

БОЛЬШАЯ ПИРАМИДА ИЗ МАЛЕНЬКИХ СЕМЕЧЕК



ФОТО АЛЕКСАНДРА МАТЮШКИНА

Немного, надо думать, в нашей не совсем рыночной экономике успешно развивающихся видов бизнеса. Но они все-таки есть. Один из них - торговля семечками.

Это едва ли не единственный вид истинно национального бизнеса, успешно выдержавший испытания и покойным социализмом, и пришедшим ему на смену капитализмом. Семечки - испытанное успокоительное средство - с одинаковым аппетитом грызут что «старые», что «новые» русские. «Бывает, нервы так напряжены, что никакое элениум не помогает, - сетовала корреспонденту «МС» менеджер одной из крупных компаний. - Ну, беру семечки, сажусь к телевизору - стресс как рукой снимает». Помимо успокоительных свойств семечки обладают еще одним ценным качеством: могут заменять многим (а очень многим и заменяют) средство для похудения - обладая прекрасной способностью отбивать аппетит. Наконец, «семечки, как известно, лучшее средство для борьбы с курением», - совершенно верно заметила одна из типичных торговцев возле станции метро «Коломенская».

А много ли, спросите, мы об этом бизнесе знаем? Чиновники весьма благодушно закрывают глаза на торговлю семечками. Видимо, считая ее совсем и не предпринимательством, а так, не более чем баловством. Ну, сидит себе «бабуля», торгует из мешка, зарабатывая копейки. «Бабуля», положим, действительно получает копейки - весьма скромную прибавку к пенсии от своего не менее скромного бизнеса. Того же, однако, не сказать о людях, поставивших эту торговлю на регулярную основу. Наценка на семечки больше, чем на наркотики, уверяет один из оптовых торговцев на одном из рынков.

Бизнес построен так. Аграрии Московского региона семечками практически не занимаются. Масложировые комбинаты Москвы и области тоже предпочитают завозить готовое масло, лишь разливая его на месте по бутылкам. Единственный источник поступления семечек в Москву - это торговцы с юга. Они привозят семечки крупными партиями по 20-25 тонн и больше на арендованных грузовиках. Дальнейшая судьба товара определяется на оптовых рынках.

Никто до сих пор не делал подсчетов, сколько же семечек ежедневно продается в Москве. Учесть, конечно, этот бизнес сложно. Но все-таки можно.

Начнем с розничной торговли. стакан (точнее, кружечка) в людном месте, как правило, стоит от 3 до 5 рублей. В день наиболее умелые торговцы продают по 100 и больше стаканов. Умножив на число людных мест (по моим подсчетам, примерно 52-55 на Москву), получаем 250-275 рублей на стакане. Возле каждого людного места стоят 2-3 торговца семечками - это около 700 рублей. Объем продаж - до 100 стаканов в день, итого - 70 тысяч рублей. Продажи возрастают весной, летом и ранней осенью. В зимние месяцы торговля идет хуже. Но в целом годовой оборот на розничном рынке семечек, по самым скромным и приблизительным подсчетам, превышает 25 миллионов рублей.

В Москве несколько признанных центров оптовой торговли семечками. На каждом оптовик (как правило, плохо говорящий по-русски) в среднем продает по 100-120 килограммов в день. Теперь можно подсчитать доходы. Нанять грузовик с юга до Москвы - 40-45 тысяч рублей. Цена закупки у водителя - 1,5-2 рубля за килограмм. Цена дальнейшей продажи - 14-15 рублей за килограмм. В результате реализация только одной партии в 20-25 тонн семечек приносит маститому оптовику около 200 тысяч рублей. За месяц, по признанию одного из субъектов этого рынка, партий набирается не один десяток.

При этом доход может возрасти в разы, если оптовик участвует в производстве жареных семечек. Наверняка многие замечали заповоленные точки розничной торговли аккуратные пакетики с жареными семечками «От бабы Нюры», «Кубанские», «Краснодарские» и прочие. Не верьте - все они из Подмосковья. Как удалось выяснить корреспонденту «МС», в области расположено несколько мини-фабрик по производству жареных семечек. Производительность каждой - примерно 100-110 килограммов за смену. Пакетик - 10 граммов, розничная цена - 5 рублей. «Итого» с фабрики подсчитать довольно легко.

Так складывается большая доходная пирамида из маленьких семечек. Причем пирамида из года в год растущая. Не контролируемая никакими санэпидстанциями. И - увьи! - не облагаемая налогами.

Геннадий ВОСКРЕСЕНСКИЙ

Строительство транспортного коридора в Крылатском уперлось в стену непонимания. Как только информация о закладке нового, Краснопресненского, проспекта, который, по замыслу проектировщиков, должен соединить центр столицы и федеральную трассу Москва-Рига, выплеснулась на страницы газет и экраны телевидения, жители Западного административного округа вышли на улицы, выражая свой протест. «Долой стройку!», «Нам не нужно объяснений, мы не хотим, чтобы наши дома «уплыли» вместе с грунтовыми водами!», «Сохраним в первозданном виде экологию района!» - таковы лозунги митинговой стихии. О проблеме строительства Краснопресненского проспекта мы писали и раньше (см. «Московскую среду» № 20), но протесты жителей продолжаются, продолжает работать и согласительная комиссия, которая ищет компромиссные решения... Эпицентр противостояния - элитный район Крылатское, где немало престижных новостроек.

Что же подвинуло людей на протест? Анализируя ситуацию, приходишь к выводу, что прежде всего слухи. Активисты пугали людей экологической катастрофой, тем, что расположенные вблизи строительства дома рухнут, исчезнут деревья... К сожалению, власти Крылатского вовремя не ознакомили жителей с градостроительными планами, не рассказали обо всем в деталях: где пройдет трасса, о мерах по сохранению среды обитания, о проблемах безопасности проекта... Чиновники спали. Сон разума рождает чудовищ не только в виде слухов и сплетен, но и вполне реальных - в виде митинговщины, которая стеной стала на пути магистрали, позволяющей разгрузить центр столицы от пробок на дорогах.

Я отнюдь не хочу бросить камень в общественность, в людей, выражающих свой протест. Проблемы в связи со строительством магистрали есть. Во-первых, стоимость жилья в домах, расположенных рядом с магистралью, существенно снизится. Во-вторых, ухудшится экология. Это связано с выхлопными газами, и с вырубкой деревьев, неизбежной при стройке такого масштаба. И в третьих, пожалуй, самое главное - это строительство тоннеля под Москвой-рекой и Строгинской поймой. Часть его пройдет рядом с наземными строениями, и жители опасаются, не рухнут ли их многоэтажки...

Словом, прежде чем строить, надо, теперь уже сообща с взволнованной общественностью, хорошенько разобраться.

Строительство магистрали ведется в соответствии с распоряжением правительства Москвы от 16 июня 2003 года № 1013-РП. На участке проспекта от МКАД до проспекта Маршала Жукова автомагистраль параллельно со Строгинской линией метро нырнет под землю. И голубые поезда наконец-то доберутся в далекий северо-западный угол столицы. Кстати, ветку метро от станции «Крылатское» до станции «Строгино» не случайно решили запараллелить с автомагистралью: это удешевит строительство.

Подземную часть трассы намечено прокладывать с помощью тоннелепроходческого щита, использовавшегося для строительства аналогичного сооружения в Лефортове. Часть новой магистрали пройдет под землей вблизи домов №№ 29 и 31 по улице Крылатской. При этом воздух, загрязненный автомобильными выхлопами, при выходе из тоннеля подвергнется газоочистке.

Проектировщики сообщают, что проект строительства Краснопресненского проспекта предусматривает озеленение прилегающей территории. Вблизи границы Серебряноборского лесничества будет заложена лесополоса из пяти рядов лиственных деревьев. Вдоль улицы Крылатской в два ряда посадят тополя, создадут лесозащитную полосу у Крылатских прудов. Кроме того, прекратится свободный проезд машин на территорию природного парка «Москворецкий». Все желающие отдохнуть на лоне природы должны будут оставить железных коней на стоянках. Все это и многое другое предусмотрено в проекте Краснопресненского проспекта, разработанного ОАО «Метротрипротранс». Заказчиком строительных работ выступает ООО «Организатор». Первая очередь магистрали должна быть введена в эксплуатацию в 2007 году, вторая - в 2008-м. Но...

ЕСТЬ ЛИ СВЕТ В КОНЦЕ ТОННЕЛЯ?



ФОТО АЛЕКСАНДРА МАТЮШКИНА

Митингующие грозятся перекрыть автомагистраль и призывают перейти к акциям гражданского неповиновения...

В качестве посредника между проектировщиками, строителями и жителями района решил выступить префект Западного административного округа Юрий Алпатов.

- Я тоже житель Крылатского, - говорит он. - На Крылатских холмах прошло мое детство. Я считаю, что о сложившейся ситуации нужно говорить предметно и решать наиболее важные вопросы. Есть проблемы экологии, проблема увеличения шума, который будет не только во время строительства, но и при эксплуатации трассы. Очень важен вопрос безопасности проживания людей в домах, расположенных вблизи строительства. Обобщены воедино и переданы строителям все требования жителей по установке очистных сооружений для выхлопных газов, созданию заградительной шумопоглощающей системы. Также, надеюсь, будет перенесен выход трассы на поверхность подальше от жилых домов. Если возникнет необходимость, этот вопрос будет поставлен перед правительством Москвы и на федеральном уровне. Я буду отстаивать интересы жителей.

А что думают сами жители Крылатского? Например, Виктор Быковский считает, что дорога очень нужна.

- Может быть, - говорит он, - против строительства трассы выступают люди, которые не имеют собственного автотранспорта, а я этот транспорт имею. И хорошо понимаю, какие проблемы ожидают нас совсем скоро, если уже сегодня не начать строительство магистрали.

Житель дома № 29 по улице Крылатская Игорь Владимиров в числе протестующих. Но он - за конструктивную позицию.

- Мы не против трассы, а против того, чтобы она закрыла нам проход к Москве-реке. Если выход магистрали из тоннеля на поверхность земли перенести на 300 метров в сторону Московской области, то разом исчезли бы многие вопросы, - считает он.

Увидим ли мы свет в конце тоннеля и чем закончится история со строительством Краснопресненского проспекта, покажет время. Важно и жителям, и власти сообща искать выход из сложившейся ситуации.

Илья АНДРОСОВ

Р.С. Автор благодарит сотрудников пресс-центра префектуры Западного административного округа Александра Лоскутова, Марию Карлову, Сергея Живаева за содействие в подготовке этого материала.

ЭКСПЕРТИЗА

Александр ЛЕВЧЕНКО, начальник управления экономического развития правительства Москвы: - Эта трасса нужна городу: Москва задыхается в пробках. Сегодня мы строим уникальный по своей разработке тоннель на средства столичного бюджета. Я считаю, что жители района должны прислушаться к мнению 10 миллионов москвичей.

Наталья БРИНЗА, первый заместитель руководителя Департамента природопользования: - Строительство любых транспортных магистралей - экологи-

чески эффективное мероприятие. По оценкам специалистов, на уровне города реализация этого проекта уменьшит как минимум на 4 тысячи тонн выбросы вредных веществ в атмосферу ежегодно. Сегодня звучат слова о том, что для строительства вырубаются деревья. Но вырубят только 290, а высадят в качестве компенсации 1500 деревьев.

Анатолий ГЛАДКИХ, главный санитарный врач Западного административного округа: - Что касается шумового фона, то, по расчетным данным, уро-

вень шума для жилых домов не превысит 3 децибел, что совсем незначительно. Возможно, стоит установить специальный экран на Крылатской улице в районе эстакады, чтобы отсечь шум. Ожидается, что превышения по выбросам вредных веществ в атмосферу, за исключением диоксида азота, не будет.

Сергей ЧАМОВСКИХ, начальник ГАИ УВД ЗАО: - Дорога здесь нужна, так как вырваться из Крылатского в час пик невозможно - сплошные пробки. Через год-два отсюда практически никто не сможет выехать.

Сергей ЛАПИН, прокурор ЗАО: - Я внимательно наблюдаю за ходом дискуссии и совершенно согласен с префектом, который

с самого начала предлагал жителям высказаться конструктивно, объяснить, что их конкретно не устраивает в проекте. Все экспертизы проведены, и специалисты свое слово сказали. Впрочем, у граждан есть законное право оспорить это мнение в суде.

Андрей КОННЫХ, заместитель генерального директора ООО «Организатор»: - Технология прокладки тоннеля у нас одна из лучших в мире. Его строительство будет занимать ведущие специалисты России и Европы. Мы контролируем состояние воздуха, почвы вблизи жилых домов. Кстати, тоннель в Лефортове прошел прямо под жилыми 12-этажными домами. Жители при этом не отсылались.