

МЫ ПОЕДЕМ, МЫ ПОМЧИМСЯ...

Москва – колоссальный организм, а его кровеносные артерии – транспортные сети города. Мы знаем, однако, сколь велика нынче нагрузка на городской транспорт и дорожную инфраструктуру. Столице срочно требуются новые виды транспортных средств. Так когда же нам ожидать появления суперсовременных быстроходных колесниц? На этот вопрос корреспонденту «МС» ответили заместители руководителя Департамента транспорта и связи правительства Москвы Александр ВОРОБЬЕВ и Александр КИСЬКО.

Вы знаете, на Западе трамвая в нашем понимании уже нет, – начал разговор А. Воробьев. – У нас трамвай – это одно-, двухвагонные «татры» или более новые отечественные «КТМ» производства Усть-Катавского завода. В Соединенных Штатах, в ведущих странах Европы трамвай – это низкопольное, скоростное, бесшумное транспортное средство. Это даже не трамвай, а трамвайный состав. Он достигает длины 30 метров. Такой поезд делают из секций, модулей. Это единственный – трех-, пяти-, семисекционный транспортный организм. Конечно, в Москве давно пора вводить линии скоростного трамвая. Пока мы опаздываем. Но мы умеем догонять.

Вы сказали, что скоростной трамвай – бесшумное транспортное средство. Значит ли это, что в Москве будут построены рельсовые пути нового типа?

Мы специально консультировались по данному поводу с одной из ведущих западных компаний по производству и эксплуатации скоростных трамваев, – заявил Александр Георгиевич. – Сотрудники этой фирмы осмотрели наши трамвайные пути – в частности, в Строгине. По их мнению, чтобы пустить в Москве низкопольный скоростной трамвай, каких-то кардинальных переделок производить не нужно. Нам не требуется менять все трамвайные пути. Необходимо лишь модернизировать путевое хозяйство. Скорее всего на первом этапе мы станем эксплуатировать одну из уже действующих предварительно модернизи-

рованных трамвайных веток, к тому же продленную в ту или иную сторону.

Схема развития скоростного трамвая в Москве должна быть разработана, как сообщил нам А. Воробьев, уже в этом году. В конечном счете в обозримом будущем объемы перевозок пассажиров скоростными трамваями могут приблизиться к аналогичным показателям метрополитена. При этом, конечно, речь не идет о том, что скоростной трамвай окажется альтернативой метро.

Кстати, не исключено, – добавил А. Кисько, – что линии скоростного трамвая выведут на малое железнодорожное кольцо (МЖДК).

МЖДК построено свыше ста лет назад. Протяженность его – 54 километра. Кольцо до сих пор не электрифицировано. Долгие годы оно использовалось для грузовых перевозок, обслуживая промышленные предприятия города, сортировочные станции. После 1991 года объемы перевозок на кольце значительно снизились. Тем не менее МЖДК в настоящее время пропускает порядка 1500 вагонов с грузами ежедневно.

Проработка проекта включения МЖДК в структуру сети пассажирского транспорта Москвы началась еще в середине 90-х годов, – напомнил Александр Борисович. – Стоимость этого масштабного проекта оценили в 1,1 млрд. долларов. Правительство города и руководство тогдашнего Министерства путей сообщения договорились о равнодолевом финансировании проекта. Но вследствие изменения в 1999 году на-

логового законодательства и перераспределения налоговых потоков в пользу федерального центра столичный бюджет потерял в 2000 году порядка 45 млрд. рублей. В результате проект был на несколько лет заморожен. Но начались поиски внешних источников финансирования. Заинтересовать проектом удалось Международный банк реконструкции и развития. Банк готов профинансировать не менее 40 процентов стоимости проекта.

Особенно привлекателен для города проект реконструкции малого железнодорожного кольца и тем обстоятельством, подчеркнул А. Кисько, что он предусматривает комплексное развитие прилегающих к зоне тяготения кольца территорий. А ведь в этой зоне проживает от 800 тысяч до одного миллиона москвичей. Вовлечение в оборот неиспользованных до сих пор земельных участков вызовет строительный бум на этой территории. Здесь построят офисные и деловые центры, торговые и развлекательные комплексы, жилые дома. Это в свою очередь позволит привлечь для реализации проекта крупные дополнительные источники финансирования.

Проект реконструкции МЖДК предусматривает строительство 30 станций на кольце протяженностью 54 километра, а также его электрификацию. Возведение станций планируется с учетом близости остановки метро, крупных автомагистралей и величины пассажиропотоков. 9 из 30 станций будут оборудованы мощными транспортно-пересадочными комплексами на радиальных линиях метрополитена.



ФОТО АНДРЕЯ НИКЕРИЧЕВА

Мэр Москвы хотел форсировать проведение работ на МЖДК, с тем чтобы начать движение по кольцу уже в конце 2006 года, – отметил А. Кисько. – Но в мае нынешнего года руководство АО «Российские железные дороги» (правопреемник МПС) приняло решение о переработке проекта. РЖД намерены полностью прекратить на кольце движение товарных поездов. Малое железнодорожное кольцо должно стать чисто пассажирским. Начата разработка новой генеральной схемы развития московского железнодорожного узла. По самым оптимистическим прогнозам, движение на первой очереди реконструированного кольца откроется в 2007 году.

Говоря о новых перспективных транспортных системах в Москве, нельзя не вспомнить о судьбе монорельсовой дороги. Многие считают этот проект неудачей московских властей.

Для таких заявлений просто нет оснований, – возразил Александр Борисович. – Поймите, это ведь принципиально новый транспортный проект для нашего города. Верно, пока пассажиропоток на монорельсе не слишком велик. Хотя в экскурсион-

ном режиме здесь перевезено уже 100 тысяч пассажиров. Монорельс вскоре займет свою нишу в транспортной системе Москвы. Нынче он работает с 10.00 до 16.00. Мы заметно увеличим время его работы. А стоимость проезда снизим с нынешних 50 рублей до цены проезда на метро. Увеличится и частота движения поездов.

А. Кисько рассказал также о планах развития других видов транспорта. Так, власти намерены в перспективе протянуть линии легкого метро в Солнцево, Митино и Жулебино. Рассматриваются также, например, проекты использования в качестве пассажирского транспорта даже речного флота. В частности, осуществления регулярных перевозок судами на воздушной подушке. В том числе и в зимний период – есть такие технологии. В ближайшее время в городе начнется реализация проекта по созданию службы авиатакси.

Таким образом, уже в течение следующих пяти – десяти лет транспортная система российской столицы претерпит существенные изменения.

Владимир РАТМАНСКИЙ



ФОТО АНДРЕЯ НИКЕРИЧЕВА

ЧЕРНОКНИЖНИКИ РОДНОЙ СТОЛИЦЫ

На первом этаже многоэтажного здания, нашпигованного офисами всевозможных организаций, расположился торговец книгами. Перед ним на столике – стандартный набор изданий, пользующихся повышенным спросом: женские романы, детективы, брошюры с кулинарными рецептами и садово-огородническими советами, книжки из разряда «Психология для всех» и «Популярная медицина». И, конечно же, учебники. Школьной учебной литературы особенно много.

ны типографской краской. Хотя сейчас, кажется, качество полиграфии выросло настолько, что даже черно-белые газеты перестали оставлять следы на руках читателей. Кроме того, обычно у свежотпечатанных книг узнаваемый типографский запах. Однако и тут что-то неладное.

Все это характерные черты контрафактного товара, который обнаруживаешь у себя в руках. Такой товар наводняет столичный книжный рынок. Этот рынок перед началом учебного года, по оценке специалистов, вырастает с 10 до 30-40 процентов. Каждый десятый школьный учебник на нем – явная подделка. Причем способная причинить серьезный вред здоровью.

Именно в это время крупные издательства получают множество писем от возмущенных родителей. В издательстве «Просвещение», например, накопилось не один десяток подобных посланий.

В одном из них Нина Михайловна К-това, мама третьеклассника Коли, поведала свою грустную историю. Она в одиночку воспитывает сына и вынуждена экономить на всем. «Выставленная школой несколько лет назад условие, что мы сами должны приобретать учебники для своих детей, ударило по бюджету нашей семьи, – рассказывает Нина

Михайловна. – Классный руководитель – так сказать в помощь родителям – раздала ученикам списки специализированных магазинов, где можно купить нужные книжки. Но я, честно говоря, зашла туда всего один раз. Посмотрела и сразу поняла: не про нашу честь. Все учебники для сына брала на лотках – по цене куда меньше магазинной».

В общем-то типичная история. С одним только но. «С начала этого года у Коли начало ухудшаться зрение, – продолжает Нина Михайловна. – К лету окулист констатировал – прогрессирующая близорукость». Установить связь между болезнью и учебниками, которыми пользовался мальчик, помог школьный учитель. Он обратил внимание: в книгах несуразно мелкие, нечеткие шрифты, скачущие буквы, не выверенные поля и пробелы между строками. «В этом году уже не буду экономить, – написала в последних строках своего письма Нина Михайловна. – Но что теперь толку-то?»

Толк, наверное, в том, что Коля все-таки легко отделался – близорукостью, а не чем-нибудь более тяжелым. По словам специалиста Санэпидемнадзора, «пиратские» книги, как правило, печатаются на дешевой бумаге, с нарушением санитарных норм, недорогими красками с высоким

содержанием свинца, олова и цинка. Перелистывая подобные издания, можно легко отравиться. Они вызывают аллергию и обостряют приступы астмы у людей, склонных к этим заболеваниям. В среднем 12 из 20 подделок способны спровоцировать у детей эти болезни.

В правоохранительных органах утверждают: сегодня Москва – один из центров по сбыту такой «литературы». Доход от продажи образовательных пособий в нашей стране оценивается в 260 миллионов долларов в год. Из них 125-175 миллионов приходится на рынок фальшивых учебников.

По данным УБЭП ГУВД Москвы, до сих пор в столице действуют не менее 12 подпольных типографий, которым в условиях конспирации удается печатать от 50 миллионов и более контрафактных учебников в год. Чаще всего это пособия по алгебре, геометрии, физике, русскому языку, литературе и истории. «Подполье» ежегодно выбрасывает на рынок не менее 250 миллионов экземпляров различных изданий, которые затем расходятся по всей России. Средний доход издателей «чернокнижников» оценивается в 45-50 миллионов долларов в год.

Огромные убытки несут легальные издательства, действующие на законных основаниях, и авто-

ры, получающие гонорары только с официальных тиражей. Теряет и бюджет, в который не поступают никакие налоговые отчисления с «чернокнижных» тиражей. Все это – миллионные суммы!

Подделка учебников, как и книг вообще, подпадает сразу под несколько статей УК РФ. Незаконное предпринимательство. Уклонение от уплаты налогов. Нарушение авторских и смежных прав. Однако в отношении «чернокнижников» за весь постперестроечный период были возбуждены всего два уголовных дела. Вот вам и борьба с контрафактом!

Остается, наверное, только одно: рассказать, как отличить настоящий учебник от подделки. Во-первых, поддельный учебник обычно дешевле настоящего на 20-40 процентов. Во-вторых, качественный учебник для младших классов весит не более 300 граммов, для старших классов – не более 600 граммов (подделка обычно тяжелее). В-третьих, у настоящего учебника четкие логотип издательства и выходные данные на первой и последней страницах книги. В-четвертых, в нормальном учебнике расстояние между строками больше размера букв, длина строки не превышает 9 сантиметров, а шрифт четкий, простой, без излишеств. В-пятых, хороший учебник печатается только на офсетной бумаге со специальным отбеливателем – и никогда на цветном фоне, на газетной либо ярко-белой бумаге. И наконец, такой маленький, но важный штрих: хорошие учебники для младшеклассников должны быть обязательно сшиты нитками.

Геннадий ВОСКРЕСЕНСКИЙ