 Портал «Панорама», http://www.panorama.ru/works/fed/knd.html

она составила 25,2 %). Вторым к выборному финишу с результатом 11,6 % пришел депутат городской думы, экс-спикер гордумы Краснодара Александр Кирюшин, третье место досталось «кандидату против всех» – 9,6 %[3].

В 2010 году Евланов переизбрался на второй срок со сходным результатом (около 67 %, но при явке 38,4 %). Второе место с довольно приличным результатом (24,9 %) досталось кандидату от КПРФ Ивану Чуеву, которого поддержал протестный электорат, отразивший тенденцию роста недовольства горожан действующим градоначальником и его политикой.

В 2015 году Владимира Евланова «выбирали» уже не жители города, а депутаты городской думы. Кандидатуру Евланова поддержали 45 парламентариев, два депутата воздержались. Кандидаты-«статисты» Валерий Облогин (генеральный директор ОАО «Мусороуборочная компания») и Евгений Калиоропуло (директор департамента транспорта, организации дорожного движения и охраны окружающей среды администрации Краснодара) не набрали ни одного голоса.

На выборах 18 сентября 2016 года Владимир Евланов был избран депутатом Государственной Думы VII созыва от избирательного округа 0046 «Краснодарский» – Краснодарский край (сложил полномочия главы города 27 сентября). Член фракции «Единая Россия». Вошел в комитет Госдумы по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству.

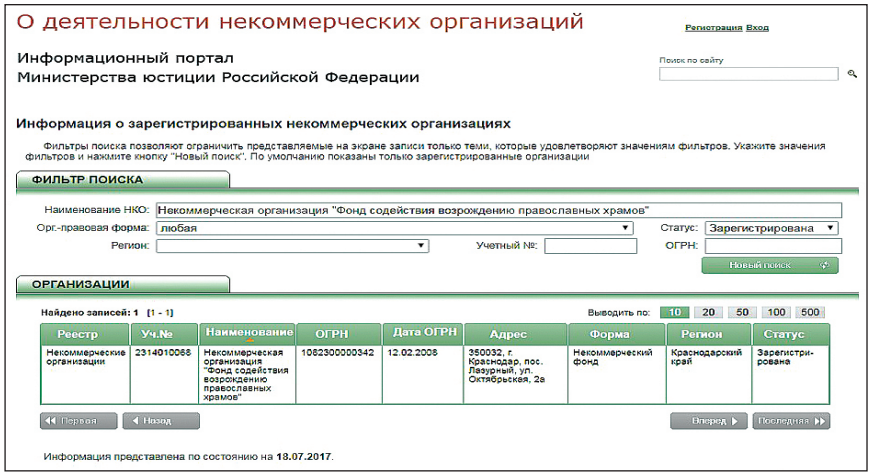
Дела семейные, православные, сантехнические

У избрания Владимира Евланова в Госдуму есть один очень положительный момент: теперь можно следить за его официальными декларациями о доходах (ведь получить достоверные данные о доходах любого действующего российского мэра – задача практически неразрешимая, если только этот мэр не баллотируется на очередной срок). На сайте Госдумы сегодня можно легко найти сведения о том, сколько Владимир Евланов заработал на своих чиновничьих должностях.

3 Выборы главы Краснодара: гонка с предсказуемым результатом, Юга.ру, https://www.yuga.ru/articles/society/3759.html

Заработал (официально) не много: в собственности Евланова значится квартира площадью 201 кв. м., гараж 19,5 кв. метров и долевая собственность на два нежилых помещения (транспортные средства в декларации не указаны). Что касается денежных доходов, то за 2016 год Владимир Евланов заработал около 3,5 млн рублей.[4] Если из этого вычесть депутатскую зарплату за три месяца (октябрь–декабрь 2016 года), составляющую около 450 тыс. рублей в месяц, и остаток разделить на девять месяцев, то получится около 238 тыс. рублей – очевидно, такую месячную зарплату Евланов получал на посту градоначальника.

Изыскания, проведенные с помощью веб-сервиса «Контур фокус», не дали никаких результатов относительно участия Евланова в деятельности каких-либо коммерческих структур. Иное дело – некоммерческие. Владимир Лазаревич Евланов обнаружился в качестве **соучредителя некоммерческой организации (НО) «Фонд содействия возрождению православных храмов»**. Эта загадочная НКО появилась в Краснодаре в 2008 году (зарегистрирована по адресу: г. Краснодар, пос. Лазурный, ул. Октябрьская, 2 а) и, согласно данным сервиса «Контур фокус», по сей день имеет статус «действующая».



На сайте Минюста России НКО «Фонд содействия возрождению православных храмов» до сих пор числится в качестве действующей организации

4 Сайт Государственной Думы РФ, http://www.duma.gov.ru/structure/deputies/1756833/

Эта некоммерческая организация также легко обнаруживается на сайте Минюста России и тоже значится там как действующая. Но вот что интересно: с 2009 года по сей день «Фонд содействия возрождению православных храмов», судя по всему, не предоставил в Минюст ни одного отчета о своей деятельности – такие сведения просто отсутствуют. НКО, как известно, обязаны ежегодно предоставлять такую отчетность, а если некоммерческая организация существует в форме фонда, то к ней применяются еще более жесткие требования: фонды, в частности, обязаны размещать публичные отчеты о своей текущей деятельности, привлеченных и потраченных средствах, достигнутых результатах.

У «Фонда содействия возрождению православных храмов», впрочем, нет ни собственного сайта, ни публичных отчетов, размещенных на сторонних ресурсах. Как эта НКО продолжает существование в условиях злостного невыполнения требований закона – большая загадка.

Кто же «партнеры» Владимира Евланова в деле «возрождения храмов»? Кроме экс-мэра кубанской столицы, в выписке об НО «Фонд содействия возрождению православных храмов» значится еще шесть граждан. Практически все они являются бизнесменами: Олег Николаевич Каданцев, Анатолий Михайлович Крюков, Евгений Алексеевич Егоров, Сергей Иванович Перевалов, Богдан Борисович Байдалаков, Анатолий Семенович Бондарев.

Гражданин С. И. Перевалов имеет долю в фирмах «Авто Руст», «РУСТ-неруд» и ЗАО «ПК «РУСТ», тот же самый Перевалов и гражданин Каданцев участвуют в фирме «Тетис-тур», которая занимается туристическим бизнесом в Геленджике. Анатолий Семенович Бондарев – совладелец крупного гаражного комплекса в Юбилейном микрорайоне Краснодара, а, например, Евгений Алексеевич Егоров – личность широко известная в Краснодарском крае: он является директором НИИ садоводства и виноградарства, а также учредителем и совладельцем плеяды коммерческих структур аграрного направления. Анатолий Михайлович Крюков на момент вхождения в «храмовый проект» являлся депутатом ЗСК от «Единой России»[5].

Из группы коммерсантов и депутатов выделяется Б. Б. Байдалаков – этот гражданин значится как соучредитель религиозной организации – «Прихода

5 Сайт Законодательного собрания Краснодарского края, http://www.kubzsk.ru/deputiesPlace/deputies/dep4/krukov/

храма святителя Алексия митрополита Московского г. Туапсе Краснодарского края Екатеринодарской и Кубанской Епархии Русской Православной Церкви (Московский Патриархат)». Этот же самый гражданин Байдалаков стал настоятелем храма Серафима Саровского в поселке Лазурном, который явился первым и последним «проектом» НО «Фонд содействия возрождению православных храмов» (фонд, напомним, тоже имеет юридический адрес в этом поселке).

История со строительством храма Серафима Саровского началась одновременно с учреждением НО «Фонд содействия возрождению православных храмов» (фонд, судя по всему, и создавался только ради этого проекта). Первый камень храма был заложен в начале августа 2008 года, при этом предполагалось возвести не только культовый объект, но и здание церковно-приходской школы со вспомогательными строениями[6].

Однако по состоянию на июнь 2011 года, по данным портала «Храмы России», были возведены только стены храма[7] (впрочем, сам «храм» больше походит на скромную сельскую часовню), ни о какой церковной школе речи, судя по всему, уже не шло. Кровля на храме появилась только к 2013 году, тогда же на него водрузили небольшой куполок.

Но вот что интересно: только в 2015 году в Краснодаре прошли публичные слушания «по предоставлению земельного участка площадью 3217 кв. м. религиозной организации – православному приходу храма преподобного Серафима Саровского в пос. Лазурный, ул.Октябрьской, 35/1», из чего можно сделать вывод, что строительство храма велось на муниципальной земле путем ее самозахвата.

Сами «публичные слушания» тоже были довольно интересные: это были даже не слушания в том виде, в каком они должны проводиться согласно требованиям закона, – это был некий «расширенный совет» при… самом же Владимире Евланове[8]. «Совет», естественно, дал полный «одобрямс» на передачу земельного участка. Как минимум, в этой истории просматривает-

6 ИА «Росбалт», http://www.rosbalt.ru/2008/08/02/509734.html

7 Учетная карточка храма Серафима Саровского в пос. Лазурный, портал «Храмы России», http://temples.ru/gallery.php?CardID=22275

8 «В Краснодаре построят храм преподобного Серафима Саровского», «Деловая газета-Юг», http://www.dg-yug.ru/a/2013/03/13/V_ Krasnodare_postrojat_hra

ся превышение должностных полномочий со стороны Евланова, конфликт интересов и незаконное отчуждение муниципальной земли в пользу религиозной организации безо всяких торгов и в нарушение конкурсных процедур. Впрочем, ни прокуратуру, ни местную общественность этот вопиющий случай тогда не заинтересовал.



Храм Серафима Саровского в пос. Лазурном обошелся жертвователям почти в 40 млн рублей

Кстати, из выписки об НО «Фонд содействия возрождению православных храмов», полученной с помощью сервиса «Контур фокус», можно узнать, во сколько примерно обошлось строительство храма Серафима Саровского. В выписке имеются данные о бухгалтерском балансе фонда за 2008–2009 годы. Так вот, по состоянию на конец 2008 года на счет фонда поступило 39,7 млн рублей. В конце 2009 года от этой суммы осталось 11,2 млн рублей – все остальное, судя по всему, уже было «освоено». Данные по другим годам отсутствуют: фонд, как уже говорилось, начиная с 2009 года, не предоставлял никакой отчетности (и налоговой, судя по всему, тоже).

Глядя на то, что в итоге было построено, невольно закрадывается подозрение, что в стоимость строительных работ были заложены т. н. «откаты» (притом немалые), либо большая часть средств фонда была банально обналичена и разворована.

Впрочем, как бы то ни было, история с храмом Серафима Саровского – дела минувшие, чего не скажешь о бизнесе сына Владимира Евланова Евгения.



Публичные слушания по отводу земли под храм Серафима Саровского прошли в форме «экспертного совета» под председательством самого же Владимира Евланова.

43-летний Евгений Владимирович Евланов[9], отпрыск экс-главы Краснодара, является совладельцем полудюжины торговых и сервисных предприятий («Дакон Плюс», ТД «Игрушки», «Юг-теплосервис» и др.), но больше всего этот гражданин преуспел в строительном бизнесе, став одним из самых успешных в Краснодарском крае бизнесменов, связанных с монтажом санитарно-технического, водопроводного и отопительного оборудования (в каком-то роде пошел по стопам отца, начинавшего свою административную карьеру в ЖКХ).

Этот доходный бизнес консолидирован под крышей ООО «Группа компаний СТМ», 100-процентным владельцем которой является Евгений Евланов собственной персоной. Фирма, согласно данным со своего официального сайта, существует более 15 лет, имеет производственную базу и автопарку и «активно занимается внедрением систем отопления и водоснабжения на территории почти всего Южного федерального округа»[10]. Деятельность компании, как сообщается в том же источнике, распространяется на объекты самых разных назначений: котельные различной мощности на всех видах топлива, инженерные системы жилых многоквартирных домов, объекты социального назначения, автономное поквартирное отопление, торгово-производственные комплексы, санаторно-курортные комплексы и др.

9 Страница Е. В. Евланова в социальной сети «Одноклассники», https://ok.ru/profile/438024890946

10 Сайт ООО «Сантехмонтаж», http://santehmontag.org/o_kompanii



Сын экс-мэра Евгений Евланов стал успешным бизнесменом в годы правления своего папы

Известно, что «Группа компаний СТМ» получала в Краснодаре муниципальные подряды – по крайней мере один такой случай имел место в 2010 году, когда компания оказывала услуги Муниципальному казенному учреждению (МКУ) «Прикубанская территориальная дирекция по строительству» муниципального образования город Краснодар». Однако нельзя сказать, что папаша-мэр способствовал развитию бизнеса сына путем блата в распределении муниципальных заказов (после 2010 года не известно ни одного факта сотрудничества «Группы компаний СТМ» с муниципальными структурами в Краснодаре). Судя по всему, «семейный» бизнес раскручивался по более изощренной схеме, при которой сынок-предприниматель обслуживал вроде как частные девелоперские проекты, но критически зависимые от благоволения городского руководства.

На сайте «Группа компаний СТМ» есть обширный «послужной список» из нескольких десятков проектов, в которых поучаствовала эта компания, при-

том большинство из них – это или элитные жилые комплексы с самой дорогой в городе недвижимостью (ЖК «Европейский», ЖК «Краснодар Сити», ЖК «Большой», ЖК «Немецкая деревня» и др.) или проекты компаний, приближенных к городскому и краевому руководству, как, например, проекты фирмы «Девелопмент-Юг» (ЖК «Новый город» и прочие)[11]. Другой примечательный пример обслуживания «Группой компаний СТМ» «непростых» клиентов – получение в 2012 году крупного заказа от ОАО «Краснодартеплосеть» на 229 млн рублей на поставку котельного оборудования.

Отметилась компания Евгения Евланова и во всех знаковых проектах офисных зданий в Краснодаре последних лет, поучаствовав в монтаже различных сантехнических и вентиляционных систем в офисно-торговом центре «Виктория» (угол улиц Красноармейской и Орджоникидзе), деловом центре на ул. Кузнечной, главном офисе компании «МТС» в Краснодарском крае на ул. Морской и др.

Вполне вероятно, что одним из условий выделения земли под все подобные проекты, успешных согласований и общего благоприятствования стройкам было условие привлечения «Группы компаний СТМ» в качестве подрядчика или, по крайне мере, поставщика оборудования.

Интересно, что при всем декларируемом размахе своей деятельности «Группа компаний СТМ» демонстрирует последние три года довольно скромные финансовые результаты. Так, по итогам 2014 года компания задекларировала 7,4 млн рублей чистой прибыли, а в 2015 году – всего 1,9 млн.

С уходом Евланова-старшего в Москву «семейный» бизнес, очевидно, должен переживать не лучшие времена, если только папа-депутат не сохранил прежние рычаги влияния на девелоперские проекты уже через мэра Евгения Первышова.

11 Сайт ООО «Сантехмонтаж», http://santehmontag.org/obekty



ЭКОНОМИЧЕСКОЕ «АНТИЧУДО»: КАК ПРИ РОСТЕ ДОХОДОВ ДОВЕСТИ ГОРОД ДО БАНКРОТСТВА



«Нам сегодня необходимо изыскать дополнительные источники доходов. Это будет достаточно сложно, будем обращаться к администрации Краснодарского края за помощью для того, чтобы рассчитаться с кредиторской задолженностью».

(*из выступления на пресс-конференции главы Краснодара Евгения Первышова, декабрь, 2016 год)*

Нет другой сферы, столь же беспристрастно, наглядно и без лишних слов демонстрирующей результаты работы любого руководителя, как финансы. Динамика экономических показателей города – та область, где для субъективизма просто нет места: можно спорить о чем и с чем угодно, но только не со статистикой. А она гласит, что, несмотря на пятикратный рост доходов городской казны в период с 2004 по 2016 годы, Владимир Евланов, уходя в Госдуму, оставил город с огромной дырой в бюджете и долгами перед коммерческими банками.

Попробуем разобраться в причинах и хронологии экономического «античуда», понять, что же на самом деле произошло с городской казной. В наших изысканиях поможет портал «Открытый бюджет Краснодарского края» (**https://бюджеткубани. рф**), где собраны официальные данные о доходах и расходах муниципалитетов Кубани.

Административная «десятина»

В июне этого года – почти после года «отсидки» в Госдуме – Владимир Евланов дал большое интервью информационному агентству «Федерал пресс», в котором посетовал, что с его уходом Краснодар «стал терять в развитии»[12]. В качестве основной «потери» Владимир Лазаревич назвал программу «Краснодару – столичный облик», по которой город ежегодно получал около 3 млрд рублей и которую новый губернатор Вениамин Кондратьев в 2015 году свернул из-за нехватки средств.

Все это чистая правда: при Владимире Евланове город прочно и основательно попал в финансовую зависимость от региона, а местное самоуправление лишилось не только политической, но и экономической независимости. На излете градоначалия Владимира Евланова конъюнктура была уже не слишком благоприятной: экономический кризис, падение инвестиций, международные санкции, издержки от Олимпиады в Сочи и необходимость обслуживать никому не нужные гигантские спортивные объекты сильно подкосили казну Краснодарского края, властям которого пришлось самим пойти с про-

12 Владимир Евланов: «Если бы после Ткачева не закрыли программу развития Краснодара – добились бы большего», «Федерал пресс», http://fedpress.ru/interview/180003

тянутой рукой: уже в 2015 году Кубани пришлось занять в «Сбербанке» почти 1,5 млрд рублей[13].

Естественно, что в таких условиях пришлось серьезно ужимать бюджет. Жертвой секвестра одной из первых пала программа «Краснодару – столичный облик», по которой основная часть средств шла не на первоочередные нужды города, а на «понты» вроде подсвеченных фонтанов, фантастически дорогого озеленения, различного псевдоисторического кича: памятников, вензелей, стилизованных урн и т. п. Городской бюджет во времена Евланова – это классический бюджет проедания и неэффективных расходов.

Во всей красе неприглядное «наследство» Евланова и его команды высветилось осенью 2016 года, когда прошли публичные слушания по проекту городского бюджета–2017. Оказалось, что **дефицит муниципальной казны по итогам 2017 года должен составить 1,3 млрд рублей** (23 млрд 599 млн руб. доходов против 22 млрд 299 млн руб. доходов), при этом доходная часть бюджета была запланирована из тех соображений, что удастся собрать 14,2 млрд руб. собственных налоговых и неналоговых доходов (налог на доходы физических лиц 6,19 млрд рублей, земельный налог 1,9 млрд руб.) и получить из краевого бюджета 8 млрд рублей в виде субсидий и субвенций[14].

Откуда же взялся дефицит? Говоря кратко – из-за того, что город все последние годы жил не по средствам, популистски наращивая обязательства перед бюджетниками и затрачивая все большие суммы на чиновничий аппарат и полицию в ущерб вложениям в модернизацию городской инфраструктуры, транспорта и тому подобного, что, в отличие от чиновников, принесло бы экономическую отдачу.

Эта ситуация выглядит какой-то фантасмагорией, учитывая, что все годы руководства городом Владимира Евланова доходы местного бюджета стремительно росли, и надо было еще постараться, чтобы при такой благоприятной конъюнктуре загнать краевой центр в долговую яму.

13 «Краснодарский край возьмет в кредит 1,5 млрд руб. на покрытие дефицита бюджета», портал «Голос Кубани», https://golos-kubani.ru/krasnodarskij-kraj-vozmet-v-kredit-15-mlrd-rub-na-pokrytie-deficita-byudzheta/

14 Портал администрации МО г. Краснодар и городской думы, http://krd.ru/novosti/glavnye-novosti/news_22122016_160520.html

Давайте посмотрим предметно, на что конкретно при Евланове тратились бюджетные деньги, воспользовавшись порталом «Открытый бюджет Краснодарского края». Для начала разберемся с доходами и с тем, из чего в Краснодаре они складываются. Основной источник поступления в местную казну (как в большинстве других российских муниципалитетов) – налог на доходы физических лиц (НДФЛ) и т. н. «неналоговые доходы», которые в Краснодаре собираются, в основном, в виде арендных платежей за пользование муниципальными землями или в виде поступлений по сделкам купли-продажи все той же муниципальной земли.

Например, по итогам 2010 года в бюджет города поступило **4,3 млрд** рублей от НДФЛ, что составило чуть менее четверти всех доходов местной казны (включая субсидии Краснодарского края) за тот год (**18 млрд** рублей). Неналоговых доходов поступило **6,5 млрд** (треть от совокупного дохода). Еще **1,6 млрд** поступило из казны Краснодарского края в виде субсидий.

Если мы взглянем на 2012 год, то поступления от НДФЛ выросли по сравнению с 2010 годом, составив 5,8 млрд рублей, а неналоговые доходы, напротив, упали до 1,8 млрд руб. Субсидии «из края» выросли почти в два раза и составили 3,9 млрд. Совокупный доход бюджета вырос до **19,5 млрд** руб.

В 2014 году доход городского бюджета скакнул на новую планку, составив **24,6 млрд** рублей. При этом поступления от НДФЛ даже чуть сократились по сравнению с 2012 годом (до 5,2 млрд рублей), а неналоговые доходы снова скакнули вверх, до 3,2 млрд, однако скачок доходов определили вовсе не они, а субсидии и субвенции, составившие **4,2** и **7,4 млрд** рублей соответственно.

Теперь посмотрим на итоги последнего года Владимира Лазаревича на посту градоначальника – на 2016 год. Совокупный доход бюджета Краснодара в прошлом году составил **23,2 млрд**, при этом основной доход (больше 40 %) опять обеспечили субсидии и субвенции (1,8 и 7,9 млрд рублей соответственно), поступления от НДФЛ выросли за два года незначительно (до 5,8 млрд), а неналоговые доходы, напротив, упали до 2,4 млрд руб.

Что мы видим из этой сводки? Прежде всего, безусловно, все последние годы имела место тенденция к общему росту доходов городского бюджета,

достигнув рубежа **23–24 млрд руб**., однако от трети до половины поступлений обеспечивались за счет субсидий (т. е. безвозмездной помощи) и субвенций (целевых средств) из бюджета Краснодарского края.

Во-вторых, видно, что собственные доходы городского бюджета не носили (и не носят) устойчивого характера: у города не так много серьезных источников дохода, кроме НДФЛ и всего того, что связано с муниципальными землями (сдача в аренду, продажа земельных участков, земельный налог и др.).

Логично было бы предположить, что, имея столь нестабильный бюджет, городские власти должны были бы предельно аккуратно планировать расходы, грамотно определять приоритеты и, разумеется, повышать собственную эффективность в управлении городом. Но реалии даже не требуют лишних комментариев.

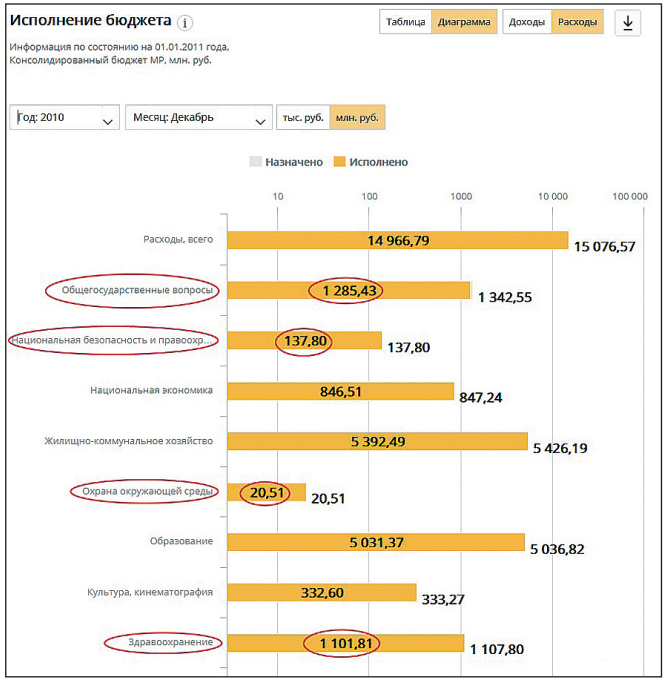


Рис. 1. Исполнение бюджета Краснодара по итогам 2010 года

Если в 2010 году по статье «Общегосударственные вопросы», куда преимущественно входят расходы на обеспечение деятельности органов власти, в Краснодаре было израсходовано 1,2 млрд рублей, а на правоохранительную деятельность 137 млн (для сравнения можно обратить внимание на затраты по статье «Окружающая среда» – 20 млн), то уже в 2012 году «Общегосударственные вопросы» потребовали 1,8 млрд рублей, а затраты на полицейский аппарат увеличились до 258 млн рублей (опять же для сравнения можно посмотреть на ту же статью «Окружающая среда» – менее 23 млн, финансирование которой практически не изменилось).

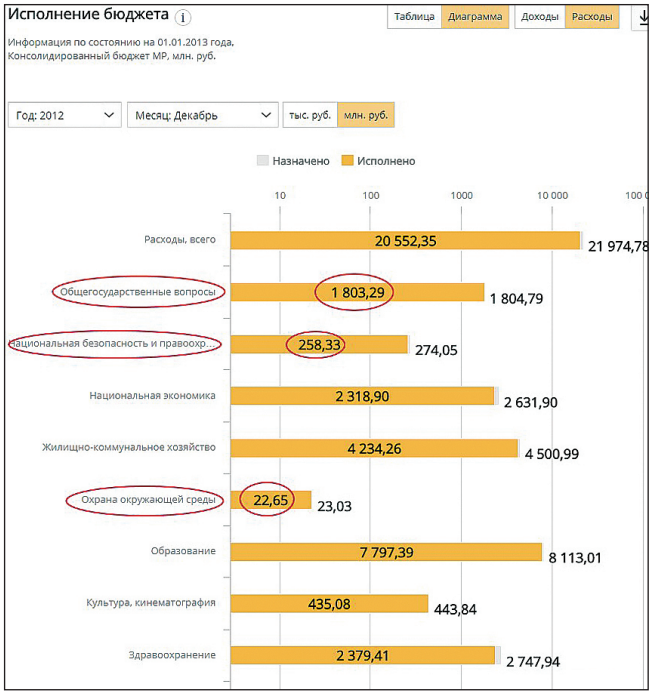


Рис. 2. Исполнение бюджета Краснодара по итогам 2012 года

Едем дальше. 2014 год. На саму себя администрация города и городская дума уже затратили более 2 млрд (!) рублей, оставив далеко позади здравоохранение (до этого расходы на чиновников и здравоохранение были сопоставимыми или отличались в пользу последнего). И практически в два раза – абсолютно не понятно, по какой причине – увеличились расходы на правоохранительную деятельность.

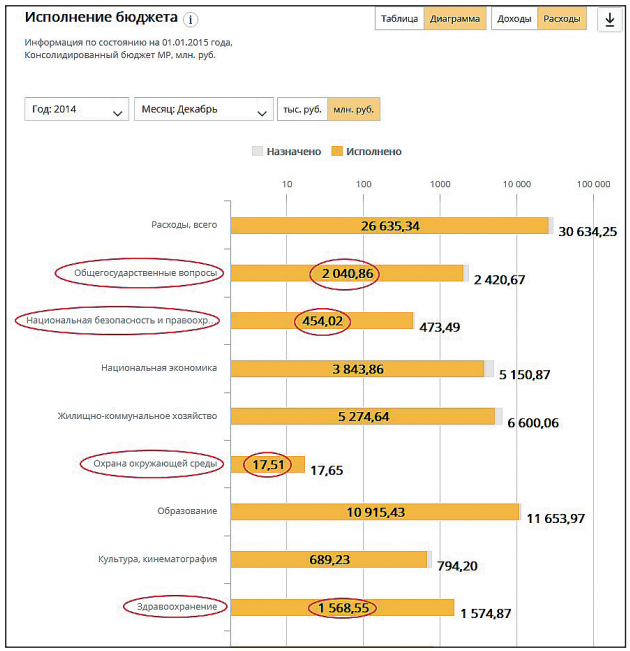


Рис. 3. Исполнение бюджета Краснодара по итогам 2014 года

2016 год. По итогам прошлого года краснодарские чиновники и депутаты проели уже более 2,4 млрд рублей, при том, что, например, затраты на здравоохранение сократились двукратно. Прослеживается четкая закономерность: расходы по статье «Общегосударственные вопросы» росли пропорционально росту доходов городского бюджета, составляя примерно десятую его часть – свою административную «десятину» чиновники блюли строго.

По прогнозам, в 2018 г. они снизятся в 1,5 раза – до 850 млн рублей. Объем доходов на 2018 г. немного превысит уровень предыдущего года – 22 млрд 324 млн рублей. Расходы же снизятся до 23 млрд 174 млн рублей.

В 2019 г. дефицит ожидается на уровне 400 млн руб. при объеме доходов в 22 млрд 843 млн руб. и расходов – 23 млрд 243 млн рублей.



Рис. 4. Исполнение бюджета Краснодара по итогам 2016 года

И вот что интересно: если в 2010 году бюджет Краснодара еще был бездефицитным, то, начиная с 2011 года, расходы стали расти более быстрыми темпами, чем доходы. Если в 2011 году дефицит составил 452 млн рублей, то 2012 году он составлял уже почти миллиард, а в 2014 – 1,9 млрд (2013 год удалось более-менее свести концы с концами – очевидно, за счет заимствований). В 2015 году бюджет был сведен с дефицитом с рекордным показателем 2,2 млрд рублей.

Долговая яма

Дефицит пришлось покрывать внешними заимствованиями: начиная с 2013–2014 годов город начал активно брать кредиты в коммерческих банках (притом под вполне коммерческие проценты – 12,5–13 % годовых): постепенно выстраивалась своеобразная финансовая пирамида, когда старые долги гасились за счет очередных кредитов. **На конец 2016 года долги Краснодара перед банками составили 9 млрд рублей, что превысило 38 % от годового дохода бюджета города**. Эта сумма, однако, не включает

в себя еще 3,6 млрд рублей долгов перед подрядчиками, которые работали по муниципальным контрактам, причем основная их часть образовалась в 2015–2016 годах: в этот период команда Евланова уже откровенно жила по принципу «после нас хоть потоп» и не стеснялась привлекать подрядные организации для различных работ, зная, что расплачиваться с подрядчиками будет просто нечем.

Только на выплату процентов по долгам в городском бюджете–2017 было заложено 1,5 млрд рублей, что составило почти 7 % от всех расходов бюджета. Кроме того, в 2017 году придется вернуть банкам 2,8 млрд рублей основного долга[15].

Новому мэру Краснодара Евгению Первышову поневоле пришлось взять жесткий курс на погашение долгов и сокращение дефицита бюджета, в том числе путем снижения расходов на чиновничий аппарат (другая предлагаемая антикризисная мера – распродажа муниципального имущества). Впрочем, чуда пока не случилось, и единственную надежду г-н Первышов и его команда возлагают на перекредитование в крупных госбанках, чтобы хотя бы снизить процентные ставки. По планам администрации в 2018 году затраты на обслуживание муниципального долга должны сократиться с 1,5 млрд до 1 млрд 250 млн рублей.

При таких «успехах», явившихся следствием безумной бюджетной политики команды Евланова, выпады Владимира Лазаревича по поводу того, что Краснодар «стал проседать в развитии», сложно расценить иначе, как издевательство, если только под «развитием» не подразумевать усиленное раскармливание чиновников, в несколько раз завышенные расходы на городское благоустройство и тому подобное.

Продавцы воздуха: как на самом деле в Краснодаре «наполняют» бюджет

Очень показательная история, отлично иллюстрирующая то, как именно администрация Владимира Евланова боролась за «повышение доходов бюджета» – организация платных парковок в центре города. Саму идею краснодарские чиновники, очевидно, почерпнули у московских коллег – уж очень, вероятно, понравилась схема, при которой ответственность за обустройство парковок лежит вроде как на частном инвесторе, а доходами он делится с муниципалитетом. Вишенка на торте – это возможность навести невероятной мути, ссылаясь на коммерческую тайну, когда не будут видны реальные доходы «муниципально-частного партнерства» и не будет никаких возможностей для объективной оценки эффективности платных парковок или вовсе целесообразности их обустройства на тех или иных улицах.

15 «Евланов ушел, оставив Краснодар с многомиллиардными долгами», портал «Голос Кубани», https://golos-kubani.ru/evlanov-ushel-ostaviv-krasnodar-s-mnogomilliardnymi-dolgami/

Администрация и сам мэр Евланов объясняли, что если в центре города не будет мест для свободной парковки на неограниченное время, то это позволит «разгрузить улично-дорожную сеть, сформировав определенное количество транспорта в центре города». В 2013 году выходит постановление за подписью Владимира Евланова № 7260 «О внесении изменений в постановление администрации муниципального образования город Краснодар от 01.10.2013 № 7550 «О создании и использовании на платной основе парковок (парковочных мест), расположенных на автомобильных дорогах общего пользования местного значения муниципального образования город Краснодар»[16] и в том же году для реализации столь благой идеи администрация города в лице самой себя и своего департамента муниципальной собственности и городских земель, а также гражданин **Михаил Сергеевич Жарков** учреждают фирму ООО «Логистик сити». Господин Жарков – начальник городского управления дорожно-мостового хозяйства, его участие в учредителях фирмы, которая собиралась зарабатывать на эксплуатации городских земель, – прямой и ничем не прикрытый конфликт интересов, грозящий если не уголовным разбирательством, то, как минимум, увольнением с муниципальной службы. Однако ничего подобного, как мы видим, не случилось.

Гендиректором ООО «Логистик сити» стал другой интересный персонаж – депутат городской думы от «Единой России» **Андрей Дупляк**, работавший какое-то время директором МУП «Парки, инвестиции, туризм» (любопытная деталь: в начале 2000-х годов Дупляк был фигурантом уголовного дела

16 «В Краснодаре начали контролировать парковки», журнал «За рулем. Кубань», https://www.zrkuban.ru/article/V-Krasnodare-nachali-kontrolirovat-parkovki

о покупке фальшивого диплома экономфака Кубанского госуниверситета – дело было прекращено)[17].

В 2014 году – перед самым запуском проекта платных парковок – городская администрация, впрочем, привлекает еще одного «оператора» – ООО «Городские парковки». В учредителях этой фирмы тоже значится чиновник (правда, бывший) **Алексей Бердников**, который до 2012 года работал первым заместителем управления информатизации и связи Краснодарского края[18], потом перешел в бизнес, возглавив ООО «Ланит-Юг» – IT-компанию, которая занялась обслуживанием государственных и муниципальных органов власти (создание электронного документооборота и пр.).

Между мэрией и ООО «Городские парковки» (гендиректором которой стал все тот же экс-чиновник Бердников) было заключено соглашение (Инвестиционное соглашение № 1 от 07.05.2014 г.), устанавливающее довольно странные доли в доходах от эксплуатации парковок (учитывая, что положение бюджета было на тот момент уже аховым, город прочно залезал в долги): 90 % выручки предназначалось инвестору и только 10 % должно было отчисляться в городскую казну.

Дискриминационное распределение доходов в администрации объяснили тем, что «у города не было средств для создания системы платных парковок, привлекли инвестора, который вложился в организацию парковок, их техническое оснащение разметкой и паркоматами, в закупку контролирующих автомобилей, в программно-аппаратные комплексы, в зарплату водителей-контролеров».

Начавшаяся летом 2014 года организация платных парковок сразу вызвала у автовладельцев массу недоумений. Под платные зоны массово стали отводить **существующую проезжую часть** без какого-либо обустройства дорожных карманов. Фактически все «инвестиции» сводились в нанесение дорожной разметки, установку информационных табличек и паркоматов (многие из которых не работали или вовсе не были подключены к электросети).

17 «Закоулки власти», портал «Пресса Кубани», http://www.new-kuban.ru/2.03.02/KX232010.html

18 Официальный сайт группы компаний «Ланит», http://www.lanit.ru/press/archive/index.php?ELEMENT_ ID=4419

Никаких выгод стоянка на платной парковке не предусматривала: ООО «Городские парковки» не отвечают за охрану парковок от автограбилей и вандалов, эта фирма не брала обязательств устанавливать дополнительное освещение и видеонаблюдение (которое, кроме того, организуется для контроля за «зайцами»), за что, теоретически, можно было бы взимать плату. «Услуга» заключалась лишь в том, что там, где прежде можно было оставлять авто бесплатно, теперь предлагалось отстегивать по 30 рублей в час просто за временное занятие куска муниципального асфальта. За неоплату парковки автовладельцам пригрозили штрафом в 1 тыс. рублей, а контролировать «халявщиков» пообещали с помощью мобильных контролеров с фотокамерами.

Но удивительно, что, например, автопарковку возле администрации края по ул. Гимназической оставили бесплатной, так же, как и стоянку по ул. Буденного возле городской администрации – обкладывать самих себя парковочной данью и штрафами чиновники не захотели.

Помимо «открытых» парковок предусматривались еще и «закрытые» (со специально отведенными площадками и шлагбаумами), но и здесь не обошлось без скандалов. Например, на пересечении улиц Красной и Северной под платную автостоянку развороти пешеходную территорию, а площадь у вокзала «Краснодар–1» целиком превратили в платную парковку, заставив пассажиров, снующих с чемоданами между авто- и железнодорожным вокзалами, жаться по обочинам.

По состоянию на начало 2017 года, согласно данным сайта **parkingkrd.ru**, где отражены все имеющиеся в Краснодаре парковки – как платные, так и бесплатные, на долю первых (включая собственные платные стоянки частных организаций) приходилось около 27 % всех машиномест, то есть почти треть. Казалось бы, такой внушительный показатель вкупе с агрессивной борьбой с любителями парковаться в неположенных местах с помощью эвакуаторов (с запуском платных парковок эвакуационный бизнес в Краснодаре обрел второе дыхание) должен был бы и правда поспособствовать тому, чтобы в центре города поубавилось машин, не говоря уже о том, что в доход города шли были солидные суммы.

Но реалии оказались весьма далеки от желаемого. Во-первых, не случилось никакого уменьшения потока транспорта в центре города. Более того, понатыканные где ни попадя платные парковки еще больше затруднили движение на центральных улицах. Автовладельцы, не желающие платить за стоянку, стали буквально облеплять своими машинами «бесплатные» улицы, паркуясь на проезжей части, на тротуарах, на газонах, в палисадниках, во дворах.

С доходами городского бюджета вышла еще более грустная история. Как заявил в интервью порталу «Юга.ру» руководитель ООО «Городские парковки» Алексей Бердников, по состоянию на начало марта 2017 года с момента запуска проекта было собрано **175,7** млн рублей, из которых десятая часть (т. е. около 17 млн руб.)[19] досталась городской казне – не самый, мягко говоря, впечатляющий результат, ради которого стоило бы отдавать центр Краснодара на откуп частной лавочке.

Но даже декларируемые самим ООО «Городские парковки» показатели противоречат данным Контрольно-счетной палаты Краснодара, которые были обнародованы депутатом Госдумы Сергеем Обуховым. Обухов обратился в прокуратуру Краснодарского края с требованием принять меры по фактам, которые установила счетная палата[20]. Аудиторы установили, что поступления доходов от парковок за 9 месяцев 2015 года составили всего 4 млн 887,8 тыс. рублей, что составило чуть более 24 % планового назначения, а доходы от парковок, оперируемых ООО «Логистик сити», в том же периоде в городской бюджет **вообще не поступали**.

Депутат Обухов указал прокуратуре и на тот факт, что инвестиционное соглашение между мэрией и ООО «Городские парковки» вообще не предусматривает какой-либо ответственности инвестора за невыполнение условий. «*Можно сделать вывод о том, что должностные лица, осуществляющие от имени администрации муниципального образования город Краснодар властно-распорядительные полномочия при организационном, документальном, контрольно-надзорном взаимодействии с операторами платных парковок, а также при осуществлении иных полномочий по обеспечению поступления в местный бюджет доходов от предоставления на платной основе парковок, ненадлежащим образом исполняли и продолжают исполнять свои обязанности вследствие недобросовестного и/или небрежного отношения к службе либо обязанностей по должности, что, при определенных обстоятельствах, в силу ст. 293 УК РФ, может образовывать состав преступления*», – писал Сергей Обухов прокурору Краснодарского края Леониду Коржинеку, приведя более десятка доводов о нарушении закона со стороны городской администрации и фирмы «Городские парковки».

19 «Платные парковки Краснодара. Ожидание и реальность», Юга.ру, https://www.yuga.ru/articles/society/7886.html

20 Депутатский запрос «Об организации проверки соблюдения законности в части предоставления парковок на платной основе» № со-6/2-7210 от 14 июля 2016 г., https://kprf.ru/media/filestorage/newsstory/6badba_7210.pdf



На начало 2017 года с момента запуска проекта платных парковок было собрано 175,7 млн рублей, из которых десятая часть, около 17 млн руб., досталась городской казне – не самый впечатляющий результат, ради которого стоило отдавать центр Краснодара на откуп частной лавочке.

Из надзорного ведомства, впрочем, был получен неутешительный ответ. Прокурор Коржинек сообщил, что в 2015 году краевая прокуратура г. Краснодара безуспешно пыталась судиться с администрацией, добиваясь признания незаконным постановления мэра об отведении дорог общего пользования под платные парковки. Проигрышем прокуратуры завершился и судебный процесс в Арбитражном суде Краснодарского края, где надзорное ведомство добивалось признания недействительным (ничтожным) Инвестиционного соглашения от 07.05.2014 № 1 с ООО «Городские парковки»[21].

После ухода Владимира Евланова эстафету по лоббированию бизнеса по «продаже воздуха» принял Евгений Первышов.

21 «В чьих карманах осели доходы от платных парковок?», сайт КПРФ, https://kprf.ru/dep/gosduma/activities/152806.html



ГОРОД, КОТОРЫЙ НЕ ПОЯВИЛСЯ

Масштабные замыслы по переустройству город Краснодар (до Октябрьской революции Екатеринодар) переживал не единожды. Город значительно разрушался и во время Гражданской войны, и во время Великой Отечественной войны, и каждый раз появлялись масштабные замыслы по восстановлению городской застройки с учетом необходимости ее модернизации.

Так, после освобождения Краснодара в 1943 году, как подсчитали специалисты Института генерального планирования городов ГИПРОГОР, город лишился больше 420 зданий – утратил большую часть застройки в своей исторической части, в связи с чем по решению Совнаркома СССР в 1945 году Краснодар попал в перечень городов РСФСР, наиболее пострадавших

от оккупации и боевых действий (всего в перечне было 15 городов), и этим населенным пунктам отдавался приоритет в программе восстановления[22].

В сжатые сроки был подготовлен Генеральный план города, который во многом определил современную структуру и облик города. Например, предусматривалось развитие города преимущественно в восточном направлении и слияние со станицей Пашковской, а улице Красной была окончательно отведена роль главной улицы города и его архитектурного костяка – до этого в качестве таковой рассматривали и улицу Октябрьскую.

Однако в том Генплане, который был рассчитан на 15 лет и предусматривал, что за это время население города вырастет до 270 тысяч человек, была заложена мина замедленного действия: план предусматривал **преимущественно одноэтажную застройку** города как «наиболее желательную в санитарно-жилищном отношении для южных районов страны». Предусматривалось, что в одноэтажных домах должно было проживать до 60 % населения, и под них отводилось 80 % городской территории; под двухэтажную застройку – 14 %, под многоэтажную – всего 6 %. Причем здания в три-четыре этажа проектировались главным образом по улице Красной, на вокзальной площади и в центре города[23].

В сущности, Краснодар почти не воспользовался преференциями со стороны государства, которые имел как один из самых пострадавших во время ВОВ городов: восстановление центральной части города, по сути, было переложено на плечи населения, которому просто разрешили вести самостоятельное индивидуальное жилищное строительство в центре города.[24]

Разумеется, ни о каком централизованном строительстве коммунальных сетей (водопровода, канализации, ливневки и т. п.) речи при таком подходе

22 Постановление Совнаркома СССР № 2722 от 1 ноября 1945 г. № 2722 «О мероприятиях по восстановлению разрушенных немецкими захватчиками городов РСФСР: Смоленска, Вязьмы, Ростова-на-Дону, Новороссийска, Пскова, Севастополя, Воронежа, Новгорода, Великих Лук, Калинина, Брянска, Орла, Курска, Краснодара и Мурманска»

23 В. Н. Салошенко. Председатели и губернаторы. Взаимосвязь времен, Или Судьбы, жизнь и деятельность председателей Краснодарского крайисполкома, глав администраций (губернаторов) Кубани за 65 лет с 1937 по 2002. – Краснодар, 2002

24 «Краснодар снесут и построят заново?», Юга.ру, https://www.yuga.ru/articles/society/3799.html

не шло. Краснодар на многие десятилетия получил у себя в исторической части конгломерат трущобных, лишенных элементарных бытовых удобств кварталов с малоэтажной стихийной застройкой без каких-либо общественных пространств (пешеходных зон, скверов, детских и спортивных площадок и т. д.).



Послевоенное восстановление Краснодара было переложено на плечи населения, из-за чего центр города превратился в конгломерат трущоб и стихийной застройки

При этом население города стремительно росло: планки в **270 тыс.** жителей город достиг уже к 1956 году, в 1991 году в городе официально проживало более **630 тыс.** человек. Численность населения медленно, но неуклонно увеличивалась почти все 90-е годы. Понятное дело, что рано или поздно встал бы вопрос о том, что делать с послевоенным жилым фондом и территориями, которые он занимает.

Разговоры о том, чтобы реализовать программу реконструкции центра на основе муниципально-частного партнерства, начались еще при мэре Нико-

лае Призе, когда строительные компании начали проявлять интерес к реализации в Краснодаре масштабных девелоперских проектов, однако до конкретики тогда так и не дошло. Единственным масштабным проектом Приза стала частичная реконструкция набережной реки Кубани на участке от парка 30-летия Победы до Тургеневского моста.

Масштабное переустройство центра Краснодара с высвобождением территорий под современную высотную застройку стало почти миссионерской идеей нового мэра Владимира Евланова, выигравшего выборы в 2005 году, и его патрона – губернатора Ткачева.

Давайте проследим основные вехи грандиозного по замыслам, но абсолютно провального по результатам проекта, который стартовал практически сразу после того, как Владимир Евланов был выбран главой города в 2005 году.

2005 год. В конце сентября – вскоре после вступления в должность Евланова в качестве избранного главы города – выходит постановление за его подписью № 1500 от 30.09.2005 г. «О мерах по предотвращению застройки центральной части города Краснодара», которое вводило запрет на предоставление земельных участков для строительства в центральной части города. Администрация также ввела негласный запрет на сделки с землей и недвижимостью в центральной части города. Началась также негласная перепись жильцов центральных кварталов с целью выявить реальное количество собственников недвижимости и зарегистрированных лиц. Истинные цели «предотвращения застройки» пока держатся в тайне от населения.

2006 год. В январе выходит Распоряжение главы города № 180-р от 26.01.2006 г. «О реконструкции центральной части муниципального образования город Краснодар», установлен план подготовительных мероприятий по реконструкции центральной части Краснодара (разработка концепции реконструкции центральной части города, документации по планировке территории, проведение публичных слушаний по разработанной градостроительной документации и др.). Следом выходит другой акт за подписью Евланова – распоряжение № 300-р от 10.02.2006 г. «О резервировании земельных участков для муниципальных нужд в целях размещения объектов социальной, инженерной инфраструктуры и жилищного строительства в

городе Краснодаре», которым вводились уже официальные ограничения на оборот земли в центре города и частную застройку.

Только после этой правовой «артподготовки» городские и краевые власти решили широко огласить свои замыслы. В середине февраля в администрации города было проведено заседание Общественного градостроительного совета при губернаторе («общественность», впрочем, представляли в основном городские и краевые чиновники и депутаты).

Открывая заседание, Александр Ткачев объявил, что «прежний мэр витал в облаках», а теперь «пришла пора реальных дел». В детали «реальных дел» посвящал уже Владимир Евланов, сообщивший, что намечаемый проект «является наиболее масштабным планом реконструкции столицы Кубани за всю историю города». Концепция, рассчитанная на пять лет, предусматривала строительство 2 млн квадратных метров жилья, в котором смогло бы разместиться до 300 тыс. человек (против 500 тыс. кв. метров ветхого жилья и 50 тыс. человек, проживающих в нем).

В общей сложности планировалось изменить облик не менее чем **250 кварталов**, притом не только в историческом центре (через два года речь шла уже о реконструкции **320 кварталов**). Работы предполагалось начать с улиц в районе Тургеневского моста, а также с двух кварталов возле драматического театра[25].

Покрывать расходы, связанные с расселением жильцов ветхих кварталов, предполагалось, в основном, за счет частных инвесторов. Был сформирован пул из девятнадцати строительных компаний, «готовых начать работу на 94 кварталах города», в котором присутствовали такие фирмы, как «Ренова-Девелопмент», «Девелопмент-Юг», «Кларисса-Строитель», «ДСК», «Кубань-капстой», «Южная строительная промышленная корпорация», «Европа», «КДБ» и другие.

Власти пообещали инвесторам «принять энергичные организационные меры, позволяющие максимально упростить процесс вхождения на строительную площадку» (в сущности, такие меры были приняты уже в 2005 году – см. выше).

25 «Новый центр Краснодара – сказка или реальность?» Юга.ру, https://www.yuga.ru/articles/society/4511.html

«*Количество сделок за это время сократилось в четыре раза. Мы делаем все, чтобы беспрепятственно запустить инвестора на площадку*», – хвалился Владимир Евланов на заседании Общественного градостроительного совета.

Впрочем, одними организационными мерами власти в 2006 году не ограничились: до конца этого года из краевого и муниципального бюджетов на программу реконструкции центра Краснодара было предусмотрено к освоению **700 млн** рублей.



«Мы стоим на пороге грандиозных перемен. На возведение нового центра Краснодара уйдут годы, но не десятилетия. Будут определенные неудобства, но мы должны пройти через это. Мы никому не позволим затягивать процесс. Если человек не хочет выезжать – действуйте решительно, перекройте воду».

Александр Ткачев,
губернатор Краснодарского края (2000–2015 гг.), 2006 год

Первым проектом, который администрация города подала как «начало реконструкции центра», стал снос в марте 2006 года нескольких жилых домов и дворовых построек на углу улиц Головатого и Красноармейской: в присутствии журналистов мэр Евланов торжественно разрезал красную ленточку, после чего экскаватором показательно был сломан забор и кирпичный сарай. Заявлялось, что на этом месте будет возведено административное здание (изначально предполагалось, что это будет гостиница). По злой иронии судьбы строительство этого здания – «первой ласточки реконструкции» – не завершено до сих пор. По некоторым сведениям, стройке (правда, уже после 2008 года) воспротивился бывший вице-губернатор Краснодарского края Александр Ремезков, чье домовладение находится по соседству (ул. Головатого, 329). Якобы по указанию Ремезкова владельцу недостроенного объекта даже пришлось снести несколько этажей уже готового монолитного каркаса здания (демонтажные работы велись, в частности, в 2012 году).

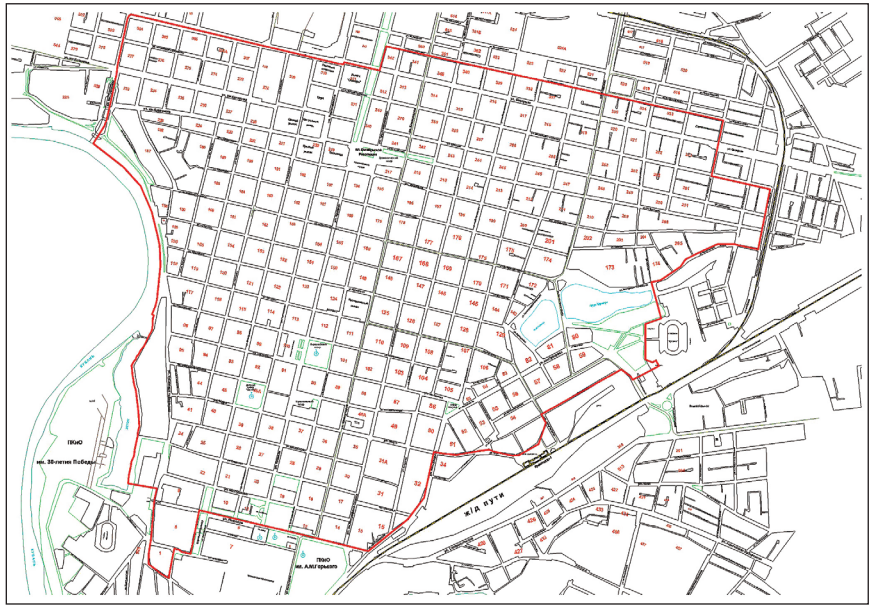


Рис. 5. Зона реконструкции центра города по состоянию на 2006 год

2007 год. Никаких масштабных работ по комплексной реконструкции кварталов в этом году не случилось, если не считать работ по частичной реконструкции квартала № 41 (ограничен улицами Кубанская Набережная, Комсомольская, Мира и Кирова), которой занималась компания «Кубаньстройпроект». Руководство компании заявляло, что затраты на отселение жильцов сносимых домов составили более 120 млн рублей. На освобожденном участке был построен 16-этажный четырехсекционный жилой дом.

Власти оправдывали проволочку по остальным кварталам тем, что «необходимо дождаться проекта детальной планировки всей зоны реконструкции». Проект, за который взялся Питерский научно-исследовательский и проектный институт «Урбанистика» (ОАО «РосНИПИУрбанистики») был готов лишь к концу 2007 года, а в ноябре был вынесен на публичное обсуждение.

Согласно представленному проекту, в центре города предстояло реконструировать в общей сложности **1250 га** территории, на которой проектировщики насчитали **329** памятников истории и архитектуры.

В городской администрации заявляли, что «план в высокой степени детализирован, что позволяет приступить к масштабным работам сразу после завершения общественных слушаний». При этом общая стоимость была оценена в фантастическую сумму – около **16 млрд евро**.

Основным концептуальным решением, предложенным ОАО «РосНИПИУрбанистики», было разнесение деловой активности на два так называемых «субцентра». «Северный» субцентр – многофункциональная территория между улицами Одесской и Промышленной, рассчитанная на тридцать тысяч работающих. «Южный» субцентр получил название «Кубань-Сити» и предполагался к формированию в районе Яблоновского моста, на месте существующего НПЗ (который предлагалось вынести из города) предполагалась въездная зона в город. Также здесь была предусмотрена и рекреационная зона – между железной дорогой и р. Кубанью.

В перспективе в «Южном» субцентре (в районе Яблоновского моста) предполагалось сделать и мощный транспортно-пересадочный комплекс.



«Обновленный Краснодар не будет напоминать ни соседний Ростов-на-Дону, ни Екатеринбург, ни Москву. Можно кое-что перенять у средиземноморских стран. Это будет белый город, словно мираж, возникающий перед каждым, кто приедет в кубанскую столицу».

Юрий Рысин,
главный архитектор Краснодарского края, 2006 год

Исторически сложившуюся застройку кварталов вдоль улиц Красноармейской и Рашпилевской предполагалось реконструировать без существенного увеличения этажности, тогда как кварталы, расположенные между ул. Рашпилевской и рекой Кубанью, предлагалось застраивать высотными зданиями с тем, чтобы со стороны реки формировался новый, современный облик города. При этом центр города предлагалось «разомкнуть» и соединить с набережной Кубани системой пешеходных бульваров и зеленых зон (например, солидный бульвар с озеленением предполагалось построить от перекрестка улиц Октябрьской и Буденного в юго-западном направлении до набережной).

Надо сказать, что вопросам озеленения в проекте ОАО «РосНИПИУрбанистики» уделялось достаточно большое внимание. «Сегодня озеленение города недостаточное – около 4 кв. метров на человека, необходимо увеличить его хотя бы до 10. Поэтому в сторону Речного вокзала между улицами Ленина и Гимназическая будет создана пешеходная связка с парковой зоной, вдоль улицы Гоголя расположится еще одна пешеходная зона вдоль трамвайных путей в сторону ж/д вокзала. Позволит организовать озеленение пространств и диагональный ход от ул. Красной в сторону Кубанской набережной с созданием парковой зоны вдоль набережной», – утверждал главный архитектор проекта из ОАО «РосНИПИУрбанистики» Вячеслав Бобров[26].

Согласно плану, площадь одной только жилой застройки в центре Краснодара должна была увеличиться с 2 до 4,5 млн кв. м. В конце 2007 года городские власти объявили, что уже 40 строительных компаний готовы участвовать в программе реконструкции центра города (против 19-ти годом ранее).

2008 год. В феврале состоялись публичные слушания проекта, разработанного ОАО «РосНИПИУрбанистики». Жители города восприняли проект настороженно. Людей волновал вопрос компенсаций за изъятие участков и недвижимости, многие выражали опасение, что взамен изымаемому жилью в центре будут предоставлены квартиры на окраине города. Возможные протестные эксцессы власти попытались упредить муссированием темы увеличения площадей зеленых насаждений.

В марте городские и краевые власти отрапортовали, что по итогам 2007 года из аварийного и ветхого жилья инвесторы и муниципальные власти отселили 354 семьи. За прошлый год администрация Краснодара закупила 718 квартир и еще 120 квартир было куплено в начале 2008 года. В городе, по заявлениям властей, «уже началось массовое переселение и снос десяти пилотных кварталов» (что, заметим, абсолютно не соответствовало действительности).

Снова было продекларировано, что «главными точками роста станут бульвары, которые соединят улицу Красную с набережной Кубани двумя пешеходными зонами». Одна из них, как было заявлено, должна была пройти от здания администрации края к мосту Поцелуев, другая – от Театральной площади к Кубанонабережной. Именно эти кварталы и пообещали сделать «зонами первоочередной реконструкции».

26 «План «Краснодар» – план реконструкции», Юга.ру, https://www.yuga.ru/articles/show/4902.html

Территорию вокруг бульвара, который должен был расположиться между улицами Ленина и Гимназической, взяла компания «Девелопмент-Юг», чей основатель и президент Сергей Иванов сам вошел во власть, став депутатом Законодательного собрания Краснодарского края. Компания получила право осваивать 96–99-й кварталы, ради ее удобства городская администрация отозвала все ранее выданные разрешения на застройку этих участков. По оценкам компании, для отселения жильцов 450 квартир был необходим 1 млрд рублей (проект в итоге так и не начался).

Другим знаковым событием года стало появление большого количества точечных проектов (за каждым из которых стояли конкретные лоббисты), которые тоже начали впихиваться в проект реконструкции центра. Речь, в частности, идет о реконструкции Дома книги на ул. Красной, планов по переносу Восточного трамвайного депо с улицы Ставропольской в район улицы Дзержинского (впоследствии так и не состоявшемуся), о сносе т. н. «скобяного рынка» (в квартале между улицами Октябрьской, Калинина и Буденного). Сюда же попала идея реконструировать кинотеатр «Аврора» (с застройкой прилегающей к нему «пустующей» территории), а также под контроль т. н. «краевого штаба по реконструкции центра Краснодара» почему-то попали планы по застройке периметра парка «Первомайская роща» (памятника природы Краснодарского края), непонятно какое отношение имеющие к реконструкции центра города.

Собственно, застройка парка – это единственное, что «удалось» реализовать. На пересечении улиц Зиповской и Московской начал возводиться новый жилой микрорайон; в том числе, земельный участок под две элитные высотки (прямо в парковой зоне) достался компании «Девелопмент-Юг».

С кинотеатром «Аврора» вышла почти анекдотическая история. Изначально проектом реконструкции этого объекта (который является памятником архитектуры регионального значения) заинтересовались компании «Девелопмент-Юг» и «Конти». Последний застройщик предложил, мягко

говоря, не самую стандартную идею: построить на месте кинотеатра многофункциональный небоскреб в форме Эйфелевой башни[27]. Как объяснял журналистам президент компании «Конти» Тимур Тимербулатов, «архитектурная концепция нового комплекса была навеяна книгой Виктора Лихоносова «Мой маленький Париж».

Он заявлял, что в ходе реконструкции на территории в 6 га (в квадрате улиц Красной – Офицерской – шоссе Нефтяников – Гаврилова) появится многофункциональный комплекс, включающий собственно кинотеатр «Аврора», а также торговые центры, рестораны, музеи, апартаменты.

Именно этому абсурдному и заведомо невыполнимому проекту власти и отдали приоритет (кстати, за перенос трамвайного депо с ул. Ставропольской и застройку высвободившейся площадки тоже бралась компания «Конти», которая в марте 2008 года заключила соответствующее соглашение с городскими и краевыми властями на международной выставке недвижимости MIPIM) .



К 2008 году «реконструкция центра» свелась к точечным прожектам, порой, довольно абсурдным – вроде небоскреба в форме Эйфелевой башни на месте кинотеатра «Аврора.

В начале 2008 года губернатор Александр Ткачев заявил, что на текущий год краевые и городские власти «направят на реконструкцию Краснодара от трех до пяти миллиардов рублей», и потребовал, чтобы эти деньги «были не размазаны тонким слоем, а аккумулированы в нескольких точках роста».

Впрочем, никаких «точек роста» по итогам года все равно не получилось: к масштабному сносу трущобных кварталов так и не приступили, несмотря на кратное увеличение бюджетных расходов на программу реконструкции и запуск краевой целевой программы (КЦП) «Краснодару – столичный облик» на 2008–2011 годы.

27 Вокруг «Авроры» разгорелся спор, Деловая газета Юг, http://www.dg-yug.ru/a/2008/05/20/Vokrug_Avrori_razgorels

Более того, со всей очевидностью проявилась неприятная, но вполне ожидаемая тенденция: началась лоббистская возня вокруг конкретных точечных проектов, не имеющих прямого отношения к реконструкции центра. Из-за этого из самой программы начал постепенно выхолащиваться изначальный смысл – комплексная застройка и модернизация трущобных кварталов по единому проекту.

2009 год. В марте наконец-то был утвержден проект детальной планировки центра города, разработанный в 2007 году ОАО «РосНИПИУрбанистики» (постановление главы города № 815 от 18.03.2009 г.). Примечательно, что, в соответствии с этим документом, к двум градостроительным «субцентрам» («Северному» и «Южному»), которые предполагались по изначальному проекту, добавилось еще два: «Восточный» (зона железнодорожного вокзала, где предусматривалось строительство привокзального торгово-развлекательного комплекса, гостиниц, офисов и другой общественно значимой застройки) и «Западный» (район парка им. 30-летия Победы, где было запланировано «развитие рекреационных, культурно-просветительских функций и туризма»).

Летом большой и красивый макет, каким должен был выглядеть город после реконструкции, был выставлен на всеобщее обозрение в фойе кинотеатра «Аврора». Однако в стране уже вовсю бушевал финансовый кризис, сильно ударивший по строительной отрасли. Большинство девелоперских компаний, охотно изъявлявших двумя годами ранее желание реконструировать те или иные кварталы, заморозили свое участие в программе на неопределенный срок или вовсе свернули деятельность в Краснодаре. Так, например, из игры вышла московская компания «Снегири Девеломпент», которая планировала вложить в краснодарские проекты 10 млрд рублей. «Девелопмент-Юг», обрадовавшись подвернувшемуся поводу, вернул 15 вверенных ему кварталов. Был заморожен и крупный проект реконструкции Сенного рынка, чем планировала заниматься компания «Экспо-Центр».



Таким должен был стать центр города уже к 2010 году

2010 год. Несмотря на то, что год стал абсолютно провальным для программы реконструкции центра, городские власти усиленно старались сохранить хорошую мину при плохой игре. «*Сейчас в работе* (по реконструкции центра – прим. авт.) *задействовано более 50 крупных инвесторов, им предстоит провести реконструкцию 250 городских кварталов»,* – утверждал в интервью журналу «Вестник» руководитель Управления архитектуры и градостроительства Краснодара Игорь Головкин и приводил примеры «очень важных инвестиционных контрактов». В число таковых Головкин отнес реконструкцию квартала № 217 (ул. Коммунаров, Длинная, Красноармейская, им. Буденного) – возведение офисно-торгового центра с парковкой на 1000 машиномест (проект так и не был реализован), а также реконструкцию кварталов с аварийным жильем послевоенной постройки № 906 и 906/1 (ул. им. Дзержинского, Строителей, им. Лузана, 2-я линия Нефтяников), где ЗАО «Партнерз Девелопмент» планировало построить жилые и коммерческие здания, а также офис для врачей общей практики, который планировалось передать муниципалитету (проект также полностью провалился).

Серьезные изменения в 2010 году претерпела и программа «Краснодару – столичный облик». Если два года назад она рассматривалась властями как инструмент содействия инвесторам и софинансирования проектов, то теперь свелась к куда более банальным вещам – благоустройству, ремонту фасадов зданий, озеленению и т. п.

2011 год. Мэру Евланову, который еще год назад раздавал бравурные интервью и был полон оптимизма по поводу продолжения программы реконструкции центра, пришлось признать окончательный ее провал в том виде, в каком программа представлялась в 2006–2007 годах, и что единственным ее драйвером остались средства краевого бюджета, выделяемые в рамках КЦП «Краснодару – столичный облик». В 2011 году, по словам Евланова, Краснодар получил в рамках этой программы более 5 млрд рублей. Средства, в частности, пошли на реконструкцию бульвара на улице Красной и реализацию сверхдорогого (обошелся более чем в 259 млн рублей) проекта реконструкции Театральной площади со светомузыкальным фонтаном, способным «создавать более 100 водных картин, динамично меняющих друг друга».

Что касается частных инвесторов, то их количество, как констатировал глава города, заметно поубавилось. «*Отказались от своих планов в основном иногородние компании, те, кто планировал приступить к работам, используя кредитные средства. Сейчас практически все рассчитывают прежде всего на свои силы, остерегаясь прибегать к заемным ресурсам*», – оправдывался Евланов на встрече с журналистами в июле 2011 года.

Был поставлен жирный крест практически на всех «знаковых» (как их тогда называли чиновники) проектах: отказались от идеи построить небоскреб на месте кинотеатра «Аврора», никуда так и не переехало трамвайное депо, заглох проект реконструкции Сенного рынка (участок в периметре улиц Калинина, Октябрьской, Буденного и Рашпилевской позднее выкупила связанная с бывшим вице-губернатором Краснодарского края Александром Ремезковым «Черноморская финансовая компания», ныне построившая на этом месте ЖК «Центральный»).

Похвастаться обширными примерами реконструированных кварталов (хотя с моменты запуска программы реконструкции прошло более пяти лет) ру-

ководство города в 2011 году, увы, не могло. С большими натяжками и оговорками за таковые результаты выдавалась частичная реконструкция квартала, ограниченного улицами Ленина, Красноармейской, Орджоникидзе, Коммунаров, ТРЦ «Галерея Краснодар», возведенный в 2008 году на месте бывшего завода «Октябрь», отель Hilton, построенный на месте снесенной гостиницы «Центральная», и другой гостиничный проект – отель Mariott на месте бывшего кинотеатра «Россия» на ул. Красной (до сих пор не сдан в эксплуатацию, хотя открытие гостиницы было запланировано на 2012 год).

2012 год. Несмотря на свой очевидный для всех провал, в сентябре этого года Краснодар на XI инвестиционном форуме «Сочи–2012» представил «план дальнейшей реконструкции набережной Кубани и центральной части города». На выставочном макете были отражены уже реализованные или запланированные инвестиционные проекты – зоны отдыха и рекреации, жилые кварталы с социальной инфраструктурой, деловые центры и спортивные объекты.

Как заявила мэрия Краснодара, на территории в 545 га планируется в семь раз (с 1 млн кв. м. до 7 млн кв. м.) увеличить площадь жилой недвижимости. Также в семь раз (с 150 тыс. кв. м до 1 млн кв. м), по заверениям чиновников, должна быть увеличена площадь коммерческой недвижимости.

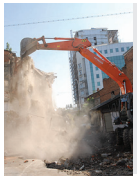
Территорию рекреационного назначения в центре города, согласно тем же заявлениям, планировалось расширить с 29 га до 87 га, количество мест в детских садах в зоне реконструкции должно было возрасти с 10 тыс. до 13 тыс.; в школах – с 17,5 тыс. до 22 тыс.

На том же инвестиционном форуме городские чиновники отчитались, что за время проведения реконструкции центра Краснодара для переселения горожан из ветхого и аварийного жилья было приобретено **1118 квартир**. Деньги на это выделяли по программе «Краснодару – столичный облик». Всего в рамках программы, по заявлениям администрации, удалось переселить **1,6 тыс**. человек (хотя в 2006 году планировалось отселить около **50 тыс.** человек).

Таким образом, за семь лет, прошедших с момента объявления программы реконструкции центра города, **удалось отселить менее 2,5 % от числа**

граждан, которых планировалось отселить с улучшением жилищно-бытовых условий. И то есть серьезные основания полагать, что в статистику включили всех переселенных из аварийного и ветхого жилья граждан – в том числе, из того, которое шло под снос не только в центре города.

Одним из главных результатов участия в форуме «Сочи–2012» краснодарская мэрия объявила то, что группа компаний «Ренова» проявила заинтересованность в освоении «прибрежных территорий в Юбилейном микрорайоне» – т. е. проект, который не имел никакого отношения к реконструкции центральной части города и предполагал строительство высотных жилых домов на берегу реки по ул. Рождественская Набережная.



К 2012 году в рамках программы реконструкции центра города удалось переселить только 1,6 тыс. человек, тогда как в 2006 году говорилось о необходимости переселить 50 тыс. человек.

Проект вызвал негативную реакцию со стороны жителей Юбилейного микрорайона, резонно предположивших, что банальная уплотнительная застройка (которую власти пытались выдать за «прорывной проект») могла существенно ухудшить условия проживания в микрорайоне, обострить транспортную проблему, создать препятствия для свободного доступа к реке. Городской администрации пришлось пойти на попятную, и уже в 2014 году, на волне стремительного роста недовольства горожан администрацией Владимира Евланова и протестных настроений, проект застройки Рождественской набережной был отменен.

В период с 2013 по 2016 годы никаких особенно значимых пертурбаций уже практически умерший план реконструкции центра город не переживал. Городские власти продолжали ездить с красивым макетом по инвестиционным форумам, объясняя отсутствие серьезного интереса к уже изрядно протухшим и неактуальным проектам кризисом и «инфраструктурными ограничениями», а также неудачами на поприще позиционирования Краснодара как места, где можно проводить международные спортивные события.

Так, в 2013 году Владимир Евланов признался, что в качестве катализатора для перезапуска проекта реконструкции центра после финансового кризи-

са 2008–2010 годов рассматривалось то, что Краснодар мог стать одним из городов проведения в России в 2018 году Чемпионата мира по футболу, однако городу так и не досталось это право – не досталось, соответственно, и федеральное финансирование на модернизацию городской инфраструктуры и строительство туристических объектов.

Но все это, в сущности, было враньем и отговорками. Истинные причины несостоявшегося проекта «Нью-Васюков» были куда более прозаические: чудовищная некомпетентность и коррумпированность городской власти, тотальная неспособность городских чиновников выстроить цивилизованный диалог с жителями трущобных кварталов, установить простые и понятные для всех участников процесса правила игры, желание переложить все проблемные и дорогостоящие вопросы на инвесторов – все это и явилось причинами провала.

В сущности, бизнес (который поначалу действительно был готов принимать участие в реконструкции центра) был поставлен в такие условия, при которых участие в комплексной реконструкции кварталов стало невыгодным – даже с учетом высокой стоимости земли в центре города и возможности строить здесь и продавать фешенебельное жилье сверхвысокой ценовой категории.

Под застройку в центре города пошли лишь точечные площадки, где либо вовсе не пришлось никого переселять, либо вопрос заключался в сносе лишь единичных домовладений (торчащие посреди частного сектора одиночные жилые и офисные многоэтажки давно стали визитной карточкой Краснодара).

«*Реконструкция Краснодара в ее нынешнем виде – это в основном точечная застройка участков бывших промпредприятий. К примеру, в центре была кондитерская фабрика, а теперь они сами же строят там жилой комплекс. На углу Длинной и Красноармейской было примерно 40 соток пустой земли, там расселили максимум пять-шесть дворов и поставили многоэтажку, а чтобы полностью возвести квартал – такого нет*», – рассказывал в интервью журналу «Эксперт» один из участников программы, отметивший, что *«за все эти годы так и не удалось наладить взаимодействие между инвесторами, администрацией и коммунальными службами»*.

Сергей Иванов, президент компании «Девелопмент-Юг» (которая, напомним, должна была реконструировать 15 кварталов, включая те, где предполагалось обустроить пешеходный бульвар со стороны здания администрации края к реке Кубань), говорил в 2016 году, что программа реконструкции провалилась по двум основным причинам: из-за того, что не были урегулированы вопросы права собственности граждан (когда в ветхие дома, подлежащие сносу, может прописываться неограниченное количество граждан) и не была отработана схема **возмещения затрат на строительство инженерных коммуникаций** при возведении новых жилищных комплексов.



Провал программы реконструкции центра города явился самым показательным «антирезультатом» 12-летнего пребывания Владимира Евланова на посту главы города.

«*В каждом отдельном случае застройщик сталкивается с проблемами при подключении газа, воды, канализации, электроэнергии. Это еще более удорожает проекты жилых комплексов в центре города, делая их мало привлекательными с точки зрения экономики. По этим и некоторым другим причинам процесс реконструкции центра города, озвученный много лет назад, так и не получил реального развития. А точечное строительство отдельных объектов, которое происходило все эти годы и происходит сейчас, может только навредить единому архитектурному облику Краснодара*», – говорил Иванов в интервью «Деловой газете Юг»[28].

А вот как в 2014 году оценивал причины провала программы реконструкции один из представителей городских властей, депутат городской думы Краснодара, председатель комитета по вопросам местного самоуправления Игорь Коломийцев:

«*На самом деле это был грандиозный мега-пиар, за которым никогда и ничего не стояло. Для того, чтобы на этой площадке началось хоть какое-то движение, нужно было выполнить ряд очень важных условий. Прежде*

28 Сергей Иванов: «Столичный облик невозможен без реконструкции», Деловая газета. Юг, http://www.dg-yug.ru/rubriki/interview/87639-sergej-ivanov-stolichnyij-oblik-nevozmozhen-bez-rekonstrukczii.html

всего, за счет средств городского бюджета переселить всех из ветхого и аварийного жилья. Подготовить площадки, создать необходимую инфраструктуру. На деле же закончилось тем, что инвестор приходил в тот или иной квартал и упирался в жильцов, которые не желали получать равноценное новое, даже более комфортное жилье, правда, в других районах, на городской окраине. Согласно проекту, центр города должен стать деловым кварталом, там не должно быть никакого жилья. В результате все получилось довольно банально, сейчас в центре несколько торгово-развлекательных комплексов и элитных домов. Все та же точечная застройка. Когда эти жилые комплексы будут достроены, в центре образуется гораздо больше пробок, чем сейчас»[29].

Неудача с программой реконструкции центра города явилась, пожалуй, самым показательным «антирезультатом» 12-летнего пребывания Владимира Евланова на посту главы города. Годы бурного экономического роста и роста населения города (с 2004 по 2015 годы население Краснодара увеличилось больше, чем на 100 тыс. человек, достигнув в 2015 году планки в 830 тыс. жителей) не только не были использованы для модернизации и улучшения городской среды, но лишь пошли ей во вред.

Пока городские власти, начиная с 2009 года, твердили, что во всем виноват экономический кризис, в городе набирал обороты строительный бум, правда, вовсе не в центре, а на окраинах: Краснодар активно рос в северо-восточном, северном и западном направлениях, бурно расцвела т. н. «уплотнительная застройка» (когда в существующие жилые массивы впихивались новые многоэтажки, многоуровневые паркинги, торговые центры и т. п.) – и здесь почему-то не наблюдалось особого снижения деловой активности.

Активная девелоперская деятельность не просто зачастую велась с нарушением градостроительных норм и прав жителей города, но эти нарушения стали нормой: городская дума с подачи администрации постоянно корректировала правила землепользования и застройки в угоду застройщикам, когда рекреационные и парковые зоны внезапно оказывались переведенными в зоны, позволяющие вести любое строительство.

29 «Краснодар не развернулся лицом к реке», интернет-журнал «Свободная пресса», http://yug.svpressa.ru/society/article/90441/

Парадоксально, но пока власти вели бесконечные разговоры о том, что надо реконструировать трущобные кварталы в центре города, на его окраинах все эти годы активно росли новые «шанхаи». Например, севернее улицы Московской вырос так называемый «Музыкальный микрорайон» – зона хаотичной разноэтажной застройки без нормальных дворов, детских площадок, мест общего пользования и даже без нормальной ливневой канализации.

Раздавать под типовую застройку бывшие сельскохозяйственные земли на окраинах и парки и скверы в центре оказалось куда легче и прибыльнее (как для застройщиков, так и для чиновничьих карманов), нежели возиться с реконструкцией трущоб, решать инфраструктурные проблемы и создавать городскую среду с человеческим лицом.

Вопрос, что делать с огромным количеством ветхого жилья в центре города, обитатели которого вынуждены жить с туалетами на улице и водой из колонки, был отложен на неопределенное и, надо полагать, весьма туманное будущее.



ПИЛИТЬ КРАСНОДАР: КАК В КУБАНСКОЙ СТОЛИЦЕ ИСЧЕЗАЛИ ПАРКИ, СКВЕРЫ И БЕРЕГА

Отличительной особенностью Краснодара от многих других российских городов с сопоставимой численностью населения является отсутствие каких-либо крупных градообразующих предприятий. Основные доходы городской казны поступают от продажи и сдачи в аренду муниципального имущества – в первую очередь, городских земель. В российских реалиях та экономическая сфера, от которой больше всего зависит местный бюджет, и «заказывает музыку»: вплоть до того, что определяет кадровый состав администрации и даже «утверждает» самого мэра.

В Краснодаре такой «танцующей девушку» отраслью оказался строительный бизнес. По одной из правдоподобных версий, главной причиной конфликта мэра Николая Приза с губернатором Александром Ткачевым стала его несговорчивость со строительными компаниями по вопросу городских земель. Но вот пришел другой, «не склонный к авантюризму» (как его тогда охарактеризовал Ткачев) градоначальник, и сразу мэрия и застройщики запели в унисон.

Неизбежной жертвой «консенсуса» стали места общего пользования – парки, скверы, набережные, бульвары, участки под спортивными объектами и т. п. – все то, что, по мнению чиновников, приносит лишь «ненужные» расходы.

Краснодар исторически развивался как город преимущественно индивидуальной малоэтажной застройки, и о создании больших общественных пространств здесь особо не задумывались. Даже после Великой Отечественной войны, когда город пришлось отстраивать заново и была возможность отвести участки в центре города под новые площади, парки и скверы, такая возможность не была реализована, и к 90-м годам разросшаяся частная застройка превратила центр Краснодара в гибрид кубанской станицы и латиноамериканских фавел.

Случившийся в начале 2000-х экономический бум и резко возросший интерес строительных компаний и банков, охотно кредитовавших девелоперский бизнес, давали Краснодару уникальный шанс для коренной модернизации города, которая бы не только не пошла во вред зеленым зонам и прочим местам общего пользования, а, наоборот, поспособствовала бы тому, что многие нынешние кварталы с «шанхайской» частной застройкой после капитальной реконструкции и перепланировки наконец-то стали бы частью нормального общественного городского пространства.

Чуда, как мы знаем, не случилось. Провал программы реконструкции центра (см. главу «Город, который не появился») стал самым «антирезультатом» евлановской администрации, показателем ее полной некомпетентности и профнепригодности.

В условиях, когда в город уже пошли большие деньги, а внятной градостроительной политики, которая была бы нацелена на модернизацию города и

повышение качества городской среды, так и не появилось, произошло то, что не могло не произойти: **строительные инвестиции стали работать не во благо города, а во вред**.

Давайте посмотрим на конкретных примерах, как это происходило и к чему в итоге привело.

Ахеджак, Ремезков, и другие «уважаемые люди»

То, что бурно растущие аппетиты коммерческих застройщиков будут удовлетворять в первую очередь за счет «ничейных» зеленых зон, стало понятно уже с первых дней руководства Владимира Евланова. Право «первой ночи» в распиле краснодарских парков и скверов досталось окружению губернатора Ткачева, для которого мэр Евланов принялся усиленно штамповать постановления о выделении земельных участков.

Первый громкий скандал случился уже в феврале 2005 года, когда Евланов еще только исполнял обязанности мэра. На ул. Ростовское шоссе вырубили участок санитарно-защитной лесополосы, которая отгораживала дома №№ 4, 6, 8, 10 и 12/1 по ул. Ростовское шоссе и № 1 по улице Зиповской от железной дороги.

Участок был выделен руководительнице краевой филармонии Веронике Журавлевой-Пономаренко под строительство «Центра песни имени композитора Пономаренко». Под «песенный центр», который зачем-то понадобилось втиснуть между автострадой и железной дорогой, успели снести 92 дерева ореха черного, сосны, ясеня, клена и других пород, а когда жители стали возмущаться, им показали постановление администрации Краснодара № 255 от 3 февраля 2005 г., подписанное заместителем мэра Краснодара Виктором Бондарем – мол, все законно и согласовано[30].

По злой иронии судьбы, эта история аукнулась Евланову 11 лет спустя, когда ровно напротив тех же домов, где в 2005 году вырубили деревья ради офиса г-жи Журавлевой-Пономаренко, в 2016 году городская администрация придумала расширить проезжую часть улицы Ростовское шоссе за счет придо-

30 Жители улицы Ростовское шоссе возмущены вырубкой лесопарковой зоны для строительства «офиса» певицы Пономаренко, сайт МОО «Экологическая Вахта по Северному Кавказу», http://www.ewnc.org/node/418

мовой аллеи. Второго такого же издевательства люди не потерпели: народ уже не петиции подписывал, а реально выходил митинговать и блокировать строительную технику. Проект расширения трассы пришлось значительно скорректировать[31], что сильно ударило по позициям самого Евланова и пошатнуло его имидж главного городского «решалы» и «своего парня» для строительного бизнеса.



История с вырубкой лесополосы на Ростовском шоссе аукнулась Владимиру Евланову 11 лет спустя: местные жители развернули отчаянное сопротивление проекту расширения трассы

Однако вернемся в середину 2000-х. Вслед за скандальной историей с участком филармонистки Журавлевой-Пономаренко (кстати, никакой офис из-за поднявшегося скандала построить ей не удалось), последовала череда других похожих историй, когда городские власти ну никак не могли отказать «уважаемым людям» в их все возрастающих аппетитах и желании что-нибудь строить в зеленых зонах.

Классический кейс-стади тех времен – наделавшая много шума история со строительством «квартир Ахеджака». Мурат Ахеджак – ныне покойный ви-

31 Краснодарцы добились запрета на расширение трассы на Ростовском шоссе, информационный портал «Югополис», http://www.yugopolis.ru/news/krasnodarcy-dobilis-zapreta-na-rasshirenie-trassy-na-rostovskom-shosse-92565

це-губернатор Краснодарского края (проработал в краевой администрации на разных позициях с 2002 года до смерти в декабре 2010 года), имевший репутацию одного из самых могущественных и влиятельных людей в регионе, оказался замешан не просто в покрывательстве грязного строительного проекта, а, судя по всему, извлек из этого неплохие дивиденды.



«Мы возмущены тем, что, вопреки требованиям закона, не были проведены общественные слушания с целью выяснить отношение жителей к намечающейся вырубке лесопарковой зоны и строительству офиса Журавлевой-Пономаренко. Все было сделано тайком от нас. Вырубка была произведена в чрезвычайно сжатые сроки, чтобы поставить нас перед свершившимся фактом. Частные корыстные интересы одного человека оказались выше жизненно важных интересов огромного количества жителей».

Из обращения жителей ул. Ростовское шоссе и ул. Зиповской в адрес прокурора Краснодарского края Сергея Еремина, губернатора Александра Ткачева и и. о. главы города Владимира Евланова, 2005 год

Осенью 2005 года власти Краснодара объявили о «прорывном проекте «Карасуны Плюс» – комплексной застройке квартала № 1061 **на южном берегу озера Карасун,** со стороны улицы Ставропольской, возле Кубанского госуниверситета. Под занавес года по проекту прошли общественные слушания, где местным жителям показали красивые картинки о том, как будут расселены и снесены примыкающие к озеру ветхие пятиэтажки хрущевской постройки, а на их месте будут построены современные 25-этажные дома.

29 декабря 2005 года вышло постановление губернатора Краснодарского края № 1280 об «одобрении инвестиционного проекта «Карасуны Плюс. Первый этап» и о выделении компании-инвестору, «Южной строительной коммуникационной компании» («ЮСКК»), субсидий из краевого бюджета. Контроль за выполнением распоряжения был возложен на заместителя главы края Александра Ремезкова (запомните эту фамилию – с ней мы еще встретимся).

Впрочем, уже весной 2006 года выяснилось, что компания «ЮСКК» не намерена сносить и расселять хрущевки на улице Ставропольской. Вместо этого застройщик получил разрешение у администрации Краснодара пустить под застройку совсем другой участок на берегу Карасуна – **на северном берегу, со стороны улицы Селезнева**, где располагалась крупнейшая в районе зеленая зона. Здесь не требовалось расселять жителей ветхих домов, что существенно снижало издержки.

Проблема заключалась не только в том, что под топор пошли **более двух тысяч сосен, кленов, орехов и катальп**, посаженных руками местных жителей в 70–80-х годах (в общей сложности, на берегу Карасуна была полностью уничтожена растительность на участке 500–600 метров), но и в том, что расстояние между урезом воды и уже существующими жилыми домами никак не позволяло вести там какое-либо строительство.

В 2008 году жители улицы Селезнева пытались добиться организации повторных публичных слушаний по проекту «Карасуны Плюс», собрав необходимые 500 подписей и направив обращение в гордуму, но получили отказ за подписью депутата от своего округа Игоря Коломийцева[32].

Первый 25-этажный дом в рамках проекта «Карасуны Плюс» был возведен непосредственно у кромки воды. Естественно, при этом был грубо нарушен режим водоохраной зоны озера. Компания «ЮСКК» нашла весьма экстравагантный выход: урез воды был «отодвинут» от дома путем засыпки самого озера грунтом и строительными отходами. Администрация Краснодара выдала незаконные разрешения на операцию по засыпке половины озера строительным мусором и грунтом, на что не имела ни малейшего права, поскольку озеро Карасун – федеральный водный объект, распоряжаться которым местные власти не имели (и по сей день не имеют) никакого права.

Беспредел творился на фоне, мягко говоря, удивительной политики компании «ЮСКК» в отношении местного населения. Эта коммерческая организация устроила настоящую травлю лидера инициативной группы жителей улицы Селезнева Инны Шушковской, подав в 2008 году против нее иск и

32 Беспредел компании «ЮСКК» на озере Карасун продолжается под прикрытием администрации и гордумы Краснодара, сайт МОО «Экологическая Вахта по Северному Кавказу», http://ewnc.org/?q=node/1134

потребовав взыскать с нищей пенсионерки 1 миллион рублей за то, что та пожаловалась на компанию в прокуратуру[33].

Позорный судебный процесс лично курировал Мурат Ахеджак. По его личному звонку уже готовые сюжеты с интервью Инны Шушковской были сняты из эфира на «Новом телевидении Кубани» и «Первом радио», по редакциям ведущих краевых телекомпаний и газет ходили эмиссары «ЮСКК» и, мягко говоря, не советовали освещать ситуацию с «Карасунами Плюс» и Шушковской.

Рвение вице-губернатора Ахеджака, защищавшего частную строительную компанию, уже тогда выглядело подозрительным, но тайное стало явным лишь в 2011 году, уже после его смерти. На сайте управляющей компании «Чистые пруды», обслуживающей одноименный жилой комплекс на берегу Карасуна, был опубликован и список квартировладельцев. В качестве собственника 75 квартир (№ 129-204) в этом доме, за который мордовали пенсионерку Шушковскую, был указан отец Мурата Ахеджака – **Казбек Исмаилович Ахеджак**[34]. На тот момент жилыми числились только две квартиры из числа принадлежащих Казбеку Ахеджаку, остальные, судя по «нулевым» счетам за электроэнергию, простаивали (вероятно, с целью дальнейшей продажи).



300 гектаров – столько Краснодар потерял зеленых насаждений в период с 2007 года по 2015 год.

(оценка Департамента по архитектуре и градостроительству Краснодарского края)

Представить, что семья чиновника Ахеджака смогла законным образом стать обладательницей квартир, рыночная стоимость которых составляла почти полмиллиарда рублей, довольно сложно. Судя по всему, это была «благодарность» со стороны застройщика за возможность без уголовных и гражданско-правовых последствий совершить жульническую манипуляцию с подменой места строительства и тем самым существенно снизить издержки.

33 Нечистые пруды, интернет-журнал «Частный корреспондент», http://www.chaskor.ru/p.php?id=5666

34 Отец чиновника оказался владельцем более 5000 кв. м жилья, газета «Ведомости», https://www.vedomosti.ru/politics/articles/2011/10/19/76_kvartir_ahedzhaka



Из-за проекта «Карасуны Плюс» под топор пустили зеленый массив на берегу озера Карасун («дом Ахеджака» – слева)

Другая скандальная история тех лет, тоже связанная с Ахеджаком, – захват участка парка 30-летия Победы на ул. Береговой, 150. В сентябре 2007 года некое ООО «Инвест-Юг», которое имело отношения к отцу Мурата Ахеджака, обращается в администрацию Краснодарского края с просьбой о «предварительном согласовании размещения офисных и административных зданий с подъездными путями». Официально речь шла о строительстве «Гостинично-административного комплекса «Берег». В ноябре 2007 года этот проект был одобрен Экспертным межведомственным инвестиционным советом (ЭМИС) во главе с вице-губернатором Александром Ремезковым (еще раз обратим внимание на эту фамилию).

Далее вице-губернатор Ремезков принимает решение о предоставлении ООО «Инвест-Юг» в аренду безо всяких торгов земельного участка, находящегося в государственной собственности. После чего губернатор Ткачев подписывает распоряжение № 1023-р от 27 ноября 2007 г., которым утверж-

дает акт выбора земельного участка и согласовывает место размещения «офисных и административных зданий», а затем на участке производится **сплошная вырубка деревьев на площади около 1,5 га**[35].

Однако уже в 2009 году без широкой огласки кубанскими чиновниками статус арендованного ООО «Инвест-Юг» земельного участка был изменен: вместо «гостинично-административного комплекса» на площади 1,6 га было разрешено вести индивидуальное жилищное строительство (сам участок был огорожен высоким забором, за которым были вырублены деревья). Но арендная плата за землю вместо того, чтобы вырасти, наоборот, была снижена с **10 млн в год до 30 тыс. рублей в год** (в 333 раза!). О «важнейшем инвестиционном проекте» все забыли, зато на берегу реки Кубань полным ходом началось строительство частного особняка для вице-губернатора Ахеджака.

Афера вскрылась осенью 2009 года после того, как Счетная палата России провела проверку Департамента имущественных отношений Краснодарского края и всю эту аферу вскрыла. Согласно акту этой проверки, имущественным интересам и бюджету Краснодарского края в результате махинаций краевых чиновников был причинен ущерб на сотни миллионов рублей (в 2015 году украденный у государства кусок лесопарка был выставлен на продажу)[36].

«Благодетель» Мурата Ахеджака, другой заместитель губернатора Краснодарского края Александр Ремезков (ныне – депутат Госдумы от «Справедливой России») тоже обосновался в лесопарке на ул. Береговой. Он обзавелся там, как минимум, двумя участками, один из которых расположился рядом с «ахеджаковским» и был уведен из общественного пользования по схожей схеме. В январе 2005 года родная сестра Ремезкова Жанна Арефьева заключает с Департаментом имущественных отношений Краснодарского края договор аренды земельного участка 23:43:0208042:0048 под строительство «оздоровительного комплекса для отдыха детей» и получает эту землю в

35 Краснодар, Береговая, 150: продолжение коррупционной истории, с дачей бывшего вице-губернатора Кубани Ахеджака, сайт МОО «Экологическая Вахта по Северному Кавказу», http://www.ewnc.org/node/19817

36 Недостроенная усадьба бывшего вице-губернатора Кубани продается за 450 млн рублей, Юга.ру, https://www.yuga.ru/news/381222/

свое распоряжение – более 1 гектара тополиной рощи, в которой располагалась спортивная площадка.

Этот участок по сей день стоит огороженный забором – никакого «детского центра» там нет и в помине.

Другой «ремезковский» участок расположился по ул. Береговой, 7/1, практически на самом берегу Кубани. Сейчас это огороженная высоким забором частная территория площадью около 2,7 га, на которой возведено некое подобие дворца площадью 3,2 тыс. кв. метров.

В конце 2015 года Александр Ремезков откровенничал в интервью «Деловой газете-Юг», что «всегда мечтал жить в частном доме, на земле, и осуществил свою мечту»[37]. Предполагаемый ремезковский «дом на земле» – это, по всей видимости, и есть дворец на Береговой, 7/1, который зарегистрирован на его сестру Жанну Арефьеву. Имеются сведения из депутатской декларации о доходах и имуществе Александра Ремезкова за 2015 год, где Ремезков сообщает, что безвозмездно пользуется домом площадью 3215 кв. метров – ровно такую же площадь имеет дом по ул. Береговой, 1/7.

Интересно, что рядом с Ремезковым-Арефьевой присоседился еще один отторгнутый из общественного пользования крупный участок парка площадью около 2,7 га. Этот участок в 2005 году достался некоему ООО «Бизнесстрой», которое тоже, по некоторым данным, могло иметь отношение к Александру Ремезкову.

37 Депутат Госдумы Алексндр Ремезков: «Для меня и моей семьи Краснодар – самый комфортный город для жизни», Деловая газета. Юг, http://www.dg-yug.ru/rubriki/excluzive/82964-aleksandr-remezkov- %C2 %ABnajdete-dengi- %E2 %80 %94-usyinovlyu %C2 %BB. html



«Дом мечты» Александра Ремезкова – похожее на аристократический особняк строение в лесопарковой зоне на ул. Береговой

В общей сложности в период с 2005 по 2015 годы в частное пользование по различным схемам и под различными благовидными предлогами **ушло больше половины всей площади парка 30-летия Победы и прилегающей к нему лесопарковой зоны**.

Последний подобный эксцесс – провалившаяся, к счастью, в 2014 году попытка построить высотный жилой комплекс на месте некогда популярного у горожан аквапарка «Аквалэнд» возле спорткомплекса «Олимп»[38]. Если бы этот «инвестиционный проект» реализовался, то краснодарцы лишились бы даже входа в парк, поскольку под застройку планировалось пустить даже часть пешеходной аллеи.

Особо забытые природные территории

В границах Краснодара существует восемь особо охраняемых природных территорий (памятников природы) краевого значения. Все они были образованы в период с 1981 по 1988 годы: «Лесопарк Хомуты», «Лесопарк

38 Тайный инвестор построит ЖК в парке 30-летия Победы, Деловая газета. Юг, http://www.dg-yug.ru/a/2014/05/06/Tajnij_investor_postroit

Приречный», «Ремизный участок № 2», «Озеро Карасун», Ботанический сад КубГУ, Дендропарк КубГАУ, «Первомайская роща», «Парк 40-летия Победы», «Парк им. Горького». О том, что все эти территории должны были иметь реальный охранный статус, никак не подразумевающий какую-либо застройку, администрация Краснодара предпочитала не вспоминать.

Более того, когда в 2011 году Министерство природных ресурсов Краснодарского края вознамерилось уточнить и утвердить границы краснодарских ООПТ, городские власти просто заволокитили этот процесс. Вот как это описывается в Постановлении Заксобрания Краснодарского края, которому в 2015 году пришлось разбираться в ситуация с «растаявшими» в Краснодаре зелеными зонами и городскими ООПТ: *«Был подготовлен проект постановления главы администрации Краснодарского края о переименовании, изменении категории, изменении границ памятников природы, распложенных на территории МО г. Краснодар, который был направлен в администрацию муниципального образования 19 ноября 2012 года и до настоящего времени не согласован»*.

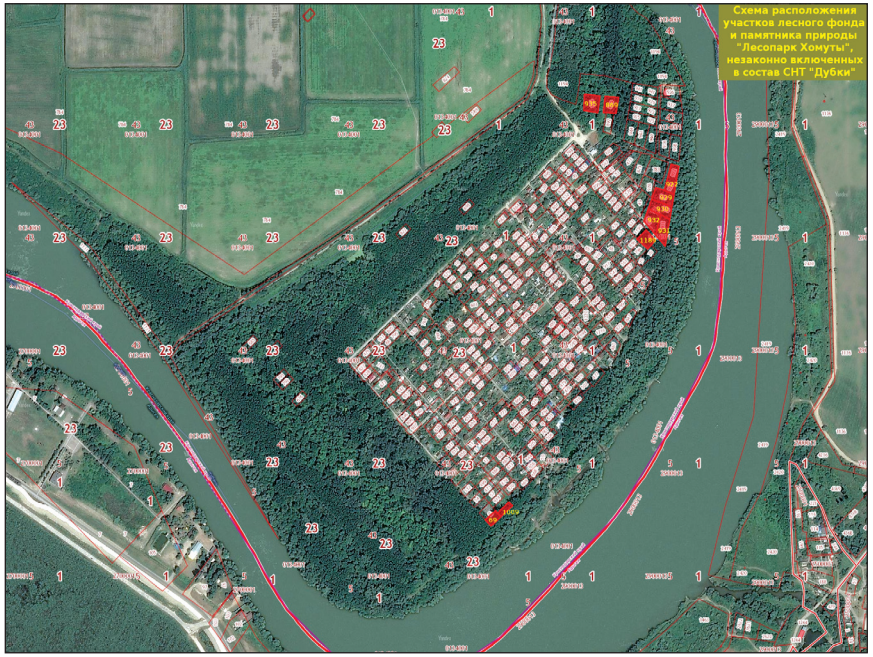


«Согласно разработанной концепции развития города предполагается значительное увеличение зеленых насаждений...».

Владимир Евланов о программе реконструкции центра города, 2006 год

Почему команда Евланова не проявляла энтузиазма в деле наведения порядка на территории самих памятников природы и вокруг них, вполне объяснимо: разбазаривание столь привлекательных для застройки участков было очень доходным для карманов чиновников «бизнесом».

Например, в самой большой по площади в черте Краснодара особо охраняемой природной территории, лесопарке «Хомуты» (150 га, район станицы Елизаветинской), который создавался для охраны участка естественных пойменных лесов по берегу Кубани, в период с 2010 года по 2013 год непонятно каким образом образовалось около полутора десятка земельных участков, которые получили статус «земель сельскохозяйственного назначения», после чего были распроданы в собственность частным лицам.



В 2010–2013 годах от лесопарка «Хомуты» активно отрезались и отдавались под застройку участки леса (источник: МОО «Экологическая Вахта по Северному Кавказу»)

Примечательна и история с памятником природы «Озеро Карасун» (Покровские озера), где некий гражданин Далоян умудрился построить ресторан с парковкой (ул. Дмитриевская дамба, 8) под видом «укрепления берега». Строительные работы велись без положительного заключения государственной экологической экспертизы[39] (которое в итоге было пол учено «задним числом», когда на берегу озера уже были вырублены деревья, и часть самого озера была засыпана).

39 Письмо Минприроды Краснодарского края № 202-2472/13-02.2 от 20.03.2013



Ресторан с парковкой на берегу Верхнего Покровского озера (Дмитриевская дамба) строился под видом «укрепления берега»

Самой пострадавшей за время градоначальства Евланова ООПТ оказалась Чистяковская (Первомайская) роща. Чистяковская роща – один из самых крупных городских зеленых массивов, история которого насчитывает уже 117 лет. В ноябре 1900 года на заседании Екатеринодарской думы по предложению гласного (депутата) Гавриила Чистякова было принято решение об отводе на северо-восточной окраине Екатеринодара 30 десятин земли «для насаждения городской рощи». Первое дерево посадил сам Чистяков. Роща представляла собой прямоугольный земельный участок, крест-накрест разделенный двумя аллеями. С одной стороны каждой аллеи были посажены клены, ясени, липы, дубы, с другой – сосны и ели.

В 1923 г. Чистяковская роща была переименована в Первомайскую (в 2008 году массиву вернули историческое название). К сороковым годам прошлого века на окраине Краснодара рос уже вполне зрелый рукотворный лес, ставший популярным местом прогулок и проведения пикников. Впрочем,

уже в советские времена окраинные участки рощи начали застраивать и «облагораживать»: на территории зеленого массива расположились, в частности, станция юннатов (ныне – Эколого-биологический центр) и детский сад, а также различные объекты парка культуры и отдыха.

К моменту объявления Первомайской рощи памятником природы (в соответствии с решением Краснодарского крайисполкома от 14.07.1988 г. № 326 «Об отнесении природных объектов к государственным памятникам природы») сохранившаяся площадь городского леса была оценена в **52 га**. А к десятилетнему юбилею правления мэра Евланова (в 2015 году) площадь зеленого массива уже составила чуть более **36 га** (по оценкам НИИ прикладной и экспериментальной экологии КубГАУ, разработчика материалов комплексного экологического обследования территории памятника природы «Первомайская роща»).

«Исчезнувшие» гектары леса превратились в жилой массив на углу улиц Зиповской и Московской и на самой улице Московской, а также в убогий «шанхай» в виде т. н. «книжного рынка», гаражей и автостоянок по улице 40-летия Победы. Немалую часть территории городского парка (больше 10 га) в свое время отвели под станцию водозабора, на чьем участке было вырублено и выкорчевано все, что там когда-то росло.

В распиле территории рощи (которая, кстати, каким-то чудом попала в позднейшие версии программы реконструкции центра города) успели поучаствовать как крупные строительные компании – такие, как, например, «Девелопмент-Юг» (построила элитный жилой комплекс на ул. Московской и намеревалась застроить «книжный рынок» с прилегающей территорией), так и многочисленные конторы «Рога и копыта». Последний серьезный попил парка случился в 2012–2013 годах, когда мэрия дала санкцию на уничтожение участка парка в районе детского сада «Сказка» ООО «Адва» (под строительство многоэтажного жилого дома) и ООО «Инвестиционная компания «Свет звезд» (под строительство административного здания).

Коррупционному беспределу благоволило то, что в решении Краснодарского крайисполкома от 14.07.1988 г. № 326 границы памятника природы были указаны лишь ориентировочно (их ограничили улицами Колхозной, Зиповской и 40-летия Победы). **Используя эту неконкретность и невозможность точно идентифицировать границы ООПТ**, чиновники и выдавали разрешения на застройку окраинных участков «Чистяковки» – чем и объяснялось желание как можно дольше срывать работу по установлению точных границ ООПТ[40].

Наводить порядок с городскими ООПТ начали только в 2015 году[41]. И только в марте 2016 года наконец-то увидело свет постановление губернатора Вениамина Кондратьева № 164 от 31 марта 2016 г. «Об утверждении границ и режима особой охраны особо охраняемых природных территорий регионального значения, расположенных на территории муниципального образования город Краснодар»[42], по которому были установлены точные границы и режим охраны 22 особо охраняемых природных территорий[43].

Судебно-генплановая эпопея

Естественно, что столь «своеобразная» градостроительная политика требовала «легализации» в градостроительных документах. И надо сказать, что земельно-строительная неразбериха в Краснодаре старательно культивировалась городскими чиновниками и депутатами и опиралась на Правила землепользования и застройки (ПЗЗ), которые были приняты городской думой Краснодара в 2007 году. Этот документ с самого начала резко противоречил действовавшему тогда генеральному плану города, утвержденному в 2004 году – еще в «доевлановский» период.

Но даже эти правила постоянно изменялись «по ходу пьесы». В 2012 году был утвержден новый Генеральный план Краснодара, однако и после этого ПЗЗ не были приведены в соответствие с ним. В 2015 году, в связи с грубым нарушением администрацией Краснодара требований градостроительного законодательства, прокуратура города направила в суд иск с требованием

40 Лишь бы не включили: землевладельцы устроили подковерную возню вокруг Первомайской рощи, сайт МОО «Экологическая Вахта по Северному Кавказу», http://ewnc.org/node/20517

41 Все, что не успели попилить: почти все зеленые зоны Краснодара получат охранный статус, сайт МОО «Экологическая Вахта по Северному Кавказу», http://ewnc.org/node/20374

42 https://admkrai.krasnodar.ru/upload/iblock/012/0126fe2d420566b6af8528921050a0ff.pdf

43 В Краснодаре в перечень особо охраняемых попали 22 зеленые зоны, Юга.ру, https://www.yuga.ru/news/394280/

обязать администрацию привести ПЗЗ в соответствие с материалами Генерального плана. Первомайский районный суд удовлетворил этот иск 13 августа 2015 года.

Суд признал «незаконным бездействие администрации... выразившееся в неприведении в полном объеме ПЗЗ на территории муниципального образования г. Краснодар в соответствие с требованиями генерального плана». Тем же решением суда на администрацию была возложена обязанность «принять исчерпывающие меры, направленные на приведение ПЗЗ в соответствие с требованиями Генерального плана муниципального образования»[44].

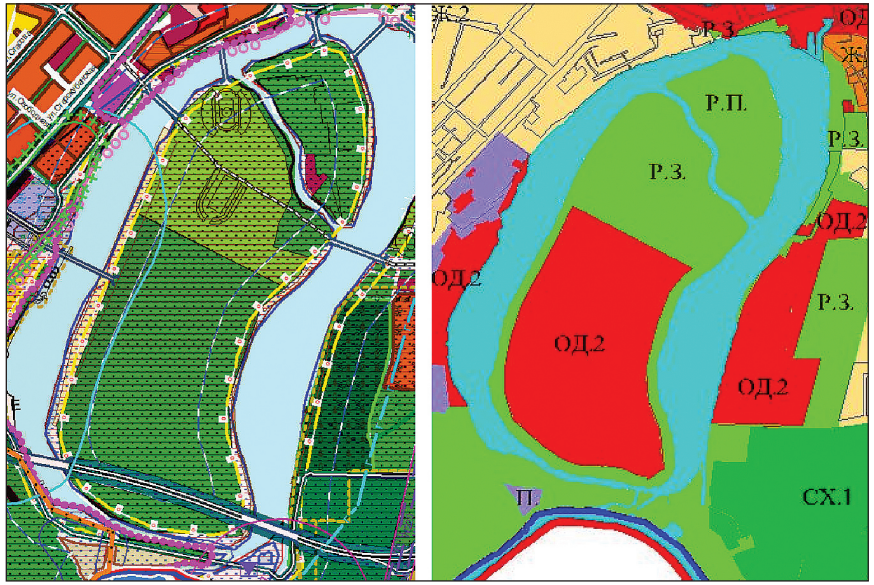


Рис. 6. Большой остров на озере Старая Кубань по Генплану относится к зоне лесопарков, а по ПЗЗ – к общественно-деловой зоне

К исполнению судебного решения администрация подошла творчески: вместо того, чтобы начать корректировать Правила землепользования и застройки, возвращая в зоны рекреации выведенные оттуда участки под жилую и коммерческую застройку, чиновники решили… пересмотреть сам Генплан с

44 Решение Первомайского райсуда г. Краснодара от 13.08.2015 г. по делу № 2-13398/15, http://ewnc.org/files/krasnodar/genplan/2015-08-13_PZZ- Krasnodar_Prv-Sud.PDF

тем, чтобы он «соответствовал» последствиям земельно-строительного беспредела.

Так, по проекту нового Генплана для всей территории муниципального образования (включая сельские округа) предусматривалось чуть более 647 га рекреационных зон (на сам город отводилось 378 га). Если учесть, что вся площадь муниципалитета – около 84 тыс. га, то выходит, что **чиновники предложили, чтобы зеленые насаждения занимали менее одного (!) процента территории города[45].**

При этом по Генплану 2012 года (пока еще действующему) общая площадь зеленых зон всех типов на территории города составляет 3500 гектаров, а к 2025 году должна была возрасти до 7473 гектаров, а в перспективе – увеличиться до 14784 гектаров.

«Скорректированный» Генплан не только не подразумевает перспективное увеличение площадей рекреационных зон, но и сокращает действующие. Так, свыше 1000 га рекреационных зон и больше 300 га зон транспортной инфраструктуры должно уйти под жилищную и коммерческую застройку.

Претворить в жизнь все эти прелестные замыслы городские власти пытались четырежды. Первый раз публичные слушания были намечены на середину ноября 2015 года, но они были отменены из-за многочисленных нарушений при организации. Второй заход по проведению слушаний городской департамент архитектуры и градостроительства попытался совершить летом 2016 года, однако Владимир Евланов, который на тот момент уже был кандидатом в депутаты Госдумы, испугался скандала, который негативно сказался бы на его выборных результатах.

Слушания решили задвинуть на конец осени 2016 года[46], но скандала избежать все равно не удалось: очередная попытка протащить в Генплан критически недопустимые изменения вызвала новую волну возмущения у го-

45 Открытое обращение МОО «Экологическая Вахта по Северному Кавказу» к губернатору Краснодарского края Кондратьеву В. И., http://ewnc.org/files/ewnc_out/2016/565-1_2016-11-11_Krs-Genplan_Adm-KK. pdf

46 Дубль три: власти Краснодара вновь пытаются подогнать Генплан города под земельно-строительный беспредел, сайт МОО «Экологическая Вахта по Северному Кавказу», http://www.ewnc.org/node/23240

рожан. На расширенной встрече городской общественности с губернатором Вениамином Кондратьевым в конце декабря прошлого года было принято решение в очередной раз отодвинуть обсуждение главного градостроительного документа – на сей раз до лета 2017 года, а до этого времени проработать проект с участием общественности[47] (чего, впрочем, не случилось – местные власти объявили, что на переработку всего Генплана в городском бюджете уже просто нет денег).

Нынешний состав администрации города поставлен в весьма пикантное положение: практически весь банк муниципальных земель, особенно самая его лакомая часть, был разбазарен при Владимире Евланове, а «замазывать» последствия приходится уже его преемникам.

Но если путем подтасовок и хитрых манипуляций и удастся «подправить» градостроительные документы с тем, чтобы вывести из рекреационных зон нецелевые постройки и тем самым поспособствовать их легализации, то физически вернуть городу утраченную зелень и разбазаренные места общего пользования уже невозможно.

По озвученным в октябре 2015 года оценкам департамента по архитектуре и градостроительству Краснодарского края, в период с 2007 по 2015 год из состава рекреационных зон в зоны, допускающие жилищное и коммерческое строительство, в Краснодаре было выведено порядка 300 га[48], в первую очередь парков, скверов и бульваров. Есть и другие, неофициальные оценки, согласно которым в период с 2004 года по 2015 год город **лишился от четверти до трети площадей зеленых насаждений** – такова страшная цена строительного бума.

47 Вениамин Кондратьев поддержал решение Евгения Первышова отправить Генеральный план Краснодара на доработку, портал администрации МО г. Краснодар и городской думы Краснодара, http://krd.ru/novosti/glavnye-novosti/news_29122016_151545.html

48 Зеленые зоны вернут в Генплан Краснодара, РБК, http://www.rbc.ru/krasnodar/21/10/2015/562794249a7947b130ff3ced



ТРАНСПОРТНЫЕ ТУПИКИ

Тема развития транспортной инфраструктуры – любимая темя для демагогии всех краснодарских градоначальников. Обещания расширить трамвайную сеть, охватить электротранспортным сообщением новые спальные микрорайоны, построить скоростные сквозные магистрали через весь город, «раскупорить» дорожные заторы с помощью новых развязок, тоннелей и эстакад сыплются как из рога изобилия, что в начале, что в конце мэрских сроков (сначала, как обычно, обещаются золотые горы, затем ищутся оправдания тому, что не сделано и тут же даются новые обещания). Однако ни у одного руководителя краевого центра не было таких финансовых и административных возможностей для реализации прорывных транспортных проектов, какие были у Владимира Евланова. Итоги, однако, не просто нулевые, а даже отрицательные.

ЕБРР не заплатил за проезд

Исторически так сложилось, что основным пассажироперевозчиком в Краснодаре является городской электротранспорт. Столица Кубани имеет оду из самых развитых трамвайно-троллейбусных сетей среди российских городов, здесь, например, имеется самый протяженный трамвайный маршрут в мире (пятый), который пролегает буквально через весь город.

До того, как краевой центр вплотную подошел к тому, чтобы стать городом-миллионником, здесь никто особенно не задумывался об альтернативных видах транспорта (наземном или подземном метро, скоростном автобусном экспресс-сообщении и т. п.), трамваи и троллейбусы худо-бедно справлялись со своей задачей, перевозя ежегодно (в последние годы) 120–130 млн пассажиров в год (более 10 миллионов человек ежемесячно)[49].

Казалось бы, что при такой востребованности краснодарский электротранспорт должен, по идее, давно стать образцом для всей России: иметь современное путевое хозяйство, остановочные комплексы с мультимедийными системами, новый и комфортабельный подвижной состав и фантастическую рентабельность.

Но стоит едва набрать в интернет-поисковиках слова «Краснодар, трамваи», как сразу становится понятно, что дела в трамвайном королевстве абсолютно дрянные, и город уже на пороге того, чтобы вообще лишиться системы муниципального транспорта.

В июле 2017 года профсоюз Краснодарского муниципального унитарного предприятия «Краснодарское трамвайно-троллейбусное управления» (МУП КТТУ) обратился к мэру Евгению Первышову с просьбой помочь предприятию, каким-то образом оказавшемуся на грани банкротства. Общий долг КТТУ перед контрагентами (в частности, за поставки электроэнергии) на тот момент уже составил фантастические 800 млн руб.

49 На Кубани городской электротранспорт в 2014 году перевез 128 млн пассажиров, Юга.ру, https://www.yuga.ru/news/363314/

Уровень износа трамваев находится около отметки 90 %, а троллейбусов – около 80 % – и все это на фоне **шестикратного роста тарифа за проезд в электротранспорте с 2004 по 2017 год** (см. рис. 7).

Чтобы понять, как это все могло произойти, переместимся в 2004 год, когда случилось «второе пришествие» Владимира Лазаревича в Краснодар, и когда администрация буквально фонтанировала различными прожектами – в том числе по быстрой модернизации городского электротраспорта.

Уже в 2004 году администрация города вступила в переговоры с Европейским банком реконструкции и развития (ЕБРР) о выделении льготного долгосрочного кредита на покупку новых трамваев взамен тех, что курсировали по Краснодару с 60–70-х годов прошлого века и уже многократно выработали свой ресурс. Предварительные переговоры начались осенью 2004 года и касались не только муниципального транспорта: ЕБРР также интересовали и проекты в сфере ЖКХ. После серии встреч стороны решили сконцентрироваться все-таки на электротранспорте, в кредитовании которого на постсоветском пространстве ЕБРР имел наработанный опыт и в разные годы финансировал проекты, аналогичные тому, что предполагался в Краснодаре, от Львова до Караганды.

В конце 2004 года стала известна и сумма, которую международный банк готов был предоставить мэрии Краснодара – 10 млн евро на 10 лет[50]. Начались долгие и муторные процедуры, предусмотренные внутренним регламентом ЕБРР: финансовые, технический, экологический аудит, общественные консультации и т. п. До подписания договора дело дошло только в мае 2006 года, причем сама администрация города стороной выступить не пожелала, выставив впереди себя МУП КТТУ (что вообще-то не очень характерно для практики ЕББР – обычно договоры заключаются с муниципалитетами под твердые гарантии последних), тем не менее, банк пошел на уступку.

Тогдашний директор МУП КТТУ Анатолий Панин уже праздновал победу, обещая закупить на заемные средства сразу 50 новых трамвайных вагонов (что составило бы пятую часть от общей численности трамвайного парка), заменить трамвайные рельсы и оптимизировать систему управления дви-

50 ЕБРР вложится в Краснодар, Коммерсант – Юг России, https://www.kommersant.ru/doc/534218

жением. Кроме того, Панин обещал приобретать ежегодно за собственный счет КТТУ по 10–15 вагонов (надо отметить, что на тот период МУП КТТУ впервые удалось выйти на рентабельность за счет активного избавления от убыточных непрофильных активов, среди которых значился даже пансионат в Анапе)[51].

Хотя трамвайно-троллейбусное руководство не уставало повторять, что существенного роста тарифов для пассажиров не будет и что «отбивать» кредит будут за счет существенной экономии на электроэнергии (предполагалось закупать энергоэффективные вагоны) и ремонте, уже в том же 2006 году случилось 50-процентное повышение стоимости проезда (см. рис. 7). Одним словом, оплачивать «банкет» предложили самим пассажирам, и в этом не было бы ничего критичного (все логично: хочешь ездить с большим комфортом – плати больше), но все бы это было хорошо, если бы кредит действительно был выделен.

Однако ни в 2006, ни в 2007 годах деньги на новые трамваи так в Краснодар и не пришли, а местная пресса, которая до этого взахлеб рассказывала, как Краснодар сможет разом обновить весь электротранспорт, загадочно замолчала. После 2007 года тема с кредитом ЕБРР вообще уже не поднималась, никаких официальных объяснений на эту тему не было. Хотя были неофициальные. Наиболее правдоподобно выглядит версия, что краснодарские чиновники и банкиры разошлись во мнениях относительно поставщика трамваев: якобы банк настаивал на европейских производителях при строжайшем контроле за движением кредитных средств (зная об изощренных российских схемах «откатов»), а администрация Евланова якобы настаивала на праве самостоятельно определять поставщиков и возможности оплачивать поставки без контроля со стороны банка.

Если так и было на самом деле, то каждый пассажир, который сегодня трясется в ржавом трамвайном вагоне, в котором адски холодно зимой и невыносимо жарко летом, должен помнить, что он отдает свои 23 рубля за подобное «удовольствие» благодаря чьей-то жадности и желанию набить карманы, паразитируя на городском электротранспорте.

51 Анатолий Панин: «Благодаря кредиту ЕБРР мы получили экономически обоснованный тариф», газета «Омнибус» №7/8 (114), сентябрь-октябрь, 2006 г., http://www.kubtransport.info/temp/Panin.pdf

После того, как провалилась попытка со льготным кредитом, МУП КТТУ пришлось полагаться на собственные силы. В период с 2007 по 2015 год было закуплено порядка двух десятков новых вагонов, что хотя и снизило процент общего износа трамвайного парка, но не решило проблему в корне и, более того, поскольку приобретались вагоны разных типов и у разных производителей, возникли сложности с качественным сервисным обслуживанием.

К концу 2000-х годов МУП КТТУ, несмотря на практически ежегодное повышение тарифов (см. рис. 7), снова стало убыточным. Но вместо того, чтобы срочно сокращать издержки и повышать эффективность городского электротранспорта, администрация Евланова решила сделать «контрольный в голову», навязав в 2015 году муниципальному предприятию невыгодный контакт на лизинговую закупку 98 «олимпийских» автобусов, которые использовались во время Олимпиады в Сочи для перевозки зрителей[52].

Понятно, что, скорее всего, это была не прихоть Владимира Евланова, а настоятельная просьба «сверху», но вина все равно лежит на нем, поскольку будучи градоначальником и имея кое-какие рычаги влияния, он ничего не сделал для спасения муниципального предприятия от кабального договора.

Изначально, кстати говоря, планировалось, что оплачивать покупку город и край будут совместно, но по факту львиная доля расходов легла на МУП. Лизинговые платежи не возмещались из бюджета[53].

В 2016 году за неуплату предприятием налогов были заведены уголовные дела на руководителей МУП «КТТУ»: Анатолия Панина (работавшего до 2015 года), Николая Мельникова, недолго исполнявшего обязанности директора, и нового директора Алексея Князева. Счета предприятия были арестованы. Долг начал постепенно выплачиваться, но из-за этого пришлось экономить на всем. Прекратились программы развития (модернизация старых вагонов, плановая замена крупных участков контактной сети и прочее), были заморожены оклады работников. Отдавать долг налоговикам пришлось из

52 Краснодар взял в лизинг 98 «олимпийских» автобусов за 460 млн руб., РБК, http://www.rbc.ru/krasnodar/freenews/5592b2859a7947d29191575e

53 Загнали в финансовый кризис МУП «КТТУ» власти Краснодара и края – «Городские решения», портал «Без формата.ru», http://krasnodar.bezformata.ru/listnews/mup-kttu-vlasti-krasnodara/58964541/

текущей выручки. Часть долгов перед КТТУ (за перевозку льготников плюс межтарифная разница) была погашена, другая часть – попросту списана.

К весне 2017 года сменилась властная верхушка города и отрасли: мэр, зам-мэра, курирующий транспорт, директор департамента транспорта, директор МУП «КТТУ». Новые «эффективные менеджеры» начали активный поиск причин убыточности КТТУ (несмотря на то, что они лежат на поверхности) в персонале предприятия. Значительно увеличился штат службы безопасности (раньше ее просто не было), начались очередные проверки бухгалтерской отчетности, закупок и прочего (они и до этого проводились регулярно, но ничего криминального не выявили). У нового руководителя администрация в очередной раз потребовала оптимизировать (читай – сократить) штат сотрудников.

Ситуация на начало июля 2017 года: по Краснодару ходят неокрашенные трамваи, троллейбусы и автобусы (город зачем-то потребовал снять всю рекламу, а у депо нет денег на покраску). Профсоюз пишет коллективные письма в защиту предприятия, а новый директор Иван Полухин подал заявление об уходе по собственному желанию[54]. Счета МУП «КТТУ» в очередной раз заблокированы, и в начале июля из-за нехватки денег на оплату ГСМ на маршруты не вышла часть автобусов.

Как итог неуклонного падения качества услуг перевозки при постоянно растущих ценах – горожане начали активно терять интерес к общественному транспорту, особенно электрическому. В 2014 году трамваи и троллейбусы перевезли 128,1 млн человек, что на 8,2 % меньше, чем годом ранее: краснодарцы все больше предпочитают личный транспорт, несмотря на загруженность городских улиц, неудобства с парковками в центре, а также дороговизну бензина.

54 КТТУ запитают из бюджета, Коммерсант-Кубань, https://www.kommersant.ru/doc/3353375



Пассажиры краснодарского электротранспорта вынуждены оплачивать навязанные городу «олимпийские» автобусы

Поразительно, но краснодарские транспортники даже рады сокращающемуся пассажиропотоку, надеясь закрыть нерентабельные маршруты, хотя это противоречит интересам большинства горожан и еще больше стимулирует желание пересесть на личное авто – т. е. Краснодар демонстрирует прямо противоположную тенденцию, чем та, что характерна для развитых городов, где, наоборот, стремятся развивать общественный транспорт взамен индивидуальному, поскольку это более экологично, рационально с точки зрения использования городского пространства, а также (что немаловажно для городов с высокой деловой активностью) позволяет людям экономить время.

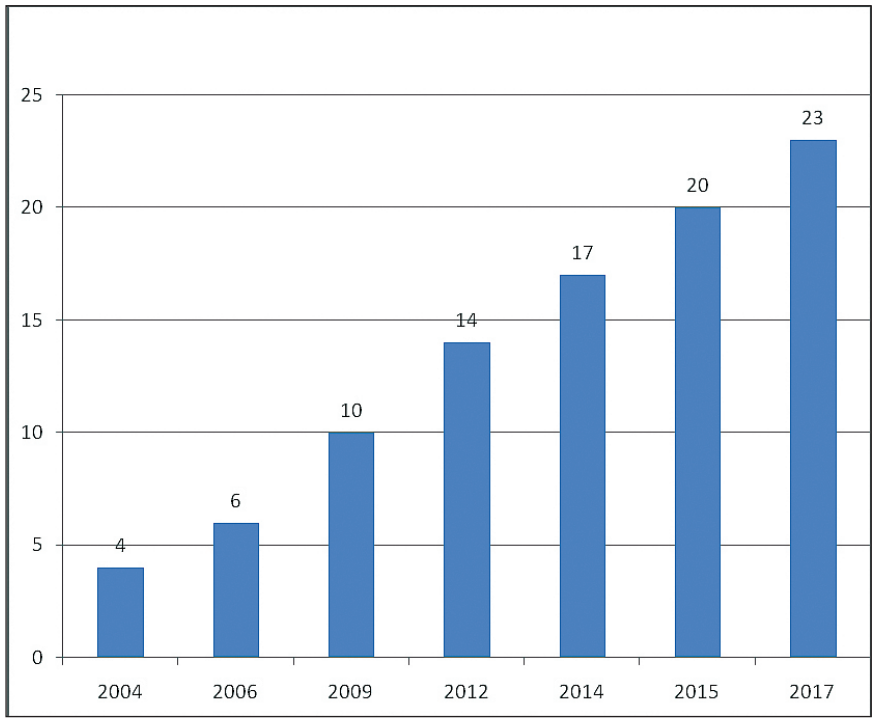


Рис. 7. Как в Краснодаре росла стоимость проезда в электротранспорте (в рублях)[55]

«Краснодарский транзит» прошел без остановки

Краснодар – один из самых автомобилизированных городов страны. В 2016 году, по версии департамента транспорта, организации дорожного движения и охраны окружающей среды администрации Краснодара, город занимал первое место по количеству автомобилей на душу населения: на 1 тыс. жителей приходилось 437 машин, тогда как в Москве 417.

Ежегодно, по данным администрации, наблюдается тенденция увеличения общего парка автомобилей на 15–20 тыс. единиц. Кроме того, ежедневно в город въезжают до 150 тыс. автомобилей: люди из соседних районов едут в

55 Портал http://www.kubtransport.info

Краснодар на работу и за покупками[56]. Автотранспорт – главный загрязнитель воздуха в Краснодаре: его доля в суммарных выбросах загрязняющих веществ в атмосферу составляет более 93 % – именно автотранспорт несет основную вину в росте заболеваемости онкологическими, респираторными, сердечно-сосудистыми и другими заболеваниями, по показаниям которых столица Кубани прочно удерживает лидирующие позиции.

Чрезвычайное загрязнение воздуха автомобилями – во многом следствие низкой пропускной способности уличной сети, когда машины, стоя в пробках, вынуждены перерасходовать бензин.



Рис. 8. По стоимости проезда в трамвае Краснодар стремительно догоняет Санкт-Петербург (источник: Юга.ру)

К взрывному росту автомобилизации Краснодар оказался не готов. Многокилометровые утренние пробки на всех въездах в город стали давно привычным атрибутом. Ряд городских магистралей в час пик сами превращаются в один сплошной затор – ул. Северная, ул. Тургенева, ул. Дзержинского, район пересечения ул. Ставропольский и ул. Старокубанской, район к/т «Аврора» и др.

56 Краснодар лидирует в России по числу машин на душу населения, РБК, http://www.rbc.ru/krasnodar/freenews/56a245349a7947ed0d7ce1aa

Дело даже не столько в сложившейся типично провинциальной застройке с узкими улицами, прямоугольной планировкой, исключающей организацию движения по радиально-кольцевому принципу, многочисленных стихийных парковках и т. п., сколько в исторически сложившихся транспортных ограничениях. Во-первых, в черте города имеется всего три моста через реку Кубань (что провоцирует в южной части города пробки «на въезд»), во-вторых, город рассечен железной дорогой, через которую тоже имеется всего лишь три переезда, что затрудняет передвижение в направлении восток-запад.



Краснодар рассечен железной дорогой, через которую имеется всего лишь три переезда. На фото – «Северные мосты», место хронических дорожных заторов

Логично предположить, что в таких условиях городские власти должны были бросить все силы на строительство новых мостов и путепроводов, на увеличение пропускной способности и скорости передвижения по основным городским магистралям, на уменьшение потока въезжающего автотранспорта (за счет развития перехватывающих парковок, привязанных к линиям скоростного общественного транспорта и др.). Но реалии, опять

же, оказались не теми, которые хотелось бы: евлановская администрация вместо того, чтобы реализовывать пошаговый план малых, но конкретных дел, занялась прожектерством, размечтавшись о многоуровневых дорогах и фантастических дорожных развязках а-ля Токио или Лос-Анджелес.

В частности, городские власти стали носиться с непонятно откуда возникшей идеей вынести из города железную дорогу и построить на освободившемся месте скоростную 8-полосную автомагистраль. Речь идет о проекте «Краснодарский транзит», первые упоминания о котором появились еще в 2006 году, когда тот был включен в стратегию развития Краснодара до 2010 года.

«Краснодарский транзит» предполагал вынос за пределы Краснодара железнодорожной линии, перерезающей город с севера на юг. В частности, предусматривается демонтаж восьми километров основного железнодорожного пути Тимашевского направления от Компрессорного завода до примыкания к железнодорожной ветке Тихорецкого направления. Новая железная дорога должна была заходить в город как раз с Тихорецкого направления, а на месте демонтированных путей предполагалось построить двухуровневую магистраль – скоростную трассу протяженностью около 18 км для автомобильного и общественного транспорта на одном уровне и скоростной трамвай – на другом. Съезды с магистрали в город должны были быть организованы при помощи 12 развязок[57].

Кроме того, предполагалось высвобождение для застройки порядка 100 га земель, занятых железнодорожной инфраструктурой и полосой отвода железной дороги (надо полагать, что именно это и являлось одним из главных мотивов «Краснодарского транзита»). Эти участки администрация была готова предоставить инвесторам, которые примут участие в проекте (в т. ч. для строительства коммерческих предприятий).

57 «Краснодарскому транзиту» предложили государственно-частное партнерство, РБК, http://www.rbc.ru/krasnodar/14/07/2016/578797999a79474eafde1bf5



Железнодорожная ветка Тимашевского направления

К 2010 году к строительным работам так и не приступили: все это время губернатор Ткачев и мэр Евланов пытались выбить на дорогостоящую затею федеральное финансирование и договориться с РЖД. В июне 2011 года Евланов заявил, что стоимость проектно-изыскательских работ составляет 400 млн руб., из них городской администрацией на тот момент уже было оплачено 120 млн. Стоимость самих работ по демонтажу путей и строительству автомобильной эстакады оценивалась в **30 млрд рублей** (около 1 млрд долларов по тогдашнему курсу). Ожидалось, что в реализации проекта заинтересуются сами железнодорожники, взяв на себя, по крайней мере, расходы на демонтаж путей и путевого оборудования.

Последним шансом получить федеральную поддержку проекта был Чемпионат мира по футболу, который Россия примет в 2018 году[58], однако Краснодар, как известно, не вошел в перечень городов, где пройдут футбольные матчи.

58 «Краснодарский транзит» замахнулся на федеральный бюджет, Эксперт online, http://expert.ru/south/2011/26/krasnodarskij-tranzit-zamahnulsya-na-federalnyij-byudzhet/

Тем не менее, летом 2012 года пресс-служба краевой администрации объявила, что проект выноса из Краснодара железной дороги «переходит в стадию реализации». По уточненным данным, на которые ссылались краевые власти, за час новая скоростная автомагистраль на месте ж/д путей смогла бы пропускать порядка 80 тысяч автомобилей в час. Кроме того, заявлялось и об организации скоростного трамвайного движения: трамваи нового поколения, по расчетам, могли бы перевозить около 10 тысяч пассажиров в час.

Но вот что удивительно: в этот же период шла разработка и утверждение нового Генерального плана Краснодара до 2020 года (по которому город живет до сих пор), при этом «Краснодарский транзит» не был учтен в качестве планов по долгосрочному развитию транспортной инфраструктуры (позднее чиновники объяснили это тем, что проект «Краснодарский транзит» «появился после разработки документа и не был подкреплен правительственными решениями»).

Таким образом, по итогам шести лет «проектных работ» «Краснодарский транзит» так и остался ничем не подкрепленной «хотелкой» губернатора Ткачева и мэра Евланова, которая так и не получила федеральную поддержку.

Тем не менее, в конце 2013 года в мэрии заявляли, что проектирование «Краснодарского транзита» «уже ведется», а начало подготовительных работ к строительству ожидается «в ближайшее время», хотя в декабре того же года помощник начальника Северо-Кавказской железной дороги Евгений Горлаков заявил, что для выноса железнодорожной магистрали из центральной части Краснодара у ОАО «РЖД» «нет ресурсов»[59]. Госкомпания предложила кубанским властям самостоятельно найти деньги на проект. Его стоимость на тот момент в РЖД уже оценивали в **33 млрд рублей[60].**

Скепсис РЖД по поводу «Краснодарского транзита» и нежелание госкомпании вкладываться в этот проект привели к тому, что краевые власти стали охладевать к самой идее переноса железной дороги. В июне 2015 года

59 РЖД не даст денег на «Краснодарский обход», РБК, http://kuban.rbc.ru/krasnodar/11/12/2013/55928dd49a794751dc8313af

60 Проект «Краснодарский транзит» оценивается в 33 млрд рублей, информационный портал «Югополис», http://www.yugopolis.ru/news/social/2012/10/08/42018/transport-gorodskoe-hozyaistvo-dorojnoe-stroitelstvo-krasnodarskii-tranzit

главный архитектор Краснодарского края Юрий Рысин предположил, что железную дорогу за пределы Краснодара возможно будет вынести не ранее, чем через десять лет, а вице-губернатор Кубани по экономике и финансам Игорь Галась и вовсе раскритиковал саму идею выноса железной дороги за черту города как «чрезмерно затратную и непроработанную». «Во время кризиса этот проект был бы роскошью. Важную роль играет грамотная работа светофоров, организации движения с точки зрения поворотов-разворотов. Во многих мегаполисах победили пробки именно благодаря таким нюансам. Это малозатратно, но очень эффективно», – сказал он в интервью газете «Кубанские новости»[61].



Вместо того, чтобы реализовывать план малых, но конкретных дел, администрация Евланова занялась прожектерством, размечтавшись о многоуровневых дорогах и фантастических дорожных развязках а-ля Токио или Лос-Анджелес.

После этого некоторое время о «Краснодарском транзите» не было никакой официальной информации. В июне 2016 года (за три месяца до своего ухода с поста градоначальника) в интервью «РБК Юг» мэр Краснодара рассказал о желании снова «сдвинуть проект с мертвой точки», сославшись на то, что первоначальные планы были сорваны из-за Олимпийских игр в Сочи и кризиса. Евланов снова выразил надежду, что проект получит федеральное финансирование[62].

Итог десятилетней болтовни и прожектерства: никакого проекта не то что не было реализовано, а он даже не облекся в конкретные решения и нормативные документы. Было потрачено от 120 до 400 млн рублей (хотя, возможно, и больше), в сущности, лишь на эскизы, макеты и буклеты.

Но даже если бы случилось чудо, и команда Евланова нашла бы деньги на «Краснодарский транзит», вовсе не факт, что этот проект позволил бы решить транспортную проблему. Лидер организации «Городские решения»

61 Вице-губернатор Кубани Игорь Галась: «Будем жить по средствам», Кубанские новости, http://kubnews.ru/article/2142/

62 В. Евланов: «Я хотел бы сдвинуть с мертвой точки «Краснодарский транзит», РБК: http://www.rbc.ru/krasnodar/interview/10/06/2016/57597c179a7947d4dce41390

Григорий Корнев, к примеру, приводит такие аргументы в пользу бессмысленности и вредности «Краснодарского транзита»[63].

– многополосная магистраль не приведет к увеличению пропускной способности окружающей дорожной сети и вскоре сама превратится в большую пробку;

– обилие съездов (местами между развязками не более 500 метров) приведет к активному перестроению автомобилей в потоке, что дополнительно снизит провозную способность этого направления. Таким образом, трасса не сможет работать в скоростном режиме и ее пропускная способность будет низка, что при таких финансовых затратах на ее сооружение является неэффективной тратой бюджетных средств;

– экологическая обстановка в прилегающих к трассе районах сильно ухудшится. Учитывая, что, по замыслам проектировщиков, трасса должна пролегать через и так экологически нагруженный центр, что никак не прибавит привлекательности городу;

– доставка грузов в город потеряет одну из альтернатив в виде железной дороги. Товарные вагоны заменят грузовики и фуры. Это еще больше осложнит экологическую обстановку и увеличит транспортный хаос;

– реконструкция развязок по ул. Офицерской, ул. Садовой, ул. Вишняковой затронет обособленные участки трамвайных путей. Это ухудшит трамвайное движение и еще сильнее сместит акцент городской транспортной системы в сторону автомобильного транспорта.

В качестве альтернативы мегапроекту с переносом железной дороги «Городские решения» предложили строить мосты над существующей ж/д веткой или проколы под ней, пустить городские электрички и обустроить на окраинах города транспортно-пересадочные узлы. Такие меры, считают урбанисты-общественники, обойдутся значительно дешевле, чем 33 млрд рублей для обмена «шила на мыло» – железной дороги на автомобильную.

63 Чего плохого в «Краснодарском транзите» и что делать? Блог Григория Корнева в «Живом журнале», http://dr-corner.livejournal.com/12394.html



Построить новый четырехполосный автомобильный мост через р. Кубань планировалось к 2014 году

ОБЕЩАННЫЕ, НО НЕ ПОСТРОЕННЫЕ ОБЪЕКТЫ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Новый Яблоновский мост

В марте 2012 года губернатор Ткачев и мэр Евланов обещали, что до конца того же года начнется строительство нового моста из поселка Яблоновского в Краснодар через реку Кубань вместе с дорожной развязкой. Предполагалось, что новый 300-метровый транспортный переход через реку будет иметь по две полосы движения в каждом направлении. Стоимость строительства нового Яблоновского моста оценивалась в **2 млрд рублей** (вместе с развязкой – 4 млрд). Сдать мост предполагалось к концу 2014 года. После запуска нового сооружения, старый Яблоновский мост предполагалось демонтировать. Строительств не начато по сей день, перспективы проекта весьма туманны.



Развязка на ул. Старокубанской – ул. Ставропольской уже 10 лет существует в виде красивых эскизов

Автомобильная развязка на пересечении ул. Ставропольской и Старокубанской

Разговоры о том, что на Старокубанском кольце нужно построить дорожную развязку для разделения транспортных потоков и ликвидации постоянных дорожных заторов в этом месте, начались еще в 2006 году. До конкретных проектных разработок дело дошло только в 2013 году. К тому моменту стоимость трехуровневой развязки уже оценивалась в фантастические **5,5 млрд рублей** (как подсчитали урбанисты-общественники из организации «Городские решения», за эти деньги можно было бы полностью обновить трамвайно-троллейбусный парк и проложить несколько новых трамвайных веток – в частности, в аэропорт, в микрорайон Гидростроителей и район ТЦ «Красная Площадь»).

В 2014 году (когда уже планировалось приступить к строительству) стоимость проекта возросла до **6,5 млрд рублей** (строительство не началось), а в 2015 году мэр Евланов написал в своем Твиттере, что проект замораживается из-за нехватки на него необходимых средств в краевом бюджете.

В мае 2016 года губернатор Вениамин Кондратьев подписал постановление № 299, в котором срок начала строительства транспортной развязки был перенесен на 2022 год под предлогом, что в краевом бюджете отсутствуют требуемые уже **6,7 (!) млрд рублей**.

К тому моменту на проектно-изыскательские работы, которые выполнял ЗАО «Институт «Стройпроект» уже было потрачено более полумиллиарда бюджетных рублей – повторилась история с проектом «Краснодарский транзит», когда на пустопорожние макеты и картинки тоже были потрачены сотни миллионов рублей.

Автомобильная развязка на пересечении ул. Красных Партизан и ул. Тургенева

В месте пересечения улиц Красных Партизан и Тургенева предлагалось размещение транспортной развязки в двух уровнях. По улице Красных Партизан на участке от Воровского до Котовского планировалось построить путепровод протяженностью 250 м, по две полосы движения в каждом направлении, а по улице Тургенева от улицы Бабушкина до Гагарина предполагалось оставить движение по кольцу. Для безопасности пешеходов предусматривались подземные пешеходные переходы – такие планы городские власти озвучили в 2012 году. Строительство объекта оценивалось в 3,5 млрд рублей. В последующие годы никаких внятных сведений о проекте уже не было.

Южный скоростной обход

В середине 2000-х годов возникла идея построить на южной окраине Краснодара скоростную магистраль, которая должна была соединить микрорайон Гидростроителей с центром города – в этом случае существенно бы сократилось время пути из аэропорта Краснодара до вокзала Краснодар-1. В 2012 году Владимир Евланов заявлял, что стоимость проекта составит 12 млрд рублей, а сам он будет реализован в «ближайшие 5–8 лет».

По данным источников:

http://www.yugopolis.ru/news/social/2015/08/12/84847/mosty-dorojnoe-stroitelstvo-yablonovskii-most
https://www.yuga.ru/news/274734/
http://krd.ru/administratsiya/struktura-administratsii/glava_goroda/news_05102012_795.html
http://kir-bor.livejournal.com/217717.html
http://dr-corner.livejournal.com/28734.html
http://dr-corner.livejournal.com/11314.html

СМЕНА ПАРАДИГМЫ (ВМЕСТО ЗАКЛЮЧЕНИЯ)

Мы намеренно не будем здесь делать глубокомысленных выводов, чтобы не навязывать читателю свои оценки и суждения. Каждый может сделать собственные выводы, и мы не думаем, что эти выводы будут сильно отличаться от наших. Гораздо более важно понять, что делать с «наломанными дровами». Прежде всего – радикально сменить парадигму развития города, а именно:

– сбалансировать городской бюджет, сократив затраты на чиновничий аппарат и на всякого рода показушные и популистские проекты и инициативы в пользу действительно насущных для города потребностей – реконструкции ветхого и аварийного жилья, улучшения транспортной и экологической ситуации, строительства новых социальных объектов;

– избавить город от финансовой зависимости от строительного бизнеса: заложить основы диверсифицированной, устойчивой и конкурентной местной экономики. Краснодар имеет огромный, но практически не реализованный потенциал в туризме, сфере услуг, наукоемком производстве;

– перестать раздувать город вширь и плодить спальные районы-гетто азиатского типа без школ, детских садов, поликлиник, зеленых насаждений общего пользования, общественных пространств – для этого в первую очередь необходимо привести Правила землепользования и застройки в соответствие действующему Генплану и обозначить для застройщиков новые правила игры: хочешь массово строить жилье – позаботься обо всем вышеперечисленном;

– вернуться к идее комплексной реконструкции центра города, но уже без прожектерства и профанации, на прозрачных и понятных условиях для всех участников процесса. Реконструкция «шанхайских» кварталов в центре позволит не только высвободить значительные площади под современную застройку, но и расширить сеть зеленых насаждений общего пользования, прекратить практику сброса в городскую ливневку хозбытовых стоков из

частного сектора – т. е. будет иметь вполне конкретный положительный социально-экологический эффект;

– принять программу по качественному улучшению экологической ситуации в городе, обеспечив ее надлежащее финансирование. Такая программа должна предусматривать развитие градоэкологического каркаса, увеличение площади зеленых насаждений на душу населения, содержать меры по снижению загрязнения атмосферного воздуха, защите реки Кубани, Карасунских озер и других водных объектов от загрязнения, нарушения режима воодохранных зон и др.;

– пересмотреть концепцию развития общественного транспорта на основе современных подходов к этой отрасли – сделать упор на развитие скоростного пассажирского сообщения (обособленные трамвайные рельсы, выделенные полосы для общественного транспорта и др.), оптимизировать схему движения электротранспорта, сократив количество параллельных маршрутов в пользу охвата новых районов, активно использовать новые технологии (например, электробусы);

– вместо постоянных попыток реанимировать безнадежные проекты вроде «Краснодарского транзита» начать реализацию точечных эффективных решений для улучшения ситуации с дорожным движением: построить хотя бы еще один мост через реку Кубань и хотя бы еще одни переход через железную дорогу Тимашевского направления, сдвинуть с мертвой точки вопрос со строительством развязки на ул. Ставропольской – ул. Старокубанской.

Разумеется, никто не требует чудес от нынешнего городского руководства в виде моментальной реализации всех перечисленных решений. Более того, в нынешнем составе администрации еще слишком сильны инерционные силы, чтобы новая команда горосдких управленцев вот так, с полоборота пересмотрела прежние подходы к развитию города. Изменения к лучшему после ухода Евланова уже видны, но это, скорее, изменения по необходимости (по иному уже просто было нельзя, как в случае с массовой застройкой зеленых зон – ее надо было срочно прекращать во избежание социального взрыва), чем по доброй воле.

Но надо понимать, что еще одного условного «Евланова» Краснодар уже просто не переживет – городу нужны перемены!

Голос Кубани

ЕВЛАНОВ. ИТОГИ
2004–2016: ИСТОРИЯ УПУЩЕННЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ

Текст: Дмитрий Шевченко
Фото: Андрей Рудомаха, Дмитрий Шевченко, Иван Карпенко, Павел Суганеев, Юрий Власов
Фото на обложке: Александр Савельев
Карты-схемы: Андрей Рудомаха

Обзор подготовлен при информационной и организационной поддержке информационного портала «Голос Кубани» **(https://golos-kubani.ru)** на основе данных из открытых источников. Представленная работа носит информационно-аналитический характер, не является научным исследованием и не рассматривается в качестве учебного пособия. Обзор рассчитан на широкий круг читателей, интересующихся проблемами устойчивого развития городов и городской среды. Высказанные мнения, оценки и рекомендации отражают позицию автора.