

М.Я.Блинкин
ПОПЫТКА КРАТКОГО ЖИЗНЕОПИСАНИЯ

Я родился в Москве, страшно сказать, в первой половине прошлого века. Первые 17 лет жизни провел в Тбилиси; там располагался штаб Закавказского военного округа, на службу в который мой отец был направлен после войны. Впрочем, мои детско-юношеские впечатления были скорее гуманитарными, нежели милитаристскими. Родители были выпускниками московского ИФЛИ, а Тбилиси был тогда чрезвычайно гуманитарным городом.

Лет десяти от роду я побывал в домашней мастерской Ладо Гудиашвили; художник любезно и обстоятельно побеседовал с любознательным мальчиком. Так что, я могу говорить о том, что у меня с детства были общие знакомые с Пикассо и Модильяни.

Примерно в те же годы в нашем доме гостили Лев Копелев и Раиса Орлова – институтские друзья родителей. Для интеллигентов старшего поколения эти имена знаковые; молодые люди в лучшем случае знают о том, что Копелев был прототипом Рубина, героя романа «В круге первом».

В театре, где мама работала в литчасти, начинали свою карьеру Товстоногов, Луспекаев, Чонишвили-старший, другие замечательные актеры и режиссеры. Многие из них бывали в нашем доме.

А еще был театр оперы и балеты, где полетная фаза у молодого Вахтанга Чабукиани была явно не короче, чем у "Magic" Джонсона.

А еще была местная консерватория, где, к примеру, Мария Юдина играла с тбилисскими музыкантами немислимую по тем запретительным временам сонату Бела Бартока для двух фортепиано и ударных.

Ну и все такое прочее...

Выбор профессии свелся к трем опциям:

– театральной (идея не прошла: мама не признала за мной никаких актерских талантов!);

– спортивной (идея была близка к реализации, но я не попал в сборную республики, после чего желание поступать в институт физкультуры как-то отпало);

– математической (эта идея стала главной после успеха на математической олимпиаде, особенно приятного на фоне обидного 4 места в финале бега на 110 метров с барьерами).

Далее был мехмат МГУ, куда я поступил на удивление легко. Я был отлично натренирован по части решения олимпиадных задач на скорость, ну, а большего тогда и не требовалось...

Это был мехмат эпохи Ивана Георгиевича Петровского и Николая Владимировича Ефимова. Для ясности картины назову имена математиков, которым мне посчастливилось сдавать регулярные экзамены или спецкурсы: В.И.Арнольд, Ф.А.Березин, М.И.Вишик, Ю.И.Манин, В.В.Немыцкий, С.П.Новиков, П.К.Рашевский, С.В.Фомин, И.Р.Шафаревич, Г.Е.Шилов...

Марко Иосифович Вишик – чудом выживший ученик великого Стефана Банаха, рассказывая в курсе УРЧП о некорректных при $t < 0$ задачах, мог, как бы невзначай, заметить: «вопросы, обращенные в прошлое, как правило, некорректны...».

Игорь Ростиславович Шафаревич, завершая свой знаменитый курс алгебраической геометрии, не без издевки спрашивал слушателей: «Кто может придумать пример, понятный для способного старшеклассника и демонстрирующий пользу, полученную от моих лекций?». При всей дикости своих этнополитических воззрений, он был великолепным преподавателем и, кстати, нисколько не интересовался этническим происхождением своих студентов. Желая сдать его спецкурс должен был поймать профессора в холле 14 этажа и попросить задачу; затем следовало снова ловить Игоря Ростиславовича и пытаться рассказать ему свое решение.

Виктору Николаевичу Латышеву, тогда еще совсем молодому математику-алгебраисту, кто-то из опытных и ехидных старшекурсников задал каверзный вопрос: «А чему полезному Вы нас научите?». «Да бог его знает, – ответил будущий профессор. – Для начала попытаюсь сделать из вас хороших собеседников».

На тогдашнем мехмате была не только математика.

На факультете выступали В.Высоцкий, Б. Окуджава, В.Аксенов, А.Гладилин, Ю.Нагибин, Г.Горин...

Академик П.С.Александров устраивал прослушивания «Страстей по Матфею», сопровождаемые собственными историко-музыковедческими комментариями.

В гостиной на 16 этаже зоны «Б», наверное, не меньше недели работала выставка Эрнста Неизвестного. На ее закрытие приехал автор; на правах

модератора предстоящей дискуссии я встречал его внизу, у проходной. К моему удивлению скульптор настойчиво предлагал подняться пешком. С трудом уговорил его воспользоваться лифтом, мол, все-таки 16 этаж высотного здания. Пребывание в тесной лифтовой кабине оказалось для Эрнста Иосифовича настоящим испытанием: у него была сильнейшая клаустрофобия, заработанная многочасовым лежанием в братской могиле. Лейтенант-десантник был тяжело ранен в боях за Вену, его родители получили похоронку и сообщение о посмертном награждении сына орденом «Красной звезды» за проявленный героизм:

«Конечно, вы чисто выбриты
И вкус вам не изменял.
Но были ли вы убиты
За родину наповал?»
(Андрей Вознесенский).

Позже я многократно бывал в мастерской Неизвестного в Большом Сергиевском переулке:

«А на Сретенке в клетушке,
В полутемной мастерской,
Где на каменной подушке
Спит Владимир Луговской,
Знаменитый скульптор Эрнст
Неизвестный
глину месит;
Весь в поту, не спит, не ест,
Руководство МОСХа бесит...».
(Александр Межиров).

Обстоятельства этого места и времени весьма реалистично описаны в романе А.А.Зиновьева «Зияющие высоты». С Александром Александровичем мне довелось познакомиться там же, на Сретенке в мастерской «Мазилы». Совсем недавно, на очередном публичном мероприятии разговорного жанра я встретился с его вдовой – очаровательной Ольгой Мироновной Зиновьевой. Мы сочлись очень давним знакомством ...

В зимние каникулы второго курса я попал на выездной комсомольский диспут с диковинной повесткой: «Нужна ли многопартийность при социализме?». Будучи еще непуганым идиотом, я высказался вполне откровенно: «Мне кажется, что вопрос не столько в создании новых партий, сколько в роспуске единственной существующей...». Старшие товарищи пожурили, но вроде бы простили грехи...

У меня был замечательный научный руководитель – Аркадий Львович Онищик, виртуозный математик, терпеливый учитель, чрезвычайно скромный и мужественный человек. Он был в числе 99 математиков, подписавших письмо в защиту своего коллеги Александра Сергеевича Есенина-Вольпина, попавшего в 1968 году под жернова карательной психиатрии. Многие «подписанты» не выдержали тогда партийно-советского пресса и отозвали свои подписи. А.Л.Онищик – не отозвал, за что поплатился местом на родном факультете.

Под руководством Аркадия Львовича я сделал на 4 и 5 курсе две вполне приличные работы¹ и, соответственно, не планировал на будущее ничего, кроме занятий математикой.

Моя математическая карьера завершилась, не начавшись: на вступительных экзаменах в аспирантуру мехмата я получил 3 балла по истории КПСС. Не то слово, как было обидно: память была такая, что я мог бы выучить на «пятерку» даже поваренную книгу. Да и заваливал меня не индифферентный пожилой профессор с кафедры истории КПСС, а представитель парткома факультета – доцент-алгебраист с нашей кафедры. По идее, главной функцией таких экзаменаторов была защита родных чайников-математиков, которым, мол, в силу природной недалекости, не дано выучить мудрую партийную науку. «Мой» парткомовский математик избрал прямо противоположную тактику; надо полагать, воздавал мне за упомянутые грехи юности.

Все это кончилось чем-то вроде «волчьего билета»: выпускник без распределения и с очень сомнительной характеристикой с места учебы.

После многомесячных поисков работы я, более-менее, случайно попал в дорожный НИИ, расположенный тогда в одной из подворотен Софийской набережной. Молодому начальнику Отдела организации и безопасности дорожного движения Н.П.Минину и его еще более молодым коллегам я определенно понравился:

- Регрессии считать умеешь?
- Да я что угодно считать умею!
- Тогда – в кадры, будешь зачисляться в наш отдел.

¹ М. Я. Блинкин, “О неразложимости борелевских многообразий”, *Матем. сб.*, 88(130):3(7) (1972), 442–446. М. Я. Блинкин, “О неоднородных G -пространствах компактных групп Ли”, *Матем. заметки*, 13:4 (1973), 523–529. Обе статьи по обыкновению того времени были опубликованы примерно через 3 года после их написания.

Кадрами и режимом в институте заведовал не злой и сильно пьющий отставной полковник КГБ. Будучи закаленным аппликантом-неудачником, я сразу же доложил ему обо всех своих негативных обстоятельствах. Неожиданно услышал в ответ: «Да если бы в этой подворотне я бы похорошему проверял анкеты, кто бы в этом долбанном ГИПРОДОРНИИ работал...».

В этом НИИ я проработал 10 лет.

Передо мной было множество примеров ровесников-математиков, которые, служа в тех или иных «институтах арбузо-литейной промышленности», продолжали активно заниматься своей родной матфизикой, алгеброй, топологией. Я до сих пор им завидую; у меня такая двойная жизнь, увы, не сложилась.

Я придумывал формулы для диссертаций и научных отчетов, укрепляя, тем самым, свою репутацию в институте и, соответственно, зарабатывал «библиотечные дни». Ходил в ГПНТБ, в Ленинку, в Библиотеку иностранной литературы, где стал регулярным читателем “Transportation Science”, “Transportation Research” и прочих зарубежных транспортных изданий, переполненных в те годы сплошной математикой.

В читальном зале ВГБИЛ я одолел, к примеру, знаменитую монографию Пригожина-Хермана², посвященную газодинамическим аналогиям в теории транспортного потока.

Имя Роберта Хермана (Robert Herman, 1914-1997) ассоциируется скорее с теорией «Большого взрыва» и оценкой температуры реликтового излучения, нежели с дорожным движением. Между тем, более четверти века он руководил научной группой, а затем и Департаментом теоретической физики в General Motors Research Laboratory; целью деятельности этих подразделений было создание теории транспортного потока как самостоятельной научной дисциплины (sic!). Нобелевского лауреата по химии Илью Пригожина (Иля Prigogine, 1917-2003) – при всем многообразии его научных интересов – было бы еще затруднительней отнести к числу транспортных исследователей. Тем не менее, он много лет работал под началом Роберта Хермана в том же департаменте General Motors.

Чтение трудов Хермана, Пригожина, так же как и других классиков жанра³, вкупе с ежедневным общением с профессиональными инженерами-

² Prigogine Иля, Herman Robert. “Kinetic Theory of Vehicular Traffic”, 1971.

³ John Glen Wardrop (1920-1989), Sir James Lighthill (1924–1998), Leo Breiman (1928 - 2005), Denos C. Gazis (1930–2004), Richard W. Rothery (1928-2004).

дорожниками и возней с данными натурных наблюдений, которые они добывали на обследованиях, много чему меня научило. Я стал понимать проблемы проектирования дорог и организации дорожного движения в меру нормального инженера и, соответственно, научился относиться к моделям транспортного потока без элементов «математического идиотизма».

Свою последнюю по времени работу на темы Хермана-Пригожина я сделал в конце 2000-ых годов⁴. Мне удалось показать, в частности, значение НР-индикатора, введенного когда-то этими авторами для измерения эластичности скоростей к загрузке дороги⁵, всегда < 1 для нормальных городских фривеев, но обязательно > 1 для московских «гибридов» типа «большой Ленинградки». Попросту говоря, удалось получить аккуратное математическое доказательство того факта, что попытки превратить городскую улицу в некое подобие хайвея вполне аналогичны операции по смене пола: дорого, не запрещено законом, но репродуктивного здоровья не прибавляет. Забавно, что весь необходимый формализм по этому поводу я выучил еще в 1980 году, когда в Москве было очень мало автомобилей и совсем не было пробок.

В 1970-ых я сделал вполне приличную и вполне математическую работу на тему управления движением на автомобильных магистралях⁶. Я докладывал ее на семинаре профессора М.А.Айзермана⁷ в Институте проблеме управления АН СССР, где был, после должной дозы критики, понят и одобрен. Впрочем, защищаться в ИПУ у меня было ровно столько же шансов, что и на мехмате. Старшие коллеги посоветовали ехать в Томск.

Иван Иванович Каляцкий (1927 - 2005) – в те годы ректор Томского политехнического института – чем-то напомнил мне И.Г.Петровского в МГУ; во всяком случае, ему удалось создать в своем ТПИ обстановку удивительного свободомыслия и доброжелательства. Меня обстоятельно выслушали на семинаре кафедры оптимизации систем управления, возглавляемой тогда профессором В.З.Ямпольским, и одобрили к защите⁸.

⁴ М.Блинкин «Системная оценка условий движения на базе модели Хермана-Пригожина». <http://www.waksman.ru/Russian/Org&B/2008/blinkin1.htm>

⁵ Herman, R. P., Prigogine, I. «A Two-Fluid Approach to Town Traffic.» *Science*, 1979: pp. 148-151 .

⁶ М.Блинкин «Задача оптимального управления транспортным потоком на автомобильной магистрали» // ИПУ АН СССР. Автоматика и телемеханика, 1976, №5.

⁷ Марк Аронович Айзерман (1913-1992) – выдающийся советский ученый в области механики и процессов управления; многолетний профессор и заведующий кафедрой теоретической механики МФТИ.

⁸ М.Блинкин «Макроскопические модели транспортного потока в системах управления движением на автомобильных магистралях», 1978. Диссертация на соискании ученой

Честно скажу, что без активной поддержки Владимира Захаровича и его молодых коллег (прежде всего, покойного Игоря Макарова) я бы этот рубеж не одолел. Тогда же я зарекся, что ни при каких обстоятельствах не буду писать еще одну диссертацию.

Рассказывая о начале своей научной карьеры, я с удовольствием назову еще одно имя: Робен Смед (Reuben Jacob Smeed, 1909-1976) – один из наиболее авторитетных ученых-транспортников XX века.

Он был первым профессором транспортных исследований в истории University College London (UCL); написал множество оригинальных, остроумных и по сей день широко цитируемых работ по проблемам “Urban & Transportation Planning”, “Road Pricing”, “Traffic Safety”. В начале 1970-ых Робен Смед по приглашению профессора В.Ф.Бабкова⁹ приезжал в Москву и прочел в МАДИ публичную лекцию; коллеги по работе меня на нее усиленно звали. По собственной глупости я на эту лекцию не попал, что навсегда лишило меня удовольствия говорить о личном знакомстве с этим замечательным ученым.

Тем не менее, я уверен, что именно Робен Смед определил – вперед на все годы моей карьеры – мои научные вкусы и научные взгляды. Во всяком случае, монография, написанная в соавторстве коллегой из поколения next под влиянием трудов Р.Смеда 1940-1960 гг.¹⁰, выходит в свет в текущем году¹¹.

В 1980 году профессор В.Н.Иванов, недавно назначенный директором НИИАТ, пригласил меня в свой институт. Здесь я проработал те же 10 лет и заметно расширил свой транспортный кругозор. Отдел, где я работал, и где в 1986 году получил свою лабораторию, занимался организацией пассажирских перевозок.

степени кандидата технических наук по специальности 05.13.17 «Теоретические основы информатики».

⁹ Бабков Валерий Федорович (1909 - 1995) – крупнейший советский ученый в области проектирования автомобильных дорог и безопасности дорожного движения. Заведовал ведущей в стране кафедрой изысканий и проектирования дорог МАДИ в период 1949 - 1989 гг. Входил в неформальную «мировую лабораторию» по указанным дисциплинам, поддерживая тесные научные контакты с ведущими учеными из разных стран мира.

¹⁰ Smeed R.J. Some statistical aspects of road safety research. J. Royal Stat., A (I), 1949, 1-34.
Smeed, R.J. Variations in the pattern of accident rates in different countries and their causes. Traffic Engineering and Control 10:364-371; 1968.

¹¹ М.Блинкин, Е.Решетова. «Безопасность дорожного движения: история вопроса, международный опыт, базовые институции», 2013. Издание подготовлено при поддержке Программы «Фонд развития прикладных исследований Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики».

Что было главным в эти годы?

Благодаря своим министерским заказчикам – Г.П.Ивановскому, М.И.Козлову, А.С.Пантелееву – я перестал быть кабинетным ученым: объездил транспортные предприятия едва ли не всех крупных городов страны, приобрел опыт общения с высоким транспортным и региональным начальством.

Я узнал имена и труды А.Зильберталь¹² и Г.Шелейховского¹³. Приведу две характерные цитаты:

«... решение вопросов движения не является чисто математической задачей, а действительно зависит от того, как высоко общество оценивает свое время и свои удобства» (Зильберталь);

«... города предназначены для людей, которые в отличие от обитателей зверинца свободны в выборе места жительства и способа передвижения» (Шелейховский).

У меня образовались активные контакты с урбанистами, архитекторами, специалистами в области ИТ и экономики транспорта.

В те годы я активно конструировал математические модели и много печатался; недавно я сделал сводку результатов по одному из направлений своей тогдашней работы¹⁴.

Выступил в роли научного редактора, автора предисловия и примечаний к русскому изданию высококласной японской монографии по управлению дорожным движением¹⁵.

¹² Абрам Хаимович Зильберталь (1890-1944) – выдающийся советский инженер и ученый в области городского транспорта, закономерностей расселения и транспортного поведения горожан. В 1930-ые годы – главный инженер ленинградского трамвайного треста. Автор монографий «Трамвайное хозяйство» (1932 г.) и «Проблемы городского пассажирского транспорта» (1937).

¹³ Георгий Владимирович Шелейховский (1892 – 1946) – выдающийся советский инженер и ученый в области урбанистики, закономерностей расселения, транспортных систем и экологии городов. Автор легендарной монографии «Композиция городского плана как проблема транспорта» (1934 – 1946 гг.). Книга была запрещена к публикации, а ее автору, во избежание худшего было настоятельно рекомендовано более не писать на подобные темы. Стеклографические копии рукописи Шелейховского были сохранены его учениками и соратниками; в оттепельные 1960-ые годы копии с копий распространялись на манер «самиздатовских» текстов.

¹⁴ М.Блинкин. Модифицированная схема А.Х. Зильберталь: анализ, обобщение, применение (дайджест публикаций 1980-ых годов). / <http://www.waksman.ru/Russian/Vehi/blinkin2.htm>

¹⁵ Иносэ Х. , Хамада Т. Управление дорожным движением. М.: Транспорт, 1983.

С коллегами по отделу мы выпустили монографию в престижной академической серии с истинно пророческим названием: «Итоги науки и техники СССР»¹⁶.

На рубеже 1990-1991 гг. мы с моим покойным другом А.В.Сарычевым ушли из государственной науки и организовали собственное предприятие. Сначала оно скромно называлось «Независимая транспортная лаборатория» или ТРАНСЛАБ, позже, с 2003 года – получило громкое официальное название «НИИ транспорта и дорожного хозяйства».

Тогда же, в начале 1990-ых годов я сдал, надеюсь, последний в своей жизни экзамен: “Corporate Finance” в летней школе, организованной “The London School of Economic and Political Science”

Среди заказчиков ТРАНСЛАБА И НИИТДХ в разные годы было немало незаурядных людей; не знаю, насколько полезны были для них наши советы, но я сам у них многому научился. Назову несколько наиболее известных имен: Н.П.Цах, С.О.Франк, А.М.Лагутин, В.Г.Артюхов, В.П.Рощупкин, И.Н.Слюняев...

В середине 1990-ых годов мы с А.Сарычевым впервые обратились к проблемам «большой» мультимодальной транспортной политики: здесь присутствовал очевидный прагматический аспект – заказчики за это платили; но был и живой научный интерес – тематика оказалась куда как интересней тех, сравнительно более локальных задач, которыми мы занимались ранее.

Много лет спустя тогдашнее погружение в транспортную политику оказалось очень кстати: в транспортной секции «Стратегии-2020», которую я возглавлял в 2011-2012 гг., для меня не было незнакомых тем, или «чужих» видов транспорта.

В 1990-ые годы я печатался редко, что, в общем, неудивительно в рамках профессии частного консультанта. В этом качестве я занимался не только транспортными, но и многими прочими вопросами. С тех пор прошло уже много времени, так что избранные образцы моего тогдашнего «литературного творчества» можно, наверное, опубликовать¹⁷.

¹⁶ М.Блинкин, Г.Гуревич, А.Сарычев. «Автоматизированные системы транспортного планирования» // Итоги науки и техники. Сер.: Автомобильный и городской транспорт, т. 13. - М.: ВИНТИ, 1988 - 121 с. 626.

¹⁷ Указ Президента Российской Федерации «О налогообложении граждан Российской Федерации, имеющих мировую известность и постоянно проживающих за пределами Российской Федерации»

В целях создания благоприятных условий для уплаты налогов в федеральный бюджет гражданами Российской Федерации из числа лиц, имеющих мировую известность и постоянно проживающих за пределами Российской Федерации, постановляю:

За этот текст я получил один из самых лучших гонораров в своей консалтинговой карьере: два билета во второй ряд на премьеру «Хованщины». Речь идет о великой опере Мусоргского, поставленной М.Ростроповичем по оркестровой редакции Шостаковича, разительно непохожей на известную публике, облегченную и сглаженную редакцию Римского-Корсакова.

В 2000-ые публичности в моей работе стало больше. Было, впрочем, ряд тем, от которых ни я, ни мой постоянный соавтор тех лет никогда не уходили.

Первая из них связана с судьбами российских дорог. Здесь бы я хотел отослать читателя, в частности, к нашей совместной лекции¹⁸ (одной из первых публичных и потому достаточно корявой); а также статье на ту же тему в журнале «Россия в глобальной политике», по которой прошла уверенная редакторская рука Федора Лукьянова¹⁹.

Уместно напомнить также и о наших публикациях по классической проблеме “road pricing”; ограничусь ссылкой на одну из них, остро-дискуссионную, посвященную проблеме дорожных налогов и дорожных фондов²⁰.

Мы много раз обращались также к тематике городского транспорта²¹. В итоге этих «обращений» я оказался основательно втянут в обсуждение

1. Правительству Российской Федерации в 2-месячный срок представить в Государственную Думу Федерального Собрания законопроект, регулирующий налогообложение на основании личных заявлений граждан Российской Федерации из числа лиц, имеющих мировую известность и постоянно проживающих за пределами Российской Федерации, или соглашений, заключаемых ими с налоговыми органами Российской Федерации.

2. Установить, что по личному заявлению граждан Ростропович М. Л. уплачивает с 1 ноября 1995 г. в федеральный бюджет в качестве налогоплательщика подоходный налог в размере 5 процентов от суммы совокупного дохода, полученного им в календарном году.

3. Настоящий Указ вступает в силу со дня его подписания.

Президент Российской Федерации Б. Ельцин

Москва, Кремль

24 ноября 1995 года

№ 1179

¹⁸ М.Блинкин, А.Сарычев Российские дороги и европейская цивилизация, 2004. <http://polit.ru/article/2004/06/24/blinkin/>

¹⁹ М.Блинкин, А.Сарычев. Куда ведут российские дороги?//Россия в глобальной политике, 2005, №4

²⁰ М.Блинкин, А.Сарычев. Не выученные уроки (О некоторых трудах Центра фискальной политики), 2002. <http://prompolit.ru/80447>

²¹ Блинкин М.Я., Сарычев А.В. Монетизация вечных ценностей (о ценности времени и жизни применительно к транспортным системам)//- М.: Forbes, октябрь, 2005.

транспортно-градостроительных проблем Москвы и других крупнейших городов России. Я стал активным читателем литературы по урбанистике, познакомился с ведущими российскими (и не только российскими) урбанистами и архитекторами.

Надеюсь, что вскоре будут опубликованы мои «Разговоры с В.Л. Глазычевым по поводу Urban Planning, Urban Design и отечественного градостроительства». Огромное влияние оказал на меня мой старший товарищ, старейший российский урбанист, академик РААСН Юрий Петрович Бочаров. А еще были интереснейшие обсуждения с Е.В.Ассом, А.В.Боковым, А.А.Высоковским, Ю.Э.Григоряном, А.П.Кудрявцевым, С.О.Кузнецовым, А.М.Муратовым, Г.И.Ревзиным, А.А.Черниковым, С.Э.Чобаном...

Я очень благодарен всем этим профессионалам разных поколений и взглядов: урбанистика стала, по сути дела, еще одной моей профессией.

В декабре 2007 года в кафе Билингва я прочитал публичную лекцию с медицинским названием: «Этиология и патогенез московских пробок»²². Текст этой лекции был опубликован в нескольких печатных изданиях и воспроизведен в неслучайном количестве Интернет-ресурсов, в том числе – зарубежных. Через пару лет репортер журнала “The New Yorker” назовет эту лекцию легендарной²³.

С этой лекции началось мое регулярное присутствие в медиа-пространстве. При этом едва ли не каждому очередному интервьюеру мне приходится объяснять, что московские пробки не являются исключительным или главным предметом моих научных интересов.

Мне, и в самом деле, гораздо интересней размышлять, к примеру, над перспективами «Северного железнодорожного широтного хода» и «Северной широтной дороги». Осевым пунктом каждого из этих исторических проектов являются мосты через реку Обь: один, бимодальный – близ Салехарда, другой, автомобильный – на обходе Нижневартовска. Я участвую в обсуждениях по этим поводам не менее 30 лет; только вот мосты все еще не построены...

Блинкин М.Я., Сарычев А.В. Городской транспорт: либеральный взгляд на проблему// <http://www.POLIT.ru/analytics/2005/12/07/transport.html> · 07 декабря 2005

²² М.Блинкин «Этиология и патогенез московских пробок».
<http://www.polit.ru/lectures/2008/01/24/probki.html>

²³ “Stuck” by Keit Gessen, “The New Yorker”, August 2, 2010

В 2010 году мне удалось организовать русское издание знаменитой монографии Вукана Вучика²⁴, нашего общего с академиком Ю.П.Бочаровым американского друга. Издание стало возможным благодаря моему московскому другу – А.Л.Погорельскому, владельцу издательства «Территория будущего». Я вновь, как и в 1983 году, выступил в роли научного редактора, автора предисловия и примечаний.

В начале 2011 года я был назначен руководителем транспортного направления правительственного проекта «Стратегия-2020». В состав нашей группы были приглашены отнюдь не только мои единомышленники; здесь были острые дискуссии, поиски взаимоприемлемых компромиссов и даже письменные жалобы на меня в Правительство от ветеранов отрасли. В итоге получился текст, за который мне, во всяком случае, не стыдно.

В том же 2011 году Я.И.Кузьминов пригласил меня на работу в «Высшую школу экономики».

Абсолютное большинство сотрудников моего института (так же как и моих слушателей в «Высшей школе урбанистики») – совсем молодые люди; мне с ними очень интересно работать.

Формальные сведения о моей персоне, в том числе о моем присутствии в многочисленных общественных, экспертных, координационных и прочих структурах – общедоступны.

С тем, чтобы обозначить предмет моих сегодняшних размышлений, я дам ссылки на свои самые свежие выступления и публикации:

– публичная лекция [«Мобильность будущего: объективные тенденции и наивные заблуждения. Размышления о том, как люди будут передвигаться по городу и миру в середине XXI века»](#);

– научно-популярная статья [«Годо не придет!»](#); размышления о сценариях и итогах 100-летних натуральных экспериментов приспособления города к автомобилю и городской мобильности – к здравому смыслу;

– статья о жизни и трудах князя М.И.Хилкова – моего любимого героя в истории российского транспорта (статья появится в одном из ближайших номеров журнала «Дилетант»).

Поясню в завершение.

Годо – персонаж из пьесы ирландского драматурга Сэмюэля Беккета «В ожидании Годо».

²⁴ В.Вучик. «Транспорт в городах, удобных для жизни», М., Изд-во «Территория будущего», 2011.

Михаил Иванович Хилков – Министр путей сообщений Российской Империи в 1895-1905 гг.; за время его руководства министерством было построено 18 тысяч верст (sic!) основного пути.