



ГЛАВНЫЙ ЭКЗАМЕНАТОР - ЗИМА

Артем ЦАТУРОВ, первый заместитель руководителя Департамента ЖКХиБ г. Москвы

На исходе лета коммунальщики все чаще заглядывают в сводки: как идет подготовка к зиме, кто впереди, а кто запаздывает с приведением в порядок жилищного фонда, трубопроводов, снабжающих город водой и теплом. Минувшая зима была на редкость морозная, столбик термометра опустился значительно ниже привычных нам отметок. Вот и грядущий зимний сезон, судя по предварительным прогнозам, будет отнюдь не бархатным. Поэтому особое внимание уделяется подготовке аварийно-диспетчерских служб, оснащению их оборудованием и техникой, в том числе передвижными электростанциями и теплогенераторами.

Аварийные работы в жилых домах будут теперь осуществляться в столице в соответствии с новыми нормативами, утвержденными постановлением правительства Москвы № 276 от 25 апреля 2006 года «Об итогах работы топливно-энергетического и жилищно-коммунального хозяйств города Москвы в зимний период 2005-2006 гг. и задачах по подготовке к зиме 2006-2007 гг.». Существенно повышены требования не только к качеству работ аварийных бригад и наличию у них необходимой современной техники, но и к профессионализму аварийщиков. Что касается ремонтных работ, то их объем в этом сезоне по сравнению с 2005 годом

серьезно увеличился. На 37 процентов будет больше отремонтировано мягких кровель, на 30 процентов - стальных. Почти на треть - 28 процентов - выросли объемы обновления электрохозяйства города, на 7 процентов увеличены планы по ремонту центрального отопления. Утепляются чердаки, мансарды, чтобы на крышах было меньше сосулек и наледи. В этом сезоне объем подобных работ возрос на 20 процентов.

Не хотелось бы утомлять читателя обилием цифр, но они порой красноречивее слов. Представьте себе: в столице 30131 жилой дом, среди них и муниципальные строения, ТСЖ, ЖК, ведомственные здания. Все они должны получить паспорта готовности к зиме. На конец июля 85 процентов жилых домов столицы уже подготовлены к зимнему сезону. К концу августа завершится ремонт 683 ЦТП, будет заменено 336,2 тысячи квадратных метров стальных кровель и 868 тысяч квадратных метров мягких. В 55 до-

мах полностью обновят внутренние системы отопления.

Объем ремонтных работ в Юго-Восточном округе выполнен на 90,9 процента. В группе лидеров также Северный округ, Зеленоград. На северо-востоке и западе столицы есть проблемы в подготовке ведомственных жилых домов. Впрочем, отставание, если его перевести на язык цифр и статистики, всего в несколько процентов. То есть у отступающих хорошие шансы наверстать за август упущенное. А в целом работы в Москве по подготовке к зиме идут по графику.

В столице сейчас немало частных подрядных организаций, обслуживающих жилой фонд, которые прошли конкурсный отбор. У них своя производственная база, крепкий кадровый состав. Но опыт показывает: наиболее эффективно работают частные предприятия, которые создавались на базе ГРЭП.

Состояние жилищного фонда - конечно, главная, гвоздевая, проблема во время подготовки к зимнему сезону. Но не менее

важны усилия специалистов Мосводоканала, Москоллектора, Мосводостока, занятых ремонтом коммунальных сетей. Завершается профилактический осмотр водопровода протяженностью 11057 километров, технический осмотр канализационных сетей - 5397 километров. 10 километров подземных магистралей столичные водопроводчики этим летом утеплили. Кроме этого, их усилиями к концу летнего сезона будет отремонтировано 5389 колодцев на проезжей части.

168205 водосточных колодцев осмотрено специалистами Мосводостока. 12985 из них очищено от грязи. 324,7 километра водостока промыто с помощью современного оборудования. Предполагается, что к концу теплого сезона работники предприятия отремонтируют на проезжей части города 6942 смотровых и дождеприемных колодцев. Словом, столица готовится не только к морозам, но и к затяжным осенним дождям, и к возможному оттепелю, весенней распутице...

Зимой горожанам докучают не только морозы, но и снегопа-

ды. Если вовремя не уберешь снег с дорог, жизнь в городе может замереть. 47 снегосплавных пунктов готовим к зимнему периоду. К ним (после завершения строительства) в этом году добавится еще 9. Но для мегаполиса и этого количества недостаточно. Во время интенсивных снегопадов снег вывозится сначала на площадки временного складирования, лишь позднее его доставляют к снегосплавным пунктам. Сейчас уточнены перечни и адреса снежных площадок по округам и районам - чтобы не простаивала техника и все работы по уборке улиц велись зимой ритмично, без авралов.

Летом мы готовим базы для приемки и хранения жидких реагентов, которые будут закуплены в объеме 140 тонн.

Словом, хлопот сегодня у коммунальщиков невпроворот. Главное - сделать все, чтобы пережить спокойно, без сюрпризов. Работу ремонтников и коммунальных служб регулярно оценивают городские власти. Но главный экзаменатор - зима - впереди. Она-то и покажет, кто и как справился с порученным делом.

Миллионы россиян ежегодно летают самолетами, а значит, подвергают свою жизнь опасности. Именно об этом думаешь, вспоминая о недавней трагедии в Иркутске, унесшей жизни более 120 человек. Наверное, данные «черных ящиков» помогут определить конкретную причину. Но ситуация в отечественной гражданской авиации требует кардинальных решений. И речь идет не только об обеспечении безопасности полетов и предупреждении авиационных происшествий.

В трагической истории с лайнером А-310, принадлежавшим авиакомпании «Сибирь», поражает вот какой факт. Оказывается, командир экипажа Сергей Шибанов, прежде чем перебраться в самолет западного производства, вынужден был взять немалый кредит в банке, чтобы оплатить курсы повышения квалификации. Заметим, что средства за обучение перевела не авиакомпания, которая, казалось бы, заинтересована в летном мастерстве командиров воздушных судов. В данном случае сработал так называемый рыночный принцип: прежде чем получить большую зарплату, выложи деньги из своего кармана. Кстати, С. Шибанов так до конца и не погасил многотысячный банковский долг, который теперь повис на его семье...

Коль скоро речь зашла о деньгах, нелишне вспомнить, что экономический ущерб России при закупках пассажирских самолетов иностранного производства превышает 60 млрд.



ЭТОТ ДОЛГИЙ «ЧЕРНЫЙ ЯЩИК»

Анатолий АНТИПОВ, военный эксперт

рублей в год. Это официальные данные Федерального агентства по промышленности (Роспром).

Политика приобретения зарубежной авиационной техники на льготных для импортеров условиях наносит ощутимый удар по экономике страны. Только за счет потерь в пошлинах и налогов ущерб составляет более 30 млрд. рублей. Столько же теряет отечественная авиационная промышленность, лишенная заказов. По данным Роспрома, с 2002 по 2004 год российскими авиакомпаниями закуплено лишь десять новых магистральных пассажирских самолетов отечественного производства. В этот же период парк авиакомпаний пополнился 31 зарубежным самолетом фирм «Боинг» и «Эрбас».

Сейчас у российских авиакомпаний более полсотни гражданских пассажирских самолетов зарубежного производства. Эти воздушные суда приобретались либо с освобождением от

уплаты импортных таможенных пошлин, предоставленным специальными решениями правительства ведущим авиакомпаниям, либо по демпинговым ценам, поскольку самолеты длительного времени находились в эксплуатации за рубежом. Другими словами, нам, россиянам, зачастую предлагают «донашивать» самолеты за теми, кто давно отказался от них. И мы, послушные, садимся в чрево бэушных лайнеров, молясь в душе, чтобы полет закончился благополучно.

Итак, российским авиакомпаниям выгодно приобретать зарубежные самолеты, а российские производители авиатехники остаются без заказов даже на внутреннем рынке. И это несмотря на то что российские самолеты Ту-204, Ту-214, Ил-96-300 и ряд других по своим характеристикам не уступают зарубежным аналогам, а стоимость их существенно ниже стоимости новых зарубежных самолетов.

Что касается региональных авиали-

ний, то здесь также имеют место попытки заменить российские модели на зарубежные. В частности, на самолеты бразильской фирмы «Эмбрайер», подержанные машины «дэш-8» канадской фирмы «Бомбардье», давно снятые с производства и эксплуатировавшиеся в Германии самолеты MD-83 и Fokker-100. И все это при наличии в стране региональных самолетов Ту-334, Ту-324, Ан-148, при успешной разработке российского регионального самолета RRJ.

Специалисты указывают на еще одну немаловажную деталь. Коэффициент прочности, который закладывается в самолеты, у российских моделей составляет порядка 0,5 - 0,7, в то время как у лайнеров западного производства всего 0,3. Вот еще почему при посадке, когда самолет испытывает повышенные нагрузки, наша техника более предсказуема и надежна.

После трагедии в Иркутске, может быть, мы наконец осознали, что в отечественной гражданской авиации необходимо навести элементарный порядок. Нельзя сидеть сложа руки, дожидаясь очередной крупной авиакатастрофы. Сложившаяся кризисная ситуация создает серьезные угрозы для авиационного сектора, перспектив развития авиационно-транспортной инфраструктуры, а также способствует потере рынков российскими авиаком-

паниями. В то же время она стимулирует экспансию иностранных авиакомпаний на внутренний российский рынок.

Очень многое в деле обеспечения безопасности авиационных перевозок зависит и от региональных властей. Речь идет не только о контрольных функциях. Реконструкция аэропортов, взлетно-посадочных полос, обеспечение технических служб новым оборудованием, модернизация авиационной техники, достойные зарплаты авиадиспетчерам - на это нельзя жалеть средств из региональных бюджетов.

Но есть вопросы, которые не в компетенции местных властей. Россия - единственная страна в мире, имеющая протяженные воздушные трассы более 500 тысяч километров. Если в советское время у нас было целое Министерство гражданской авиации, то сегодня огромную отрасль ведет небольшое подразделение в Министерстве транспорта. Если до распада Союза у нас был могущественный Аэрофлот, который обеспечивал должный контроль за безопасностью полетов, подготовкой кадров и т.д., то сегодня мы имеем десятки частных компаний, на балансе которых зачастую лишь по два-три самолета.

Решение этих далеко не простых проблем зависит только от правительства страны. И откладывать их - значит брать на себя ответственность за новые возможные жертвы. Каждый «долгий ящик» оборачивается новыми «черными ящиками»...



КУБА: РЕВОЛЮЦИЯ ПРОДОЛЖАЕТСЯ?

Вадим МАРКУШИН, журналист-международник

Кубинский лидер Фидель Кастро, перенес операцию на кишечнике, постепенно выздоравливает. «Государственная тайна», просачиваясь сквозь стены лечебных покоев, становится достоянием не только кубинцев, но и всех тех, кто пристально следит за столь важным поворотом в жизни Острова свободы. Две последние недели кубинская тема не только оживленно, но даже с пристрастием обсуждается в заинтересованных кругах. Ажиотаж поднят прежде всего эмигрантами, давно нашедшими пристанище и поддержку на другом берегу Мексиканского залива. По мнению одного из руководителей существующей в американском штате Флорида организации «Кубиноамериканский национальный фонд» Омара Монтегальо, система власти на Кубе настолько

сосредоточена вокруг вождя, что без него тут же развалится. Пока же она не развалилась, здесь без всякого стеснения говорят, что ждут «хороших новостей» с Кубы, то есть известия о кончине команданте, которому 13 августа исполняется 80 лет.

На время своей тяжелой болезни Фидель Кастро, первый секретарь ЦК Коммунистической партии, председатель государственного совета и советник министров, верховный главнокомандующий Революционными вооруженными силами и председатель национального совета обороны Кубы, управление страной передал своему младшему брату - 75-летнему Раулю Кастро. Последний согласно национальной Конституции является официальным преемником всех важнейших постов в государстве.

На прошлой неделе на мероприятиях и в общественных местах большинства городов и поселков Кубы проходили патристические митинги с пожеланиями скорейшего выздоровления Фиделю. В Гаване самым людным местом стал центральный парк, где по призыву партийных, общественных, профсоюзных организаций прошли мероприятия по «подтверждению верности революции». Выступившие на них рабочие обязались повысить производительность труда, с тем чтобы высокие показатели стали лучшим лекарством для вождя.

За пределами Кубы весть об ухудшении состояния здоровья Кастро одних побудила к публичному пожеланию ему скорейшего выздоровления, других - к весьма циничным политическим расчетам и бухгалтерским выкладкам.

В Вашингтоне, хотя и заявили, что «не будут строить предположений относительно здоровья Кастро», именно этим главным образом и занимаются. Как отметил в выступлении перед прессой официальный представитель госдепартамента Шон

Маккормак, Соединенные Штаты готовы сделать все возможное для поддержки кубинского народа в его устремлениях, если эти устремления будут направлены в сторону демократии.

За три недели до этого Джордж Буш одобрил доклад специальной комиссии по оказанию содействия свободной Кубе, в котором высказывается рекомендация выделить 80 миллионов долларов на реализацию новой двухлетней программы помощи оппозиционным силам на острове. Документ содержит и ряд других мер, которые, по расчетам Белого дома, будут способствовать скорейшему завершению пребывания в власти правительства Кастро.

К примеру, определены рамки оказания переходному правительству Кубы (в случае его появления) чрезвычайной помощи продовольствием, водой, топливом и медицинским оборудованием. Кроме того, Вашингтон будет готов предоставить временным властям в Гаване содействие в проведении «свободных и справедливых выборов для формирования нового демократического прави-

тельства Кубы в течение не более чем 18 месяцев».

Как видим, все это напоминает технику «живого участия» США в преобразованиях в тех странах, которые на определенном этапе оказываются перед выбором пути своего дальнейшего развития. При этом американские политики всегда «точно» знают, какой именно путь отвечает интересам данной конкретной нации.

Случай с Кубой, конечно же, особый. Остров социализма с латиноамериканской окраской вот уже полвека является разрабатываемой программой по развитию оппозиционным силам на острове. Документ содержит и ряд других мер, которые, по расчетам Белого дома, будут способствовать скорейшему завершению пребывания в власти правительства Кастро.

Однако ситуация меняется. Теперь в Вашингтоне, кажется, возобладало мнение, что кубинская революция тихо завершится сама собой, и остров курортов и пляжей постепенно вернется к своим прежним устоям. Дескать, надо только малость помочь ему в этом.

Вполне возможно, что и на самом острове сейчас скрыто немало надежд на какие-то кардинальные преобразования. Революционный энтузиазм не может быть вечным. Людям свойственно анализировать прошлое и размышлять о будущем. Кубинский социализм в силу разных причин не стал похожим на социализм скандинавский или немецкий. Материальный достаток в трудовых семьях далек даже от средних мировых стандартов. Предпринимаемые же руководством республики меры по улучшению положения населения вряд ли способны прибавить социального оптимизма кубинцам.

Минимальный размер заработной платы в стране в настоящий момент составляет около 10 долларов, а средняя зарплата не превышает 14 долларов. Даже с учетом относительно невысоких цен на предметы первой необходимости и существующей системы выплаты из общественных фондов бедность была и остается характерной чертой этой страны.

И все же... Кубинский менталитет представляет собой удивительный пример того, что при всей неоспоримой значимости материального достатка существует нечто более сильное в психологии людей, вдохновляющее идеями свободы и братства.