



ГАЗОМ «ЛЕГЧЕ» ДЫШИТСЯ

Владимир ФЕДОРЕНКО,
руководитель центра
по внедрению альтернативных
видов топлива Мосгортранса

Перевод автотранспорта на альтернативные бензину виды топлива назрел давно. Экология крупных городов подвергается мощной атаке столь необходимой мегаполисам транспортной армады. Известно, что доля транспорта в загрязнении атмосферы городов вредными выбросами превышает 85 процентов. За последние десять лет автопарк Москвы увеличился в 4-5 раз. Нужно принимать действенные меры, с тем чтобы уменьшить количество вредных выбросов. В 2003 году столичное правительство приняло распоряжение № 166-ПП «О мерах по реализации Городской целевой программы использования альтернативных видов топлива на автомобильном транспорте», которое и инициировало начало масштабной и серьезной

работы в этом направлении. Тогда же и был создан наш центр. Надо отметить, что во многих странах занимаются переводом автомобилей на альтернативные виды топлива. К примеру, во всем мире насчитывается свыше 3,6 млн. транспортных средств, использующих в качестве моторного топлива природный газ. «Газовыми» лидерами являются Аргентина и Бразилия, где на газ переведено порядка двух миллионов машин. Любопытно, что третье место в этом списке занимает Пакистан: в этой стране газовыми двигателями оборудовано 475 тысяч автомобилей, построено 500 автомобильных газонаполнительных компрессорных станций (АГНКС). В России газовое топливо использует чуть более 40 тысяч транспортных средств. По этому

показателю наша страна уступает даже Украине - в Незалежной таких автомобилей порядка 55 тысяч. Москва опережает другие регионы страны по темпам внедрения на транспорте альтернативных видов топлива, хотя, надо сказать, дело это очень непростое и хлопотное. В столице в качестве альтернативных видов топлива используют сжиженный нефтяной газ пропан-бутан и сжатый (компримированный) природный газ метан. В стадии разработки находятся машины, применяющие в качестве моторного топлива сжиженный природный газ (метан) и диметилэтиловый эфир. Первоочередной задачей нашего центра является перевод на сжатый газ 300 автобусов, эксплуатируемых 11-м автобусным парком столицы. Этот парк обслуживает жителей Северного округа Москвы. Перевод на газовое топливо автобусов именно 11-го парка связан с тем, что в ста метрах от территории парка проходит газопровод высокого давления. Это позволит построить практически рядом с парком собственную АГНКС. Нами под-

готовлен также проект по переводу на газовое топливо автобусов 16-го автобусного парка, обслуживающего жителей Южного столичного округа. Данный проект, который будет реализован в перспективе, находится в стадии согласования. В настоящее время на московском заводе СВАРЗ происходит переоборудование дизельных автобусов «икарус-280» в газовые. Требуется, конечно, значительное количество дополнительного оборудования. Мировая практика использования газа в качестве моторного топлива свидетельствует о большей степени безопасности газовых двигателей по сравнению с бензиновыми. Об экологическом эффекте и говорить нечего. Количество вредных выбросов уменьшается очень значительно. А когда система снабжается нейтральным газом отработанного газа, вредные выхлопы становятся просто мизерными. Конечно, было бы желательно использовать новые (а не переделанные) автобусы с газовыми двигателями. К сожалению, наши заводы медленно осваивают их производство. ЛиАЗ передал нам пока только один подобный автобус. Но он

не подходит городу с точки зрения безопасности. Баллоны у этой опытной машины находятся не на крыше (как у переоборудованных «икарусов»), а внизу, под кузовом. Правда, сейчас специалисты ЛиАЗа разработали новую модель - низкопольный автобус с газовым двигателем. В скором времени мы начнем испытания этой машины. Основной проблемой, препятствующей более широкому и масштабному переводу автотранспорта на экологически безопасные виды топлива, является отсутствие соответствующего законодательства. До смешного доходило, ведь у нас автомобили, работающие на газовом топливе, относились не к транспортным средствам, а к... газовым установкам. Эдакий самодвижущийся газовый котел, верно? Между государством должно всячески стимулировать перевод транспорта на альтернативные виды топлива - так, как это делается в других странах. Например, в Великобритании акцизный налог на сжиженный нефтяной газ установили в три раза меньше аналогичного налога на бензин и дизельное топливо. В результате практически

отсутствующий парк газовых автомобилей вырос до 90 тысяч и продолжает неуклонно увеличиваться. Во Франции автобусы и такси, использующие сжиженный нефтяной газ, вообще освобождены от уплаты налога. В Индии владельцы автомобилей, работающих на сжатом газе, освобождаются от 12-процентного налога на добавленную стоимость, предоставляют дешевые кредиты на покупку таких автомашин. Однако, похоже, в конце тоннеля забрезжил яркий свет. В апреле 2005 года нам предоставили на экспертную проработку проект федерального закона об использовании альтернативных видов топлива. Закон разработан депутатами Государственной думы. Мы внесли в проект ряд существенных дополнений. Полагаю, если закон вместе с этими поправками в ближайшее время будет принят, перевод автотранспорта на экологически чистое моторное топливо значительно ускорится. Это очень важно: как это ни странно звучит, газом дышится «легче». Перевод транспорта на газ значительно улучшит экологическую обстановку в нашем мегаполисе.

Государственная дума работает над Законом «Об особых экономических зонах». До 15 июля закон должен быть одобрен Советом Федерации. По словам главы Министерства экономического развития и торговли Германа Грефа, создание экономических зон планируется начать с 1 января 2006 года, и к концу будущего года ожидаются первые результаты. Уже бюджет-2006 разрабатывается Минфином с учетом выделения 6 млрд. рублей на развитие инфраструктуры технопарков. Но насколько реальны эти радужные перспективы?



ПРОКЛЮНУТСЯ ЛИ ТОЧКИ РОСТА В БИЗНЕС-ИНКУБАТОРАХ?

Валерий ГАЛЬЧЕНКО,
член комитета Государственной думы
по бюджету и налогам

Вызывают возражения и предложенные схемы финансирования проектов технопарков. Например, в законе декларируется, что в финансировании инфраструктуры участвуют вместе с государством субъекты и муниципалитеты. Объемы финансирования не указываются, однако предполагается, что на регионы ляжет значительная нагрузка. В частности, субъект РФ обязан предоставить резиденту ОЭЗ пакет налоговых льгот. А при обсуждении в правительстве звучали предложения ввести равное участие центра и регионов: 50 процентов средств на создание ОЭЗ должен выделить федеральный бюджет, 50 процентов - региональный. Совершенно очевидно, что бюджеты большинства регионов такие средства вряд ли найдут. Тем более сейчас, когда объем социальных обязательств субъектов многократно вырос. Сегодня свободные деньги есть только в федеральном бюд-

жете - в первую очередь речь идет о стабилизационном фонде. Только опираясь на этот ресурс, можно осуществить масштабный проект технопарков. Важнейшей идеей создания ОЭЗ было создание неких тепличных условий для развития высоких технологий. На деле потенциальные инвесторы получили крайне сложную и громоздкую процедуру согласований и регистраций в начале работы, многочисленные проверки в процессе деятельности и в качестве компенсации - половинчатые льготы и небольшие послабления по таможенному режиму. Правительство важно однозначно определить свою позицию по технопаркам. Во-первых, необходимо ясно и четко заявить, что развитие ОЭЗ - это национальный проект, осуществляемый исключительно на федеральные средства. Второе важное условие, определяющее успех предприятия, состоит в том, что все участники проекта должны иметь возможность влиять на принятие решений, касающихся развития ОЭЗ в целом. Речь идет как о субъектах и муниципалитетах, так и о самих предпринимателях, работающих в рамках зоны. Для реализации этой задачи необходимо создать при управляющем

государственном органе наблюдательный совет, в который будут введены как представители территории, так и представители бизнеса, объединенные в рамках саморегулирующейся организации. В-третьих, важно более подробно регламентировать принципы и механизмы развития и управления ОЭЗ. Мировой опыт свидетельствует о том, что эффективное управление подобными проектами невозможно без профессиональных девелоперов, способных осуществлять задачи комплексного развития территории. Очень важно более подробно прописать условия осуществления основной деятельности со стороны резидентов, их взаимоотношения с «внешним миром», другими субъектами предпринимательской деятельности, работающими в ОЭЗ и т.п. Самое главное - обеспечить возможность беспрепятственного выхода «совокупного инновационного продукта» на территорию России. Только при выполнении этих условий можно создать эффективно работающие бизнес-инкубаторы, способные производить законченные инновационные продукты и являющиеся точками роста для соседних территорий и страны в целом.

Всяких условий. Чтобы их семьи увидели наконец мужей и отцов. А по капитану и помощнику по юрисдикции должно быть совершенно судебное действие, но не так, как происходит это сейчас в Нигерии. Некоторые судебные заседания продолжают там... несколько минут, ввиду того что не являются прокурор и адвокат обвиняемой стороны. Таких заседаний было уже 28! Это просто издевательство над здравым смыслом. Как депутат я считаю, что в позиции российской стороны должна присутствовать определенная жесткость. Иначе за рубежом под самыми надуманными предлогами продолжат задерживать наших моряков, летчиков, дипломатов... Помнится, в свое время в наших СМИ появлялись такие сообщения: несколько граждан США задержаны в такой-то стране, 6-й американский флот приблизился к территориальным водам этого государства, и граждане были отпущены. Такое бывало, и не раз. И имело весьма большой эффект. Может, пора кое-чему поучиться у американцев?



НЕ ВАЛЯЙ ДУРАКА, НИГЕРИЯ!

Владимир ВАСИЛЬЕВ,
депутат Государственной думы

Уже почти два года в одной из нигерийских тюрем строгого режима находятся российские моряки, члены экипажа танкера «Эфрикан прайд», ходившего под панамским флагом. Их держат в крохотных камерах, на скудном и специфическом африканском питании, без предоставления квалифицированной медицинской помощи. Конца мтарствам наших граждан, которых обвиняют в попытке незаконной перевозки нефти и которым грозит пожизненное заключение, пока не видно. Когда мы, депутаты, увидели, что дело это приобретает большой общественный резонанс, решено было провести специальное парламентское расследование.

Наверное, в любом деле есть две правды. Вот и здесь, с одной стороны, шли массированные обвинения российского МИДа в том, что якобы он пассивен, не предпринимает необходимых действий для спасения наших граждан. С другой - мы получили информацию из департамента Африки внешнеполитического ведомства РФ о том, что все необходимые меры приняты и никаких претензий в связи с этим к МИДУ быть не может. Но, вероятнее всего, меры были приняты не все. И МИД мог быть более активен. Хотя, изучив политическую обстановку в Нигерии и учитывая высочайшую коррумпированность в этой стране, мы понимаем, что многие процессы

здесь имеют определенную истинную сложность. Почему-то в прессе часто идет о некой контрабанде, в которой якобы замешаны наши моряки, тогда как на самом деле ее не было. Хочу подчеркнуть, что слово это обозначает пересечение границы с запрещенным грузом в нарушение какого-либо постановления или указа. В данной же ситуации был арестован корабль, который находился в нейтральных водах, на нем перевозился груз, на который, может быть, и отсутствовали документы, но самой контрабанды не было. Не было преступления, в котором обвиняют россиян. За что же они сидят? Ответа на этот вопрос нет до сих пор. Но раз уж задержан капитан корабля и по определенным фактам возбуждено уголовное дело, то отпустите хотя бы тех наших граждан, которые не имеют прямого отношения к этому преступлению. Даже нигерийцы сегодня недоумевают по поводу того, за что, собственно, сидят

в тюрьме... буфетчик и кок. В ходе парламентского расследования выяснилось следующее. На танкер «Эфрикан прайд» привозили нефть нигерийские баржи. Потом несколько таких же маленьких танкеров перевозили ее на стоявший примерно в 200 милях от этого места большой танкер. В этой ситуации непонятно, почему задержано только судно с российским экипажем. Мы обратились к парламенту Нигерии с просьбой вмешаться в этот судебный процесс и, по крайней мере, поставить вопрос об освобождении тех членов экипажа, которые юридически не несут ответственности за перевозимый груз. Сварщик или механик отвечают за порученный участок работы и не должны быть подвергнуты такому уголовному преследованию. Кстати, у нас имеется приглашение нигерийского парламента посетить эту страну с дружеским визитом, на что мы ответили: пока не будут освобождены наши люди, ни о ка-

ких визитах доброй воли речь идти не может. Это твердая позиция российских парламентариев, официально подтвержденная спикером Госдумы Борисом Грызловым. Вообще же, в этом процессе очень много непонятого и неясного. Неясно, например, почему вскоре после исчезновения судна вдруг последовало обращение нигерийских адвокатов в наше посольство с просьбой перечислить на их счет почти полмиллиона долларов, чтобы продолжать дальше ведение этого уголовного дела. Я так понимаю, что если каждый месяц перечислять им подобную сумму, то дело можно вести в течение десяти лет, дабы обеспечить и правнуков этих адвокатов! О размерах же коррупции, окружающей нефтяного бизнеса, рассказывать очень долго. Но это, в конце концов, не наши проблемы. Главная цель сегодня - чтобы все члены экипажа (как минимум без капитана и его помощника) были возвращены в Россию без