

ТИХИЙ ГОЛОС

Что такое тактический искусственный интеллект

Окончание.
Начало — на стр. 1

ГЛАЗА СИСТЕМЫ — сенсоры, развёрнутые на передовой и в тылу. Они представляют собой комбинацию различных сенсоров: оптических (дневные и ночные камеры высокой чёткости, тепловизоры, мультиспектральные сканеры, данные с БПЛА), акустических (датчики обнаружения выстрелов, движения техники), совместимых с уже имеющимися артиллерийскими радарными, а также радарных (обнаружение целей за препятствиями, измерение скорости).

Данные передаются в режиме реального времени по защищённым каналам связи. Важная часть системы — это мобильные устройства, используемые командами и солдатами. Они оснащены защитными экранами, отображающими тактическую обстановку, и позволяют обмениваться сообщениями, видео и другими данными с центром и другими пользователями системы. Система непрерывно собирает данные с поля боя, используя сенсоры. Собранные данные передаются по защищённым каналам связи. Компьютер анализирует данные в реальном времени. Используются алгоритмы искусственного интеллекта для идентификации целей (людей, техники, укрепления), отслеживания перемещений противника и союзников, прогнозирования возможных атак и маршрутов движения, а также для выявления подозрительной активности. Проанализированная информация отображается на экранах коммуникаторов в виде интерактивной карты поля боя. Командиры видят расположение своих и вражеских войск, линию фронта, укрепления, маршруты, зоны риска и на основе полученной информации принимают обоснованные решения и отдают приказы. Солдаты на передовой могут использовать коммуникаторы для передачи сообщений об обнаружении противника или изменений в обстановке, для запроса поддержки и эвакуации, получения инструкций.

Преимущества системы ИИ на поле боя: превосходство в ситуационном осознании — полное и детальное знание обстановки на поле боя позволяет принимать более эффективные решения. Быстрое реагирование на угрозы: система позволяет быстро обнаруживать и реагировать на действия противника. Улучшенная координация действий: обмен информацией в реальном

времени между различными подразделениями повышает эффективность взаимодействия. Снижение потерь: более точное нацеливание и лучшее понимание рисков позволяют снизить потери среди личного состава. Превентивное обнаружение угроз: анализ данных позволяет выявлять потенциальные угрозы на ранней стадии и принимать меры по их нейтрализации.

Уязвимости системы: зависимость от технологий — система полностью зависит от электроснабжения, связи и работоспособности сенсоров. Киберугрозы: система уязвима для кибератак, которые могут вывести её из строя или исказить информацию. Перегрузка информацией: большой объём данных может затруднить их анализ и привести к ошибкам в принятии решений. Нарушение безопасности: потеря коммуникатора может привести к утечке информации и компрометации всей системы. Радиоэлектронная борьба: противник может подавлять каналы связи или создавать помехи для работы сенсоров. Предвзятость алгоритмов: ИИ может быть предвзятым из-за данных, на которых он был обучен, что приведёт к ошибочным выводам. Также следует добавить, что основная проблема подобных систем — непредсказуемость: сложные алгоритмы ИИ могут быть трудно предсказуемыми, что затрудняет понимание их решений.

Таким образом, можно прийти к выводу, что ИИ на поле боя представляет собой мощный инструмент, обеспечивающий значительное преимущество в ситуационном осознании, но только в том случае, когда решение об открытии огня принимает человек.

К сожалению, анализ многих статей про искусственный интеллект на поле боя демонстрирует вдумчивому читателю несовершенство авторов о проблемах ИИ. Дело в том, что и БПЛА, и телеуправляемые системы — это не роботы, а дистанционно управляемые человеком устройства.

Резюмируя всё описанное выше: системы ИИ — это не грозный робот с пулемётом, а тихий голос в наушнике, анализирующий хаос с холодной, расчётливой точностью.

Константин КАНТ
Печатается в сокращении, полный текст — на сайте завтра.ру

В ОБЩЕСТВЕННОЙ палате РФ 25 марта прошёл круглый стол на тему "Актуальные практики взаимодействия государственных органов с институтами гражданского общества при реализации государственной политики в области военно-патриотического воспитания граждан", который организовала член Палаты Е.Г. Родионова и вела сенатор Л.Н. Глебова. Почти в самом конце заседания выступила Ирина Тихомирова, многодетная мама, супруга участника СВО, волонтер, проживающая в Твери. Некоторые поднятые ею темы оказались системными, и сенатор Л.Н. Глебова взяла их в проработку.

Надо заметить, что эти вопросы не только системные, но и сложные в практической реализации. И судьбы участников СВО разные, и их семейные отношения разные: крепкая семья на десятилетия нынче редкость, а на СВО многие идут в поисках правды — у чиновников, родственников, общества. В одном из романов об СВО описывается эпизод мобилизации осени 2022

нет. Одни дети получают подарки, бесплатные билеты, приглашения на мероприятия, а другие — нет. Так в одной и без того непростой семье воздвигаются психологические барьеры. Наверное, нужен некий период брака для получения льгот, хотя совместный ребёнок — уже достаточное подтверждение подлинности брака. К сожалению, вместе с единичными случаями фиктивных браков мы можем "выплеснуть" системную проблему.

Часть вернувшихся с СВО бойцов, особенно по инвалидности, ментально вернуться оттуда не могут. Ирина показывает, как именно такие люди продолжают жить Спецоперацией, собирая и отвозя в зону СВО гуманитарную помощь. У предприняти регионов, региональных и муниципальных властей есть свои сборы, где-то по зову сердца, где-то, может, по разнарядке. Такие сборы лучше делать с привлечением прошедших СВО, жён участников СВО, выстраивая с ними постоянные отношения на местном уровне.

стику приёма в рамках университетских квот для детей участников, чтобы понять, каковы лучшие практики регионов и районов, а где эту важную тему игнорируют.

Ирина Тихомирова подняла также вопрос об образовательных квотах для жён участников СВО, по аналогии с квотами для самих участников СВО и их детей. Многие люди выбор первого образования делают спонтанно и с годами тот выбор переосмысливают. Участники СВО и их жёны переосмысливают многое ещё публе, часто переориентируются на медицинскую, образовательную тематику, тематику швейного производства или микроэлектроники. Отчасти это происходит в рамках волонтерской деятельности, бывает, это становится новой основной профессией. Было бы полезно включить в образовательные квоты жён участников, возможно, только по перечню значимых профессий именно по тематике СВО. Надо отметить, что квоты университетов прошлым летом были выбраны примерно на треть.

тывать единовременные подъёмные и суточные боевые при расчёте нуждаемости хотя бы по многодетным семьям. Многодетных семей участников СВО в нашей стране немного, и это было бы неубернительным для государства расширением детской льготы.

Перечисленные выше предложения Ирины Тихомировой сложны в деталях, многие уже озвучивались ранее, но пока не получили реализации в конкретных решениях. Надеюсь, что они будут обстоятельно проработаны профильными ведомствами. Может, даже отдельный круглый стол организуют с обсуждением проектов решений.

Геннадий ШАНГИН
Редакция газеты "Завтра" ознакомила мэрию Твери с материалами Ирины Тихомировой, и быстрый ответ показал, что мы за общее дело.

В Твери комплексная работа по тематике СВО с добровольцами, ветеранами, их семьями проводится через местный благотворительный фонд "Первый Доброволец" и федеральное отделение "Защитников Отечества". Одно из ключевых направлений местного фонда — бесплатные курсы начальной военной подготовки для добровольцев с обеспечением экипировкой. Этот фонд бесплатно предоставляет услуги психологической и физической реабилитации, юридическую поддержку ветеранам и семьям, сотрудничает с тверскими вузами по переподготовке и местными организациями — по трудоустройству ветеранов, их адаптации и самореализации. Известные волонтерские движения города "Добро 69" и "Мы За Победу" совершили более 35 поездок в зону СВО, каждая из которых оценивается в сумму от 1,5 до 5 млн рублей, с доставкой автомобилей, квадрокоптеров, тепловизоров, прицелов, дрон-детекторов, тонн продовольственных товаров. В Тверской области региональные доплаты семьям погибших по 50 тыс. рублей ежемесячно, компенсации на ремонт жилья, покупку лекарств. Также действуют федеральные выплаты за ранения и инвалидность в зависимости от их степени, освобождение от налога на имущество и транспортного налога, скидка на услуги ЖКХ 50%. На региональном уровне прорабатывается поручение президента РФ В.В. Путина по льготам для приёмных детей участников СВО без усыновления, а также для братьев и сестёр военнослужащих.

Ирину Тихомирову в городе знают, о ней рассказывалось в новостях тверского филиала ВГТРК, городские власти проведут с ней ещё одну встречу. Таким образом, обсуждение в Общественной палате РФ очень полезно с привлечением как самих жён участников СВО и волонтеров, так и организующих работу на муниципальном уровне представителей органов власти.

ВРЕМЯ ПАТРИОТОВ

СВО: льготы семьям

года. Жена остервенело искала бронки, быстро начала разбираться в их типах, продралась сквозь предложения спекулянтов. В финале эпизода она с найденным броником прибегает в последний момент к уходящему поезду. Поезд уже тронулся, и мобилизованные решают выбить стекло, идут на оплату штрафа за это, чтобы жена передала-таки мужу броник.

Мне приходилось не раз наблюдать жён участников СВО в тыловых раскладах, приезжающих с гуманитаркой и увидевшись с мужьями. Они как-то продирались через посты военной полиции, трудно, доказывая, куда и зачем они едут, после формальных досмотров их пропустили, поскольку понимали, что к чему.

Как-то поздно вечером подрулила женщина, потерявшаяся в незнакомой местности в сумерках. Её муж оказался из воинской части хорошо знакомого мне города — для проверки женщины попросил её вспомнить, как выглядит выставка военной техники у въезда в часть и рельеф полигона за городом. Комбат, знакомый мне тогда всего неделю, сразу согласился выделить ей комнатушку в раскладе и разыскал за два часа её мужа в соседнем батальоне. Чаше, конечно, жёны приезжают с машинами гуманитарки, с заблаговременным оповещением близкоств, со встречей и сопровождением.

Теперь пройдемся по вопросам, поднятым Ириной. Нередко бывает, что люди женятся второй раз, и дети детей одной женщины оказываются ребёнком участника СВО, а кто-то

Как быть с волонтерским движением? Какие достижения волонтеров считать существенными и достойными награждения? Волонтер из небогатого района обладает одними возможностями, из богатого города — другими. Кто-то сделал волонтерство смыслом жизни, кто-то участвует раз в несколько месяцев. Народный ВГТРК также во многом работает на волонтерских началах, по себестоимости. Достаточно ли только региональных грамот или медалей ветеранских организаций? Минобороны награждает волонтеров медалями "За помощь и милосердие", "За веру и служение Отечеству", желательнее это делать чаще и с понятными критериями.

СКОЛЬКО было слов сказано о привлечении участников СВО в школы! Что-то уже сделано, в основном в виде уроков "Разговоры о важном". Очевиден потенциал участников СВО на позициях заместителей директоров школ по воспитательной работе, учителей ОБЖ-НВП. Вроде для этого требуются "корочки" и "бумажки" о педагогическом образовании или переподготовке. Сенатор Л.Н. Глебова на заседании круглого стола обратила внимание на необходимость упростить бюрократию в этом вопросе, возможно, с помощью выработки положения об особом статусе наставника. Было бы неплохо опубликовать статистику, сколько участников СВО трудоустроились в школы (примерно как публикуют стати-

Ещё более сложный вопрос с заходом на СВО через столичные и богатые регионы с большими "подъёмными", минуя родные регионы. Местные органы власти родных регионов могут "динамить" семьи с льготами, неформально отсылая в регион "захода", а тот отсылает обратно по месту прописки. С натяжкой это даже можно понять, поскольку богатые столичные регионы привлекают контрактников за счёт регионов победнее. Только мы опять получаем общественные барьеры, влияющие на единство нашей страны. Вроде регион места жительства даже немало сэкономил на подъёмных за счёт богатого региона. Может, ставить "в зачёт" такого контрактника обоим регионам? Хотя тогда придётся пересмотреть планы из-за "двойного счёта". Про единые стандарты поддержки семей участников СВО уже высказались многие политики самого высокого уровня.

"Подъёмные" и ежемесячные выплаты по контракту существенны и выводят семьи из категории нуждающихся в рамках детских пособий. Однако значительная часть выплат идёт на дополнительное обеспечение самих бойцов непосредственно в зоне СВО. Раненые бойцы в тыловых госпиталях быстро "слетают" с весомыми боевыми суточными на заурядные оклады. Только, как отметила Ирина, достаточно трудно оперативно получать выплаты о фактическом денежном довольствии и менять статус нуждаемости семей в органах власти родных регионов. Ирина предлагает не учи-

СМИ буднично прошли по результатам тендера на право строительства платных дорог в Москве. Частенько СМИ обращают внимание на растрату с превышением полномочий в госсекторе на миллионы рублей, а здесь полторы сотни миллиардов. Разумеется, в проекты официально не "защиты" растраты, но очевидно освоение и распыление денег при наличии более важных приоритетов. Дело не в самих платных дорогах, которые в некоторых удачных проектах доказали свою состоятельность, а в беспрецедентной стоимости короткого участка. Этот участок (от "Войковской" до "Москва-Сити") можно построить гораздо проще либо просто расширить перекрёстки имеющихся локальных дорог и сделать пару локальных связей. Построили же Северо-Восточную хорду (СВХ) вдоль парка Кусково просто по земле, хотя проспект Багратиона строился сверхсложно на гигантских эстакадах. К тому же обсуждаемый участок строится в кредит через Газпромбанк за счёт средств Фонда национального благосостояния (ФНБ), с сомнительной окупаемостью.

РЕЧЬ об участке дороги от Ленинградского шоссе у "Войковской" вдоль железной дороги Московского центрального кольца (МЦК) до Магистральных улиц и "Москва-Сити". Проектом заявлена длина 22 км, однако по карте получается 7 км, и такое расхождение выходит из-за нескольких локальных съездов. Основная причина ошеломляющей дороговизны — пересечение МЦК аж целых четыре раза на столь коротком протяжении, из-за чего дорога запланирована в основном на эстакаде на высоте 4–5 этажей.

Как это будет выглядеть, каждый может посмотреть в Кунцево на примере платного участка проспекта Багратиона, проходящего там как раз по эстакаде. Сам проспект Багратиона — продолжение вполне удачного и первого в нашей стране построенного с нуля платного участка — Северного обхода Одинцова. Но часть Северного обхода и часть проспекта Багратиона проходят над локальной одноколнейной железнодорожной веткой, той самой, по которой ходит знаменитый "Паровозик из Ромашкова" (вспомним такой позитивный советский мультфильм). Эта ветка пересекается с платной магистралью четыре раза. Поезд ходит по ней раз в час в каждый конец, и её, в принципе, легко можно было бы переложить. Но нет, вместо недорогой перекладки одноколейки — шестиполосная высоченная длинная эстакада, под которой петляет эта одноколейка.

Со стороны Ромашкова с севера поезд медленно приближается к эстакаде платной дороги, проходит под ней первый раз, отклоняется южнее, снова поворачивает к эстакаде, ныряет под неё второй раз. Саму платную дорогу загнали на третий ярус, над МКАД, и затем над мостом Северо-Западной хорды (улица Кубинка, по имени посёлка у Парка "Патриот"), хотя поезд проходит под МКАД и СЗХ. Перед платформой "Рабочий посёлок" одноколейка вновь, уже в третий раз, проходит под эстакадой на её южную сторону, чтобы соединиться с основной железной дорогой Белорусского направления. Шестиполосной платной магистралью ещё надо пересечь эту самую основную железную дорогу с севера на юг, вновь поднявшись на третий ярус у станций метро и железной дороги "Кунцевская".

Почему нельзя было немного сдвинуть одноколейку из Ромашкова так, чтобы она всё время следовала севернее платной дороги? Там пустыри, пути отстоя грузовых вагонов. Это позволило бы пропустить платную дорогу по земле под МКАД и СЗХ. Почему нельзя было ограничиться одной эстакадой, единожды пересекая Белорусскую железную дорогу у Рабочего посёлка? Ещё советский Генплан 1971 года оставил там свободные земли. Мосты МКАД и улицы Кубинка строились десятилетия тому назад достаточно длинными, с заделами

ЗОЛОТЫЕ МИЛИ

О беспрецедентной стоимости строительства некоторых платных московских трасс

снизу именно под потенциальную тогда дорогу по земле. Ещё стоит отметить, что близко по времени со строительством проспекта Багратиона проходила укладка двух дополнительных железнодорожных путей МЖД до Одинцова.

Протяжённость проспекта Багратиона, по данным концессионера "Главная дорога", равна 10 км, из которых треть проходит на эстакадах, в основном от МКАД до "Кунцевской", хотя правительство Москвы на страничке Транспортного портала указывает длину 22 км, учитывая съезды. Инвестиционный портал города Москвы указывает стоимость строительства 65 млрд руб. в 2020–2023 годах.

Для сравнения: по данным правительства Москвы от августа 2023 года (примерно перед открытием проспекта Багратиона), стоимость строительства 1 км линии метрополитена со станционным комплексом мелкого заложения составляла 4,5 млрд руб. Ещё для сравнения: строительство платной автодороги М-12 Москва — Казань в те же годы обошлось в 900 млрд руб. при протяжённости в 810 км, по 1,1 млрд руб. за километр, но вне городской застройки.

Если бы не строили треть проспекта Багратиона на эстакаде, то удалось бы сэкономить до половины его стоимости. Одной четверти стоимости хватило бы на строительство продления Филёвской линии метро от "Кунцевской" через Ромашково до Раздоров (следующая платформа), с разбором одноколейной линии железной дороги под платную дорогу. Второй четверти — на новое подземное строительство этой же линии метро от "Кунцевской" в центр, где она проходит на земле, что освободило бы огромный транспортный коридор.

Проектировщики проспекта Багратиона наверняка радуются тем, что строят в стиле самых развитых городов Азии и США. К сожалению, у нас почему-то принято соревноваться именно в гигантомании и дороговизне отдельных автомобильных трасс. И теперь история грозит повториться в проекте новой платной дороги. Только почему-то стоимость строительства выросла в 2,3 раза, да ещё и при дороге в полтора раза короче (если считать по карте без накруток километров съездами). Стоимость проспекта Багратиона составила 6,5 млрд руб. за километр, а новая платная дорога обойдётся уже в 21 млрд руб. за

километр (без съездов). Неужели за 5 лет так сильно подорожали строительные материалы? Может, эстакады на проектируемой платной магистральной ещё грандиознее?

Новая дорога идёт вдоль железной дороги МЦК, трижды пересекая саму дорогу, четвёртый раз на трёхуровневой развязке с Ленинградским шоссе, пятый раз — при пересечении Хорошевского шоссе. Две из этих пяти эстакад делаются для того, чтобы чуть обойти парк "Тропаровское-Стрешнево", так ещё и МЦК там проходит по насыпи, и новую дорогу приходится громоздить на высоту пяти-шестиэтажного дома. Если не громоздить так дорогу, то и необходимые эстакады будут короче и проще.

Небольшой кусок парка вдоль МЦК шириной примерно в 30 метров, конечно, жалко, особенно вспоминая детство и пруды того парка недалеко от МЦК, однако цена вопроса огромна, и на мизерную толику сэкономленного при отказе от эстакад можно расширить несколько небольших скверов.

Можно выкупить и снести однодвухэтажные Ленинградский рынок и "Билу-Ленту" у перестроенного в торговый центр кинотеатра "Бак", сделав из сквера полноценный парк. Можно отдать под парк часть промзоны Магистральных улиц (один из концов новой платной дороги). Можно благодарить рошу под некогда режимным радиополем глушилок с копиями баши Шуховца (привет закрытым Трампом "Голосу Америки" и радио "Свобода"). На месте выселенных и не снесённых гаражей в начале 2-й Песчаной улицы в сторону торгового центра "Авиапарк" (где можно открыть большой музей авиации и космонавтики) можно продлить бульвар.

ИЗ ГИГАНТОМАНИИ дорожных дорог есть и исключение. Участок Северо-Восточной хорды, от платной трассы М-12 вдоль Рязанской железной дороги, построили по земле без эстакад, с очень небольшим "отрезанием" парка Кусково. По трассе обсуждаемой платной магистральной десять лет назад отказались строить задорого участок Северо-Западной хорды, пустив его по существующим улицам ценой простого тоннеля на улице Берзарины. Автор этой заметки в своё время на форуме "Роудс.ру" ("Дороги России") предположил и обосновал простой вариант. Отказались и от



Проект семикилометровой трассы, которая обойдётся в 150 млрд рублей

сверхдорогого проекта пустить по эстакадам Ленинский проспект.

В первые годы руководства городом Собянinem на том самом форуме "Роудс.ру" развернулось обсуждение простых локальных улучшений, привлёкшее внимание крупных СМИ, и многие из тех предложений были реализованы. Расширили до восьми полос перекрёсток у станции метро "Полежаевская" как самое сложное место, если ехать из "Москва-Сити" до Ленинградки, и пробка там стала зримо меньше. Хотя подавили предусмотренное Генпланом 1971 года соединение Магистральной улицы с улицей Зорге и 3-й Песчаной с улицей Берзарины: было бы локально и недорого, но действительно для сокращения пробок.

Две эти несделанные локальные связи оставили значимую пробку в час пик у сложной развязки рядом с метро "Сокол" (знаменитые Ленинградский, Волоколамский и Алабяно-Балтийский туннели). Также в пробке у "Сокола" "виноваты" узкие перекрёстки локальных дорог вдоль МЦК и обсуждаемой платной дороги, конец улицы Зорге и начала улицы Панфилова у моста через МЦК, улица Царёва у Московского авиационного института и её примыкание к Ленинградскому шоссе у "Войковской". Указанные четыре проблемные соединения даже не требуют сложных развязок.

Знаменитые туннели у "Сокола" были самым дорогим транспортным проектом Москвы 2009–2015 годов. Этот проект даже лёг грузом проблемного кредита на Банк Москвы и сопровождался хищением 14 млрд руб. строителем туннеля (НПО "Космос"). Руководитель строительства Андрей Черныков был обвинён в особо крупном мошенничестве, арестован в Польше, экстрадирован в Россию, а совсем недавно отпущен по истечении срока давности. Для сравнения: ВВП России в 2012 году (средний год того строительства) составил 62 трлн руб., в 2024 году — 200 трлн руб., перевод хищений того времени в современность даёт 45 млрд руб.

У новой платной магистральной окупаемость под вопросом. В "Мо-

сква-Сити" на автомобиле ездить вообще трудно, поскольку парковка там ограничена на фоне огромных небоскрёбов и числа работающих. Чтобы понять, насколько мал трафик сейчас, достаточно в час пик проехать от "Москва-Сити" по бесплатной 3-й Магистральной улице. Новая дорога, в сложном или простом варианте, конечно, повысит востребованность того направления, но точно не до уровня окупаемости.

СОКРАТИТЬ трафик у развязки на "Соколе" можно и нужно путём строительства метро в ближайшие пригороды по Ленинградскому шоссе. Именно метро является в годы мэра Собянина первым строительным приоритетом и самым серьёзным достижением. Строительство метро в западном направлении (новая Троицкая линия, продолжение старой Фрунзенской линии) посчитали более перспективным, чем мегаэстакады Ленинского проспекта.

Метро по направлению Ленинградского шоссе давно планировалось в "замкадный" московский район Курино (где была первая "Икеа"), мечтались и в подмосковные Химки. Как за счёт упрощения эстакад проспекта Багратиона можно было построить продление Филёвской линии за МКАД, так и за счёт упрощения новой платной дороги можно построить 3–5 станций метро от "Планерной" и "Ховрино". Большая часть жителей замкадных районов переседят на более удобное метро, и поток машин сократится. Подобное уже произошло на Дмитровском шоссе при строительстве одноимённой ветки метро.

Платная магистраль строится за счёт средств ФНБ, выдаваемых в кредит через Газпромбанк. Почему бы тогда не рассмотреть концессию новых станций метро, возможно, с зонными тарифами, по аналогии с разными тарифами на МЖД до и после МКАД? К тому же уже есть один пример нетипичной собственности и оплаты строительства замкадной станции метро "Мякинино".

В кредит за счёт средств ФНБ предполагается строительство высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва — Питер протяжённостью 679 км и стоимостью в 1,8 трлн руб., по 2,6 млрд руб. километр, в 8 раз дешевле обсуждаемой новой платной дороги. Многие участки ВСМ проектируются на эстакадах, из-за особых требований для скоростного поезда, но всё равно категорически дешевле, даже с поправкой на два пути и четыре полосы. ВСМ уже начали строить в пределах Москвы, особенно в части крупных мостов, но в последние полгода зримо торможение строительства.

ВСМ будет востребована, если её дотянут хотя бы до Твери, а это примерно 125 км после уже строящегося и финансируемого московского участка до Зеленограда. Стоимость строительства этих 125 км упрощённо 325 млрд руб., всего в два раза больше анонсированной стоимости строительства 7 км (без съездов) обсуждаемой платной дороги. Стоит ли распылять ограниченные деньги ФНБ и строительные кадры? Лучшие сконцентрировать на категориически более важной ВСМ, к тому же обещанной президентом Путиным к следующему выбору.

Читателям может показаться, что это местная история жителей нескольких районов Москвы, однако в неё вовлечён Фонд национального благосостояния, призванный инвестировать деньги в проекты стратегического значения в интересах всей страны. К тому же масштаб денег весьма внушительный, особенно в пересчёте на локальность решаемого вопроса.

Хотелось бы надеяться, что над интересами отдельных строителей и банка в сверхдорогой второй степени строители возобладают интересы государства, руководители которого однозначно указывали на приоритет метро и ВСМ.

Сергей АНУРЕЕВ,
доктор экономических наук
* СМ-и-аиоагнт