



УЗЕЛ РАЗВЯЖЕТ ДОРОГУ

Леонид ЛИПСИЦ,
руководитель Департамента
транспорта и связи г. Москвы

Транспортная ситуация в городе требует принятия современных и нетривиальных технологических решений. Столичные власти в качестве одного из способов решения проблемы предлагают построить сеть транспортно-пересадочных узлов (ТПУ). В Москве существует целый ряд так называемых пассажирообразующих пунктов. Это, как правило, конечные станции метро, к которым тянутся многочисленные маршруты наземного общественного транспорта, а также соседствующие с метрополитеном железнодорожные станции. Пересаживаться с одного вида транспорта на другой здесь неудобно - трудно, выйдя из метро на улицу, найти нужную остановку среди десятка других. Обычно в этих местах сосредото-

чено и большое количество хаотично расположенных магазинов, палаток, киосков, посадке и высадке пассажиров мешают неправильно припаркованные автомобили.

ТПУ - качественно иной уровень городской транспортной инфраструктуры. Он обеспечивает современный уровень сервиса и безопасности, позволяет заметно улучшить экологическую обстановку. Транспортно-пересадочный узел - многофункциональное, многостажное сооружение. Чтобы пересечь из пригородного поезда или автобуса в метро, здесь не надо выходить на улицу - пересадка производится внутри транспортного терминала по крытым переходам. Это важно, учитывая и климат столицы, и необходимость организации значительно

более ритмичной пересадки огромного количества пассажиров. ТПУ насыщены информационными системами - табло с бегущей строкой, плазменными мониторами. Здесь, как на вокзале, можно узнать время прибытия автобуса, купить билет. В терминалах установлены АСКП - это позволяет для входа в салон автобуса открывать все двери машины. ТПУ в обязательном порядке оборудуются приспособлениями для людей с ограниченными физическими возможностями. Кроме того, пассажирам в терминале не мешают посторонние машины. Для автомобилистов устраиваются многочисленные паркинги. Транспортный узел - это и конгломерат удобно расположенных магазинов, кафе и закусочных, бытовых предприятий.

НИИПИ Генерального плана Москвы разработал концепцию сети транспортно-пересадочных узлов. По расчетам проектировщиков, в столице нужно построить более 90 ТПУ, в том числе 36 - в первоочередном порядке. Эти 36 узлов должны быть возведены к 2012 году. Пилотным стал проект строительства ТПУ

около станции метро «Планерная». Этот транспортный узел должен принять первых пассажиров уже в конце следующего года.

Чрезвычайно важно для города организовать пассажирское движение по малому кольцу Московской железной дороги. Учитывая это обстоятельство, городские организации форсируют создание соответствующей инфраструктуры. Так, продолжается разработка проектно-сметной документации по строительству ТПУ на десяти будущих станциях малого кольца. Это станции пересадки «Владыкино» и «Ботанический сад», «Черкизово», «Шоссе Энтузиастов», «Дубровка» и «Площадь Гагарина», «Хорошево», «Войковская», «Кутузово». Среди них и транспортный терминал, сооружаемый на территории возводимого международного делового центра «Москва-Сити». ТПУ в Сити возьмет на себя обслуживание пассажиров, прибывающих со станций метро «Деловой центр» и «Международная», а также по железной дороге - из аэропортов Внуково и Шереметьево. Здесь же будут сходить маршруты городского наземного пассажирского транспорта и такси.

Очень актуально расположенные транспортно-пересадочные узлы в окраинных районах города, где в недалеком будущем появятся новые станции метро - «Митино», «Волоколамская», «Жулебино», «Новоосино». Создание перехватывающих парковок и автостанций для междугородних и пригородных автобусов возле ТПУ, расположенных у конечных станций метро, заметно сократит автомобильный поток, направляющийся в центр столицы. В ближайшие шесть лет транспортные узлы построят около станций метро «Тушинская» и «Речной вокзал», «ВДНХ» и «Алтуфьево», «Царицыно» и «Теплый Стан», «Жуликовская», железнодорожных платформ Косино и Крюково в Зеленограде...

Мы будем строить транспортно-пересадочные узлы и вместе с крупными многофункциональными торгово-развлекательными комплексами. Один из таких центров площадью 700 тыс. кв. м, включающий офисы, гостиницы, выставочный зал, появится рядом с платформой «НАТИ». Запланированный к возведению здесь ТПУ - это автовокзал, остановки городского наземного транспорта, платформа Октябрьской железной

дороги, две станции скоростной транспортной системы, соединяющие город с аэропортами Шереметьево и Внуково.

В настоящее время ведутся подготовительные работы по созданию маршрутов речного городского транспорта. Речная сеть окажется эффективной только в случае интеграции в общую транспортную систему столицы. Поэтому мы предусматриваем и возведение ТПУ рядом с некоторыми причалами. Таким образом, пассажиры смогут без проблем пересечь с речных автобусов на наземные виды общественного транспорта.

Следует заметить, что строительство ТПУ будет производиться на средства инвесторов. Места сосредоточения большого количества людей всегда служат для предпринимателей выгодными объектами вложения капитала. Естественно, что застройщиков определяют открытые конкурсы.

Конечно, всех транспортных проблем ТПУ не решат. Однако появление подобного рода сооружений в Москве позволит говорить о формировании нового стандарта качества транспортного обслуживания в городе.

Сегодня проблема демографии, сбережения народа поднята на уровень приоритетного национального проекта.

В средствах массовой информации регулярно публикуется ужасающая статистика: ежегодно россиян становится меньше на 700 тысяч. Если процесс продолжится такими темпами, то в России к 2075 году останется всего 50 миллионов человек. В случае если этот (довольно реальный) сценарий осуществится, на бескрайних российских просторах место исчезающих коренных жителей, по всей видимости, займут чужестранцы. Следовательно, вполне закономерен и естественен вопрос: а для кого мы проводим реформы, развиваем экономику, разрабатываем и реализуем национальные проекты?

Предложенная Президентом РФ системная концепция сбережения народа российского может коренным образом переломить ситуацию. Она предусматривает необходимые для этого действия по трем основным направлениям. Первое - это снижение смертности. Второе - эффективная миграционная политика. Третье - повышение рождаемости. Подчеркивая важность двух первых направлений, Владимир Путин в ежегодном Послании особо выделил необходимость принятия действенных мер по стимулированию рождаемости. И общество отреагировало на это с интересом и пониманием.

Однако было бы наивно полагать, что, даже решив задачу существенного повышения рождаемости, мы автоматически пополним Россию активными гражданами, способными стать современными уп-



СБЕРЕЖЕМ НАРОД – СПАСЕМ СТРАНУ

Василий ВОЛКОВСКИЙ,
доктор социологических наук, профессор,
генерал-лейтенант запаса,
депутат Государственной думы

равленцами в экономике и политике, способными развивать науку и образование, - и делать это все в интересах своего народа и величия России. Становление, формирование молодого поколения как никогда нуждается в особой материальной, организационной и духовной заботе государства и общества.

Нынешний оцениваемый экспертами в миллионы уровень беспризорности в России является не просто позором для всех нас, но еще и представляет собой такую угрозу национальному масштабу, последствия которой даже прогнозировать трудно. В настоящее время 62 тысячи несовершеннолетних находятся в местном и федеральном розыске, 32 тысячи мальчиков и девочек были вынуждены бежать из дома. По данным МВД России, на профилактическом учете в органах внутренних дел состоит свыше 354 тысяч несовершеннолетних. Беспристрастная статистика свидетельствует, что подростками, находящимися в состоянии наркотического опьянения, совершаются сотни тя-

желейших преступлений. Отверженные и озлобленные, с опустошенными душами подростки пополняют ряды преступного мира и жестоко мстят обществу за свое униженное положение. Катастрофическая ситуация, сложившаяся в подростковой и молодежной среде, представляет собой один из потенциальных источников угрозы национальной безопасности России.

Снижение смертности населения - как составная часть решения демографической проблемы - требует прежде всего многоуровневого анализа структуры причин смертности в каждом регионе, городе и районе. В частности, если среди причин смертности центральное место занимают болезни сердечно-сосудистой системы, то за этой печальной констатацией в действительности скрывается очень большой перечень причин, особых для различных социальных и возрастных групп, регионов, профессий, мест проживания и т.д., включая такие пороки, как наркомания, алкоголизм и табакокуре-

ние. Беспристрастно должен быть исследован и весь комплекс причин и условий, порождающих смертность граждан от онкологических заболеваний. Особое внимание профессионалов должно сосредоточиться на предупреждении внутрибольничных инфекций, которые стали серьезной проблемой отечественного здравоохранения.

Безусловно, необходимо разобраться и с причинами, негативно влияющими на продовольственную безопасность и безопасность на транспорте, безопасность труда и даже отдыха. На основе такого комплексного анализа и может быть разработана эффективная система мер по противодействию ранней смертности в России.

Оценивая роль миграционной политики при решении демографической проблемы, следует отметить, что предпосылкой обеспечения ее эффективности выступает проведение серьезного и всестороннего анализа-мониторинга (и прогноза) реальных потребностей России в притоке иностранцев. С другой стороны, важна профессиональная оценка реальных возможностей обеспечения притока из-за рубежа именно тех специалистов и именно в те регионы, где в них есть наиболее острая и объективная необходимость.

При этом вряд ли может стать панaceей выдвинутая идея быстрого и массового переселения русских из стран

СНГ в Россию по принципу «въезжайте кто и куда хочет». На несостоятельность такого подхода указывает целый ряд обстоятельств. В России в настоящее время имеются тысячи заброшенных и пустых деревень, а огромные территории в Сибири и на Дальнем Востоке довольно слабо заселены. Однако практически все русские из ближнего зарубежья являются городскими жителями. Значит, маловероятно, что они захотят и смогут переселиться в пустынные деревни и заниматься там сельским хозяйством. Предполагать же, что российские города будут в состоянии принять миллионы переселенцев, безосновательно.

Формируя миграционную политику страны и ее регионов, очень важно учитывать, что миграция населения - это не только простое механическое передвижение людей, но и сложный общественный процесс, затрагивающий многие стороны экономической и культурной жизни целых народов.

Задача страны и общества - использовать все имеющиеся ресурсы институтов государства, мобилизовать граждан на решении ключевой социальной проблемы - сбережения народа. Лишь в этом случае российская нация будет процветать, страна превратится в могущественную державу, сильную прежде всего своими обустроенными, здоровыми и образованными гражданами.



ЕС: КОГДА В ТОВАРИЩАХ СОГЛАСИЯ НЕТ...

Юрий БОРКО,
главный научный сотрудник
Института Европы РАН

Состоявшийся на прошлой неделе в Хельсинки саммит Россия - ЕС был примечателен прежде всего тем, что Европейский союз, пожалуй, впервые оказался в положении слабого. Если раньше в силу целого ряда преимуществ он довлел и доминировал (хотя в последние годы сотрудничество по линии Россия - ЕС стало более сбалансированным), то здесь его уязвимость проявилась в том, что ЕС расколола Польша, наложившая вето на начало переговоров по заключению нового базового соглашения между нашей страной и Евросоюзом.

Тем не менее я не стал бы называть саммит провальным. Пусть не удалось дать зеленый свет началу переговоров о буду-

щем соглашении, но время для этого, в принципе, еще есть. Поскольку нынешнее соглашение о партнерстве и сотрудничестве между Россией и ЕС, вступившее в силу в 1997 году, действует до ноября будущего года. Да и после этого оно будет автоматически продлеваться в соответствии со статьей 106 данного документа.

В Финляндии удалось договориться по некоторым конкретным вопросам. Например, о том, что постепенно будет снижаться размер дополнительного сбора за пролет европейских лайнеров через Сибирь (честно говоря, в этом плане мы несколько дискриминировали европейцев). Прояснилось и то, как будет вводиться в действие соглашение об облегчении визового режима для

россиян. Кроме того, мы обменялись мнениями по ряду международных вопросов, по тому, например, как начата реализация так называемых дорожных карт по продвижению к общему европейскому пространству. Все это не стоит сбрасывать со счетов. Несмотря на отсутствие каких-то сногшибательных результатов, саммит все же прошел в деловом ключе. И даже попытки «пристегнуть» к нему смерть в Лондоне беглого российского киевца Александра Литвиненко успехом не увенчались. В этой туманной истории должны разбираться специалисты.

Что касается пресловутого польского вопроса, то он просто нас не касается. То, что Польша противопоставила себя остальным 24 ее партнерам по союзу - вообще беспрецедентное явление во внутренней жизни. Такое было, быть может, полвека назад, когда Франция объявляла ультиматум своим европейским партнерам и на полгода блокировала деятельность тогдашней интеграционной организации.

Все это, повторяю, - их проблемы. И в этом смысле наша делегация в Хельсинки заняла абсолютно понятную, прогнозируемую позицию: разберитесь в своих делах, господа из ЕС, потому как у вас нет единого подхода, в том числе в вопросах поставок через Польшу в Россию некондиционного мяса. А пока с вами, в принципе, не о чем говорить.

Что и как они решат, сказать трудно. В любом случае им придется что-то предпринимать. Это просто невероятно, когда одно государство блокирует позицию 24!

Если и можно считать хельсинкский саммит очередным кирпичиком, который ляжет в основу принципиально новых отношений России с Евросоюзом, то кирпичиком очень маленьким. На этом пути надо решить очень серьезные проблемы. Во главе угла будущего соглашения о партнерстве и сотрудничестве между Россией и ЕС должна лежать приверженность общим целям. Это соглашение надо базировать на каких-то долго-

срочных прагматических интересах. У нас здесь расхождения с европейцами, к сожалению, остаются.

Особая тема - проблемы энергетического сотрудничества. Речь, разумеется, не идет о том, что оно находится в некоем кризисном состоянии. Ибо газ ежедневно поступает в установленных объемах в большинство стран ЕС. Заключенные контракты мы выполняем исправно (если не вспоминать 1 января нынешнего года, когда по вине украинской стороны нам пришлось на время перекрыть кран). Таким образом, неофициально молчаливые договоренности между нами все-таки существует. Газопровод функционирует, «Газпром» заключает разные соглашения с европейскими газовыми компаниями. Не отстают и нефтяники. Речь идет просто о выработке долгосрочного рамочного соглашения, единой энергетической концепции, отражающей стратегическое видение проблемы энергобезопасности России и ЕС. Такая

согласованная стратегия энергетического сотрудничества необходима на длительный период, как минимум на ближайшие двадцать - тридцать лет.

Наконец, на характер будущего партнерства России и Евросоюза будет непосредственно влиять наши взаимоотношения с сопредельными странами, прежде всего Украиной, Грузией, Молдовой.

Нужно искать пути к взаимопониманию и какому-то компромиссу по всем спорным вопросам. Причем в самое ближайшее время. Ибо если в Евросоюзе по-прежнему будет наблюдаться ситуация, когда там не могут выйти на некий единый, согласованный подход, то нам придется делать то, что мы делаем сегодня. То есть достигать взаимовыгодных договоренностей в рамках двусторонних отношений: Россия - Германия, Россия - Великобритания, Россия - Словения и т.д. Со всеми этими странами переговоры у нас идут весьма успешно. В том числе достигаются соглашения о строительстве новых нефтепроводов и газопроводов.

Что касается их общей позиции, пусть они разбираются с ней сами. Мы же не можем им диктовать. Пусть это делает Польша...