



## НА СМЕНУ «РАКУШКЕ» - «НАРОДНЫЙ ГАРАЖ»

Константин КОРОЛЕВСКИЙ,  
заместитель руководителя  
Департамента  
градостроительной политики,  
развития и реконструкции  
города Москвы

Проблема гаражей волнует многие сотни тысяч москвичей - владельцы личных автомобилей. Их число с каждым днем прибавляется, а значит, гаражная проблема обостряется. Правительство Москвы давно занимается ей вплотную, и вопросы гаражного строительства за последние годы не раз рассматривались на его заседаниях. Была разработана специальная городская целевая программа, ход реализации которой и перспективы дальнейшего строительства гаражей стали предметом обсуждения на недавнем очередном правительственном заседании, где мне было поручено выступить с основным докладом.

Прежде чем рассказать о нынешнем состоянии гаражного строительства и его перспективах, хочу успокоить москвичей-«ракушечников»: «ракушки», которые оформлены по всем правилам, сносить не будут, по этому поводу мэр столицы на днях подписал специальное распоряжение. Но по пути «ракушек» мы дальше не пойдем.

Есть две основные причины такого решения. Во-первых, они занимают слишком много дефицитной городской земли, забивают дворы, а во-

вторых, «ракушки» не обеспечивают надежную сохранность автомобилей. Мэр столицы заявил на заседании правительства, что приоритет должен быть отдан «народным гаражам», расположенным в шаговой доступности для владельцев автомобилей. Сами москвичи станут инвесторами при строительстве таких гаражей-этажерок на 20-50 машин, и гаражи будут их собственностью. Места для возведения «народных гаражей», чтобы избежать конфликтов, должны обязательно согласовываться с жильцами домов.

Что же сделано в гаражном строительстве во исполнение городской целевой программы на 2002-2004 годы? За истекшие 18 месяцев сдано в эксплуатацию 105 тысяч машиномест, и на сегодня обеспеченность ими владельцев автомобилей составляет 38

процентов. Конечно, это явно неудовлетворительно, и мэр столицы совершенно справедливо выдвинул задачу по резкому увеличению объемов и сокращению сроков гаражного строительства, которое является для города важнейшей стратегической социально-экономической целью. Ее достижение - в интересах практически всех москвичей.

В соответствии с Генпланом развития Москвы планируется довести обеспеченность владельцев автомобилей машиноместами к 2007 году до 50 процентов, к 2010-му - до 60 и к 2020-му - до 70 процентов. Задача настолько же важна, насколько и сложна.

Какой мы видим перспективу гаражного строительства? Во втором квартале нашим департаментом совместно с другими заинтересованными организациями разработана комплексная схема

размещения объектов, состоящая из четырех блоков. Первое направление - гаражи и стоянки будут возводиться при реализации жилищной программы, внутри существующих микрорайонов. Далее, увеличение числа машиномест будет достигаться за счет более эффективного использования действующих плоскостных стоянок. В третьих, взят курс на создание перехватывающих парковок, позволяющих владельцам во избежание пробок на дорогах и в целях экономии времени оставлять свои машины на этих стоянках и добираться до работы или, скажем, магазина общественным транспортом. Ну и четвертый блок включает в себя оборудование мест для временного хранения автомобилей.

Формы, размеры «домов для машин» могут быть самыми разными, но наиболее перспективным направлением с учетом дефицита городской земли является возведение многоэтажных гаражей. Анализ существующих 5058 объектов хранения ав-

томобилей позволил определить 709 плоскостных стоянок, на месте которых можно строить многоэтажные гаражи.

Правительством Москвы поставлена задача: к 2007 году увеличить число машиномест в полтора раза, что позволит тысячам москвичей - владельцев автомобилей избавиться от давней «зубной» боли, убрать значительную часть машин с проезжей части дорог, тротуаров и дворов.

Естественно, самый главный вопрос, который волнует подавляющее большинство автомобилистов, - слишком высокие цены на гаражи. В результате ряда принятых мер себестоимость машиноместа удалось сбить до 2700 долларов, но и такая плата большинству автолюбителей не по карману. Большие надежды в этом смысле мы возлагаем на «народные гаражи». Необходимо разработать такой их проект, чтобы цены были доступны большинству москвичей, имеющих личные машины.

Недавно в полупустом вагоне вечернего метро наблюдал шокирующую картинку: шестипудовый жгучий брюнет (явно не местный) вызывая демонстративно сидящего русскому парню растяжку ног, закидывая их поочередно на верхний поручень. Агрессия из «каратиста» буквально перела, нагнетая удручающую атмосферу. Но вот на следующей станции вошли двое не менее мощных русских «бычков», и южанин мгновенно утихомирился.

Да, пока еще мы хозяева в собственном доме. Пока еще критическая инородная масса не сформировалась, чтобы начался обальный процесс низвержения русского этноса на его же территории. Однако еще не вечер. И наша беспечность в миграционном вопросе пока не успела обернуться унижением, экономическим вытеснением, морально-психологическим изведением той основной части исконного населения, которая в решающей мере определила интеллектуальное и культурное лицо страны.

Проблема, стало быть, не в том, чтобы не дать свершиться злой метаморфозе русской любви к младшим братьям из бывших советских республик, чувства которых долго оберегались от обид - пока эти самые чувства не покрылись надменной оболочкой национального чванства. Проблема в том, чтобы предотвратить прогрессирующее размножение в российских регио-



## НЕ ЗАДОХНУТЬСЯ БЫ В БРАТСКИХ ОБЪЯТИЯХ

Вадим МАРКУШИН,  
политолог

нах нелегалов из Китая, Вьетнама, других дальних стран, остановить миграционный беспредел, который начал нарастать при Горбачеве, достигнув расцвета в годы «демократии». Проблема также в том, чтобы перекрыть (экономическими задвижками) убыль высокообразованного человеческого потенциала.

Как это сделать? Умных рецептов много, их производят целые институты. Но нет твердой, нацеленной на длительную перспективу правительственной стратегии, которая бы подкреплялась внятными практическими решениями по разным направлениям и демонстрировала понимание геополитической значимости данного вопроса. Впрочем, вполне возможно, что такое понимание есть, да нет желания обременять себя черновой организационной работой. Обычный российский пофигизм.

Прислушайтесь: масса всяких мнений и разговоров о зажатых националистическими тисками диас-

порах, об ущемленных правах русскоязычных меньшинств, застрявших на новоявленных чужбинах - при отсутствии практических шагов, которые бы не только не затрудняли, но даже стимулировали возвращение на свои малые родины разбятых семейств и одиночек. Иные говорят: у них было время на раздумья, а теперь поезд ушел. Какое-то чиновничье скудоумие вперемешку с черствостью. Мало ли какие были у людей причины, не позволившие им быстро сориентироваться и перебраться на новое место жительства в одном из российских регионов. Не по-христиански крест-то ставить на миллионах соотечественников.

Тем более что есть где разместить их, есть что осваивать для нормального проживания. Одних покинутых военных городков великое множество. К ним, конечно же, мастеровые руки надо приложить, да в эти руки вложить необходимый инструмент, да стройматери-

лами обеспечить. А как по-другому? Немцы вон показали, как обветшалые военные городки нашей бывшей Западной группы войск превращать в жилые оазисы. Можно съездить посмотреть, поучиться. Было бы желание.

Есть также сотни и сотни покинутых русских деревень, в которых ох как хорошо бы возродить былую жизнь! Но опять же подвижники нужны во властных структурах. Нужна поддержка всей страны, прежде всего моральная. Нужно внимание СМИ, которое нынче бездарно расходуется на массу пустяков, на уничтожение морали, «звездное» пустозвонство. Как стать «звездой»? Как выиграть миллион? Как пробыть в «герои» на экзотическом острове? Шумим, братцы, шумим. Вконец отравили сами себя заморской едой и попой. Вытравили понимание, что нации нужны прежде всего хорошие плотники, каменщики, землекопы, скотоводы, мастера по дереву и металлу, инженеры. А уж потом - те, кто поет и пляшет. Давайте напряжем наше национальное серое вещество и повернем наши головы к этим нуждам.

Плечом о ничтожной рождаемости в русских семьях, паникуем, наблюдая высоченную рождаемость в

тысячах и тысячах иммигрантских семьях - но палец о палец не стукнем, чтобы возродить эту традицию в русском доме. Чтобы заинтересовать коренных россиян квадратными метрами, сотками, кредитами, чем угодно пускать корни в русскую землю, растить здоровое потомство, упрочивая тем самым позиции Государства Российского. Будто и в самом деле одним днем живем. Или от выборов до выборов.

При этом показываем на Европу, мол, там тоже приходится по полтора ребенка на семью. Мол, там тоже иммигрантская масса растет. Но что нам Европа, у нас свои обстоятельства, свои территориальные и ресурсные масштабы, которые диктуют необходимость в приросте, а не убыли исконного населения. К тому же в Европе основательные законы, во многом нейтрализующие угрозы внешнего засилья. Подобным законодательством пора бы и нам обзавестись. И если мы этого не сделаем, если пустим на самотек, русский народ постепенно растворится в растущей массе других народов, уразумевших, что Россия в силу ее собственной безалаберности является прекрасной территорией для ползучей экспансии.

Миграция человечества - процесс естественный. Иностранцы рабочие - это нормально. Переплетение культур - полезное явление. Однако во всем должна быть мера. И глубоко продуманный государственный порядок.



## ПОЧЕМУ ЗАПАД ДОЛЖЕН БЕРЕЧЬ РОССИЮ?

Владимир ГУБАРЕВ,  
лауреат Государственной  
премии СССР

Сюжет знаменитого фантастического романа о продавце воздуха становится реальностью. В России уже появилось несколько компаний, главная цель которых - торговля воздухом Отечества. Дело в том, что международное сообщество решило установить квоты на загрязнение атмосферы планеты разными странами. Киотский протокол предусматривает, что если та или иная промышленная держава не укладывается в свои квоты, то она обязана или сокращать свое производство, или покупать квоты у тех стран, которые их не используют.

Идея, конечно же, эlegantная, но она вызывает ожесто-

ченые споры уже не только среди ученых, но и среди политиков. В частности, президент США Джордж Буш отказался подписать Киотский протокол, который, по его мнению, будет сдерживать развитие экономики США. В этом он, безусловно, прав, но одновременно он лишил надежды получить от Америки заветные миллиарды долларов, которые по замыслу авторов Киотского протокола американцы должны платить странам, не загрязняющим атмосферу.

Естественно, первыми в очередь за этими мифическими миллиардами стояли россияне. Не случайно даже

Анатолий Чубайс однажды заявил, что он надеется получить несколько миллиардов, чтобы вложить их в развитие энергетического комплекса.

Правда, почему-то никому не пришло в голову, что американцы не столь наивны и примитивны, чтобы развивать чужие экономики за счет собственной. В общем, судьба Киотского протокола на грани катастрофы, которая, вероятнее всего и произойдет, потому что ни одно международное соглашение сегодня не работает, если под ним нет подписи США.

Однако климат на планете меняется. Причем не в лучшую сторону. Очень многим районам Земли в XXI столетии суждено переживать глобальные кризисы и катастрофы - ураганы и засухи, наводнения и тайфуны, град летом и зимние грозы.

В чем же главная причина столь резких изменений климата?

Антарктида позволила ученым заглянуть в те процессы, которые шли на Земле сотни тысяч лет назад. Ледяной керн, взятый на станции «Восток», показал, как колебалось содержание углекислого газа за последние 400 тысяч лет. Оказалось, что в минувшем столетии содержание углекислого газа в атмосфере увеличилось на 30 процентов!

«Цивилизация машин», которые «поедают» нефть, газ и уголь, начала свое наступление на экологию. За вторую половину XX века выброс в атмосферу углерода увеличился почти в пять раз. Если ситуация не изменится, то менее чем через полвека углекислого газа на Земле станет в два раза больше. Это вызовет рост температуры почти на пять градусов.

Итак, катастрофа неизбежна?

По мнению наших ученых, богатым странам можно и не

сдерживать развитие собственной индустрии, но за это следует платить тем, кто обеспечивает нормальную жизнь на планете. И первой среди таких стран следует назвать Россию, так как сегодня именно она спасает человечество.

«Наша страна имеет огромный массив ненарушенных, слабонарушенных и восстанавливающихся естественных экосистем, они составляют 22 процента глобального естественного массива, занимающая 11 миллионов квадратных километров, - такой вывод делают ученые РАН. - Следовательно, Россия представляет собой пространство чистого стока антропогенного углерода».

Казалось бы, мировое сообщество должно принимать все меры, чтобы охранять природные экосистемы России. Многие развитые страны давно уже исчерпали свой экологический ресурс и теперь безвозмездно «экс-

плуатируют» экосистемы соседних стран. Однако мировая рыночная экономика не учитывает этого, так как развитые страны, и в первую очередь США, пока не включают экологическую составляющую в цену своей продукции.

Ученые провели предварительные расчеты по тому, сколько стоит «нейтрализация» экосистемами России одной тонны углерода. Американские эксперты называют цифру порядка 500 долларов, японские - 300, европейские - 200 долларов. В таком случае, даже по самым минимальным оценкам, ежегодно Россия поглощает углерода на сумму от 160 до 325 миллиардов долларов!

Поистине «цена воздуха» сегодня необычайно высока, и компании, которые намереваются его «продавать», должны быть сказочно богаты. Может быть, настала пора подумать об этом на государственном уровне?