



СРЕДА ОБИТАНИЯ - ОТРАЖЕНИЕ ДУШИ

Юрий ШНУРКОВ,
заместитель начальника
департамента ЖКХиБ
правительства Москвы

Трудно себе представить такое, но мне пришлось увидеть своими глазами: водитель легковой иномарки, обезвешая одну из многочисленных летних московских пробок на оживленной автомагистрали, повел машину прямо по цветнику. И ведь сердце не дрогнуло — такую красоту, такой труд под колеса!

Честно говоря, каждый год, готовясь к традиционному весеннему субботнику по уборке Москвы, не то чтобы сомневаемся, но ждем с опасением: поддержит ли нас москвичи с той активностью, на которую мы рассчитываем? В этом году, по нашим планам, согласованным с районными управами и префек-

турами, в субботниках — а они пройдут 17 и 24 апреля — примут участие около 430 тысяч жителей столицы.

На основной части объектов весеннего благоустройства города уже вовсю работают профессионалы: коммунальщики, дорожники, строители. Месячный благоустройства начался даже раньше предполагаемого срока — как только позволила погода и сошел снег. Составлен перечень объектов, определен объем работ — назову важнейшие, от которых зависит не только внешний облик города, но и его нормальное функционирование, безопасность жителей.

В первую очередь это дороги. За зиму от перепада темпера-

тур, из-за особенностей сезонной эксплуатации дорожное покрытие во многих местах пострадало. Капитальный ремонт, по погодным условиям, начинать еще рано, а «ямочный», местный, уже давно идет. Дорожники применяют «литой» асфальт, более надежный и долговечный. Всего планируется привести в порядок более 400 тысяч квадратных метров дорог. Каждый погожий день используется сейчас для обновления разметки пешеходных переходов, продольной разметки транспортных магистралей.

Отремонтим более двух тысяч водоотводящих устройств, отмоём от зимней грязи и копоти четыре тысячи газонов и цоколей зданий. Запланирован большой объем по ремонту отмосток зданий, подъездов. Технические средства для месячника по благоустройству имеются в необходимом количестве.

Коллективы промышленных и торговых предприятий, учреждений должны привести в порядок свои здания и прилегающие

территории. Многие уже начали эту работу. Предполагается, что из города будет вывезено более 300 тысяч кубометров мусора. Во время субботников полигоны по переработке отходов будут принимать их бесплатно.

Все перечисленные — впрочем, как и многие другие — работы по весеннему благоустройству столицы, безусловно, будут выполнены даже в большем объеме. Но все это делается, так сказать, в рамках служебных обязанностей. А где, спросите, помощь и участие населения?

Традиционно самое активное участие в субботниках принимают школьники, учащиеся ПУ, колледжей и вузов. Они приводят в порядок скверы, парки, бульвары столицы, территории своих учебных заведений. Но остается еще более 20 тысяч дворовых территорий. Вот здесь-то москвичи и могут в полной мере проявить свое отношение к родному городу, району, двору, наконец.

Большинство московских дворов участвуют в программе «Мой двор, мой подъезд». За-

мечено: там, где эти территории благоустроены, люди стараются сохранять и умножать сделанное не только на субботниках, а в течение всего года. Но, к сожалению, не везде. Есть другие дворы, где газоны изуродованы автомашинами, где роятся стилизные свалки бытового мусора. Причина в том, что здесь обитают люди, позволяющие себе проехать на машине по газону, равнодушно смотрящие на то, как подростки ломают скамейку. Есть мамы, швыряющие пустую пачку из-под сигарет или чипсов не в урну, а себе под ноги... И образуется вокруг таких людей «мерзость запустения», которая свидетельствует об отсутствии не только элементарной культуры, но и самоуважения.

Трудно спорить с пословицей «чисто не там, где убирают, а там, где не сорят»: в ней — правда. Но не вся. Верным, наверное, будет и такое утверждение: чистым и ухоженным выглядит тот дом, двор, город, который любят. Его хозяева не только не пожалуют усилий на

наведение и поддержание порядка, но и поберегут то, что сделано другими.

В рамках месячника накануне майских праздников Москву украсят десятки цветников. Осенью прошлого года на 100 тысячах квадратных метров высажены ранние цветы — тюльпаны и нарциссы, к майским праздникам цветочный наряд Москвы дополнит морозоустойчивая виола. В первую очередь — возле мемориальных комплексов, в местах массовых гуляний. Площади столичных цветников год от года увеличиваются, становятся краше и разнообразнее. В то же время после зимы сотни квадратных метров газонов приходится прямо-таки реанимировать — настолько изуродованы они владельцами автомашин. Это тоже проявление равнодушия к городу, который дает нам кров, работу, радость общения...

Уверен: тот, кто выйдет на субботник вместе с детьми и соседями облагородит хотя бы небольшую часть окружающей его среды, сделает лучше и себя...

Не проходит и дня, чтобы СМИ не сообщили об очередной аварии на трубопроводах. Волна ЧП прокатилась от Питера до Владивостока, не обходя и столицу, где все мы стали свидетелями прорыва водопровода едва ли ни в самом центре Москвы. Я думаю, что не у меня одного, но и у многих миллионов сограждан возникает вопрос: «Что же делать?» Нельзя в конце концов мириться с тем, что кривая ЧП растет год от года. И если раньше расхожим лозунгом была «битва за урожай», то сегодня развернулось настоящее сражение за тепло, свет, воду в наших домах.

Не очень-то доверяя официальной статистике, приведу все же несколько цифр, которые наглядно иллюстрируют ситуацию, в которой оказались россияне. Зимой 2000-го в России насчитывалось шесть «замороженных» коммунальщиками регионов, в 2001-м — десять, в 2002-м — четырнадцать. В 2003-м году из-за изношенности трубопроводов мерз уже двадцать один регион — почти четверть населения.

Мнение специалистов таково: пик кризиса в ЖКХ еще впереди. И на банальный в общем-то вопрос: что делать?! — есть и не менее банальный ответ: быстрее проводить реформу жилищно-коммунального хозяйства. Это не значит в очередной раз повышать тарифы на услуги монополистов. Нужно



В ПЛЕНУ ДЫРЯВЫХ ТРУБОПРОВОДОВ

Леонид БОБЫЛЕВ,
член Международного общества
по механике грунтов, геотехнике
и фундаментостроению,
кандидат технических наук

собранные ими деньги направить на модернизацию отрасли, а не в карман олигарху или чиновнику.

Не единожды я обращался с открытыми письмами и к бывшему Президенту России и к руководителям правительства, но они меня тогда, в 1990-е годы, в самый разгар передела собственности, так и не услышали. А речь шла о главном — о первоочередных задачах коммунальной реформы, необходимости замены изношенных стальных трубопроводов, проложенных еще в советское время и обеспечивающих подачу тепла, воды, газа, нефти в города и поселки. Мои предложения сводились к следующему: новые магистральные сети прокладывать с использованием труб из современных материалов, а при ремонте старых — использовать неразрушающие технологии, кото-

рые позволяют ликвидировать аварии без рытья котлованов, путем «точечно-го» лечения магистрали. На языке специалистов это называется «санация». Современные приборы позволяют находить потенциально опасные места и ликвидировать их, предупреждая возникновение ЧП. Но все новое приживается у нас с трудом. В Москве и других крупных городах эти технологии внедряются, но в целом Россия живет еще по старинке, на авось...

Чего ждем? 80 процентов тепловых сетей уже отжили свое, и в ближайшие годы именно теплотрассы могут стать источником крупных аварий и катастроф. Особая проблема — нефтепроводы. У каждого из них есть хозяин, но он, как правило, больше заботится о прибылях, чем о состоянии магистрали. По данным МЧС России, ежегодно регист-

рируется около 20 тысяч утечек нефти. В результате этих бедствий концентрация нефтепродуктов в водоемах крупных городов превышает в 9-15 раз предельно допустимые нормы, а загрязнение почвы — в 150-200 раз. Десятки тысяч гектаров земли вышли из хозяйственного оборота в результате аварий. Ежегодно из-за коррозии нефтепроводов мы теряем от 10 до 15 миллионов тонн нефти. Ликвидация одной крупной аварии, подобной той, что произошла в Усинском районе Республики Коми, когда все устье реки Печоры покрылось толстым слоем вязкой черной массы, обходится в 200-300 миллионов рублей. Вообще ущерб окружающей природе от утечки нефти в России уже сейчас превышает доход от ее экспорта.

Расчеты показывают, что только на ремонт водо-, газо-, тепло-, нефтепроводов потребуется затратить несколько бюджетов страны, отложив на неопределенное время финансирование других отраслей, социальной сферы, здравоохранения, науки, образования...

Бывший премьер Михаил Касьянов не мог не знать о состоянии дел в ЖКХ, и когда он заявил, что на модер-

низацию коммунальной сферы требуется всего 300 миллиардов рублей, я, как специалист, только развел руками... 300 миллиардов — для замены и ремонта всех трубопроводов, протяженность которых 17 миллионов километров, два миллиона из которых проложены под землей, — это ли не хлестаковщина?!

Правительство уверяет, что в бюджете страны нет средств для лечения «артериальной» системы ЖКХ. Согласен. Но они есть у монополистов, которые их эксплуатируют. Как же заставить их раскошелиться?

В США, например, есть закон о трубопроводном транспорте, который обязывает владельца конкретной трубы и конкретного трубопровода думать не только о прибыли, но и о безопасной эксплуатации. Случилась авария — оплачивай издержки из собственного кармана. Во-первых, это компенсация жителям, оставшимся без тепла и воды, во-вторых, природоохранным ведомствам — за ущерб природе. Далее, спасателю — за работу. И если ты попробовал сплутовать, скрыть размер ущерба, то сядишь на скамью подсудимых. Есть еще и Уголовный кодекс.

Неплохо бы и нам подобный закон принять. Это я обращаюсь уже к депутатам нынешней Госдумы. Пусть подумают, а поводом для размышлений — предостаточно.



ОСТАНЕТСЯ ЛИ РОССИЯ МОРСКОЙ ДЕРЖАВОЙ

Валентин СИНЕЦКИЙ,
директор Научного
центра Совета
по изучению производительных
сил РАН, доктор военных наук

В последние годы много говорится об утрате Россией морских позиций, о том, что ее вытесняют с Мирового океана. В системе межгосударственных отношений в области морской деятельности Россия утратила лидирующие позиции. Падает общественный интерес к морю и морской деятельности, уровень морской культуры в государстве снижается. Увы, это не пустые слова.

Во-первых, после распада СССР Россия отодвинулась на северо-восток от Балтийского и Черного морей, там у нас остались совсем небольшие участки побережья. Во-вторых, в связи с упадком флота — как военного, так и гражданского — был потерян целый ряд стратегических позиций. Например, 95 процентов российских внешнеторговых грузов сегодня перевозятся зарубежными судовладельцами. Нам теперь возить, собственно

говоря, не на чем. Еще немного — и российские транспортные морские суда, которых сегодня осталось всего 200 единиц, будут списаны в утиль по возрасту, а новые суда под российский флаг не придут. В советские же времена наши суда перевозили 70 процентов внешнеторговых грузов. Вполне красноречива и такая цифра: более 60 процентов биоресурсов, добываемых в исключительной экономической зоне России, экспортируются в виде сырья и полуфабрикатов. В то же время импортируется более трети потребляемых товаров, причем в рации питания среднестатистического россиянина рыбная продукция присутствует в объеме 10 кг в год, что вдвое ниже рекомендуемой медиками нормы.

Потребности России в новых гражданских судах велики, одна-ко строят их мало. Общая нагрузка мощностей отечественного

судостроения не превышает четверти возможностей. Основной причиной сложившегося положения является отсутствие в России благоприятных предпосылок для строительства судов на внутренний рынок. Действующее в стране неравное для наших и зарубежных судостроителей условия инвестирования этого производства и избыточные налоговые пресс вынуждают отечественных судовладельцев заказывать суда не на российских верфях, а на зарубежных. Ежегодно российские судостроительные компании строят за рубежом не менее 20-25 новых морских гражданских судов на сумму не менее 400 млн. долларов. Эти суда вполне могли быть построены на наших верфях — если бы российские условия кредитования по величине процентных ставок, налогообложения и таможенным сборам за импортируемые комплектующие изделия не приводили к значительному увеличению итоговой стоимости судов. Сегодня строительство флота под российским флагом заведомо убыточное.

Как переломить ситуацию? Прежде всего надо решить проблему «дешевого флага». Есть це-

лый ряд государств, установивших для судовладельцев весьма небольшие налоги и предоставивших им возможность плавать под своим флагом. Русские моряки запросто эксплуатируют суда под флагами Либерии или Панамы, платят там налоги, которые недополучает Россия. Сегодня только фрахт за перевозку российских экспортных грузов составляет до 6 млрд. долларов в год. Разве это нормально?

Сейчас разрабатываются проекты документов по созданию соответствующего судового реестра. Многие страны применили такую практику, и им удалось каким-то образом возратить часть судов под свой флаг. Экономический смысл прост: налоговый пресс на суда, зарегистрированные в этом реестре под флагом России, снижается до уровня, характерного для стран «удобных» флагов, и приближается к условиям мирового фрахтового рынка.

Но пока этот закон в стадии разработки. Принять его не так просто. Государственная дума уже не один год этим занимается, но ничего не выходит: нет единой точки зрения. Кто-то считает, что мы потеряем налого-

вую базу, кто-то приводит иные аргументы. Но практика показывает, что делать это все-таки нужно. Сегодня фактически все основные фонды морской хозяйственной деятельности приватизированы, и, естественно, новые хозяева ищут более выгодные условия, находя их, к сожалению, за границей. Если не пойти на кардинальные меры, не заинтересовать судовладельцев более привлекательными экономическими условиями, флот можно окончательно потерять.

Считается, что под зарубежными флагами сегодня плавают около 60 процентов судов бывшего транспортного флота России. При этом цифры, характеризующие проблему «чужого флага», колеблются в значительных пределах и недостаточно исследованы. Дело в том, что «чужой флаг» — довольно непрозрачный институт, здесь возможны серьезные погрешности. Существует масса трактовок того, кто контролирует «сбежавшие» суда. Но в итоге обстановка складывается крайне неблагоприятная для экономических интересов России. Видимо, какое-то влияние на эту сферу оказывают и криминальные, теневые структуры. Не секрет, что во многих портах эта проблема стоит очень остро. Достаточно вспомнить Новороссийск.

Пути преодоления негативных тенденций в области мор-

ской деятельности были определены Морской доктриной РФ на период до 2020 года, утвержденной Президентом Российской Федерации Владимиром Путиным в 2001 г. Она определяет долгосрочные задачи национальной морской политики. Важно, что доктриной определен конкретный порядок участия в решении этих задач Правительства РФ — через федеральные органы исполнительной власти и Морскую коллегию. На этом основании и во исполнение поручения Президента России в том же году создана Морская коллегия под непосредственным руководством премьер-министра. В течение 2001-2004 годов она показала себя двеспособным, эффективным и перспективным органом. Однако в связи с осуществляемой реформой системы федеральных органов исполнительной власти дальнейшая судьба Морской коллегии не ясна, и это вызывает у моряков тревогу. Хотелось бы думать, что вместе с водой не выплеснут и ребена.

В любом случае необходимо создание административно-правового механизма государственного регулирования и развития морской деятельности в целом. У России века ушли на то, чтобы стать морской державой. Неужто мы окончательно спустим гордый флаг прадедов?