

На прошлой неделе в нашу редакцию пришло письмо читателя: «Слышал о том, что скоро в Москве появятся электромобили и электробусы. Есть, говорят, даже распоряжение мэра столицы о том, что планирует-

ся массовое внедрение таких машин на городском транспорте. Соответствуют ли слухи действительности? А если соответствуют, то о чем конкретно идет речь? Иосиф Ложкин, предприниматель-транспортник».

За разъяснением «МС» обратилась в Департамент транспорта и связи города Москвы. Там подтвердили, что распоряжение мэра Ю. Лужкова о внедрении электромобилей в городское хозяйство столицы в действительности существует. Правда, речь пока идет только об эксперименте по использованию автомобилей на электрической тяге.

В частности, по распоряжению мэра столицы в 2007 году город планирует закупить восемь грузовых малотоннажных электромобилей и два электробуса. На их закупку выделяется 40 миллионов рублей. Машины поступят в ГУП «Мосавтохолд», которое займется обкаткой и техническим обслуживанием этого экспериментального транспорта.

В чем суть самого эксперимента? В Департаменте транспорта и связи «МС» проинформировали: еще 6 марта нынешнего года на заседании правительства Москвы в ходе обсуждения вопроса «О расширении применения диметилового эфира и других альтернативных видов моторного топлива» мэр Ю. Лужков поручил в целях улучшения экологии города обеспечить активное внедрение электромобильного транспорта в городе Москве. И, надо сказать, это поручение мэра весьма логично.

Анализ использования электромобильного транспорта, например в странах ЕС, показывает, что основными заказчиками подобной техники выступают муниципалитеты городов, где автомобильный транспорт, как и в Мо-

ПОЕДЕТ ПО СТОЛИЦЕ ТРАНСПОРТ XXI ВЕКА

оскве, главный источник загрязнения воздуха. Электромобили, как правило, используются для перевозки пассажиров и небольших партий грузов в центральной части городов Европы, а также в зонах, где установлен запрет на эксплуатацию традиционных бензиновых автомобилей. Разве такой опыт не применим и в Москве? Конечно же, применим, причем вполне, если российская столица, как свидетельствуют эксперты, по многим параметрам городского хозяйства не только догнала, но кое в чем уже опередила европейские города.

Правда, в них внедрением этого транспорта занимаются исключительно специализированные коммерческие предприятия. У нас же опыт применения электротранспорта будет внедрять Мосавтохолд - предприятие, которое занимается в основном рефрижераторными перевозками. Почему? Такой вопрос тоже, кстати, задают читатели «МС».

Ответ на него очень прост, отвечают нашим читателям в Де-

партаменте транспорта и связи. Рефрижераторные перевозки - только одно из направлений, которым занимается Мосавтохолд. Кроме того, у этого предприятия богатая производственная деятельность - предприятие, которое занимается в основном рефрижераторными перевозками. Почему? Такой вопрос тоже, кстати, задают читатели «МС».

качестве моторного топлива на городском транспорте. Использование этого самого диметилэфира по сравнению с обычным дизельным топливом дает полное отсутствие сажи в отработанных газах, а также в 3-4 раза позволяет снизить вредные выбросы оксидов азота в атмосферу. Благодаря успешно проведенному опыту использования диметилэфира ГУП «Мосавтохолд» планирует перейти



ФОТО АЛЕКСАНДРА МАТЮШКИНА

к более широкому внедрению его как заменителя традиционного бензина.

С учетом богатого опыта внедрения новой техники и технологий именно на это предприятие правительство Москвы и возложило экспериментальные работы по освоению электромобилей. Благо для такого эксперимента ГУП «Мосавтохолд» располагает всеми необходимыми возможностями. На этом предприятии есть и экспериментальное производственное автохозяйство, и техническая база, и подготовленный персонал, и полигон, в условиях которого может наиболее успешно испытываться транспорт XXI века.

Вопрос в том, какая именно техника придет на этот полигон - российского или импортного производства? В Департаменте транспорта и связи отвечают: поскольку это будет городской заказ (а городской заказ у нас - только по конкурсу), происхождение производителей, которые захотят предоставить Москве электрический вид транспорта, не имеет принципиального значения. Действительно, какая разница, будет ли это автомобиль зарубежного или российского производства? Главное, чтобы они полностью соответствовали тем требованиям, которые выдвинет Москва. Столичные власти, как подчеркивают в администрации столицы, намерены создавать достаточное количество электромобилей как за счет внедрения уже представленной на мировом рынке техники, так и разрабатывая производство отечественных образцов.

Еще вопрос: на какой фронт в первую очередь бросят эту технику? Пока, отвечают в Департаменте транспорта и связи, исключительно на фронт экспери-

ментальный. То есть в ближайшее время на улицах города никаких электромобилей и электробусов не будет. Будут они исключительно в полигонной пробной обкатке. По ее-то результатам в дальнейшем разработают программу промышленного использования такого транспорта в городе.

Если же эксперимент пройдет удачно, планируется использовать экологически чистые электромобили для вполне определенных нужд городского пассажирского и грузового транспорта. Уже существует в реальности и проект, где предпочтительнее использовать подобный вид транспорта. Особенности электромобильной техники, сдерживающие ее широкое распространение, это ограниченный пробег - порядка 100-150 километров без подзарядки, а также в 1,5-2 раза более высокая стоимость по сравнению с аналогами, оборудованными двигателями внутреннего сгорания. При таких характеристиках самое лучшее использование электромобилей, говорит в Департаменте транспорта и связи, для перевозки детского питания в дошкольные учреждения и школы.

Известно, грузовик, пусть и малотоннажный, как правило, имеет выхлоп намного агрессивнее, чем у любого легкового автомобиля. Так вот, убеждены в Департаменте транспорта и связи, было бы куда лучше, если вместо автомобилей с опасными для окружающей природной среды, и для здоровья человека выхлопами оксидов азота и выбросами твердых частиц детям и школьникам столицы привозили бы завтраки и обеды машины, не дающие ни единого грамма таких выбросов.

Геннадий ВОСКРЕСЕНСКИЙ

КОМУ КАКАЯ КОМПЕНСАЦИЯ

Статья «Старая сберкнижка еще послужит» («МС» № 13) вызвала немало звонков читателей. Напомним: речь в ней шла о компенсации вкладов в бывшем Сбербанке СССР. Прочитав материал, читатели логично спрашивают: намерено ли государство компенсировать и взносы в Госстрах СССР? Его голубые квитанции до сих пор хранят многие. Когда-то, аккуратно отдавая часть своей зарплаты Госстраху СССР, мечтали: исполнится ребенку 18 лет - и будет ему хороший подарок. Не случилось. Взносы в Госстрах постигла та же участь, что и вклады в Сбербанке СССР.

Да, «сгоревшие» вклады в Сбербанк начали мало-помалу компенсировать. То же самое, возможно, произойдет и с взносами в Госстрах. Во всяком случае, по сему поводу принято постановление Правительства РФ. Документ этот, правда, весьма запутан. Поэтому возьму на себя смелость объяснить, кому и какая причитается компенсация.

Во-первых, всем, кто подпадает под действие Федерального закона «О восстановлении и защите сбережений граждан Российской Федерации», по которому государство признало за собой ответственность за взносы, сделанные в организациях Росгосстраха до 1 января 1992 года. Как и в случаях со «сгоревшими» вкладами в Сбербанке, страховые взносы подлежат так называемой предварительной компенсации - в зависимости от суммы и года окончания действия договора страхования.

Во-вторых, в нынешнем году за компенсацией могут обращаться граждане по 1953 год рождения включительно. В том числе наследники первой очереди, относящиеся к указанной категории, а также инвалиды второй группы. Максимальная сумма такой компенсации - 1000 рублей: если размер страхового взноса на 1 января 1992 года равнялся или был больше 1000 рублей, а страховка вы-

плачена в 1996-2007 годах или не выплачена вообще.

Для договоров, закончившихся ранее, предусмотрены понижающие коэффициенты. От 0,9 - для договоров, по которым были выплачены деньги в 1995 году, до 0,6 - для договоров, по которым выплачены деньги в 1992 году. Кроме того, постановлением Правительства РФ предусмотрены компенсации некоторым категориям граждан, рожденным по 1947 год включительно, инвалидам первой группы, родителям и опекунам детей-инвалидов и другим - в размере остатка взноса, который был 1 января 1992 года. Этим же гражданам будет выплачена и дополнительная компенсация в размере остатка. То есть фактически они получат двойную сумму.

Например, если у гражданина 1947 года рождения 1 января 1992 года размер страхового взноса составлял 1500 тогдашних рублей, то он получит компенсацию в 3000 рублей сегодняшних. При этом нужно иметь в виду, что владельцам страховок, рожденным с 1943 по 1947 год, за компенсацией надо обращаться не ранее 1 октября нынешнего года.

Наконец, так же, как и вкладчикам Сбербанка и в тех же размерах, по застрахованным в Госстрахе СССР или уже в Госстрахе РФ предусмотрена компенсация на оплату ритуальных услуг. Если сумма взноса на 1 января 1992 года составляла 400 рублей и больше, то на ритуальные услуги причитается 6 тысяч рублей. А если сумма была меньше, она умножается на коэффициент 15.

Подозреваю, однако, после этой короткой информации останется немало неясных вопросов. Что же, подробную информацию можно получить по справочному телефону Министерства финансов РФ: 8-495-698-9101.

Геннадий ВОСКРЕСЕНСКИЙ

По инициативе Елены Владимировны недавно мэр Москвы Юрий Лужков провел специальное совещание, на котором помимо строительства жулебинского метро обсуждались вопросы преобразования летно-испытательного комплекса ОАО «МВЗ им. М.Л. Миля», находящегося вблизи жилых кварталов микрорайона Жулебино, реконструкции парка им. 850-летия Москвы и строительства в нем культурно-спортивного и общественного центра, а также переселения жильцов из ветхих домов по адресу: Люблинская ул., дом 111, строение 1 и Краснодонская ул., дом 9/2.

Итогами совещания Елена Панина в целом осталась довольна: приняты конкретные решения по всем четырем актуальным темам.

- Итак, - сообщила депутат, - решено, что метро в Жулебине будет построено. Согласно Городской целевой программе развития Московского метрополитена на 2007-2009 годы, разработанной Институтом Генерального плана г. Москвы, сейчас ведутся проектные работы и подготовка к инженерному обеспечению строительства.

Этот вопрос имеет комплексное решение. «Важно, решая транспортные проблемы москвичей одной части города, не ущемить интересы других», - подчеркнула Елена Панина. На сегодняшний день Таганско-Краснопресненская линия метрополитена загружена на 183 процента. Те, кто пользуется этим маршрутом ежедневно, знают, что в час пик в вагон с трудом можно втиснуться уже на станции «Текстильщики». Поэтому простым добавлением еще одной станции «Жулебино» на этой ветке дело не поправить, нагрузка увеличится, и пассажиры просто не смогут пользоваться метро.

Для решения транспортной проблемы в комплексе со строительством новой станции метро предлагается организовать движение поезда «Спутник» от Люберец с остановками на платформе Косино (рядом с Жулебином), станции «Новая» с пересадкой на Калининскую линию и станции «Электровзводская» с пересадкой на Арбатско-Покровскую линию. В дополнение планируется организовать массивный подвоз пассажиров из Жулебина к платформе Косино, а также создать со временем выделенную трассу для общественного наземного транспорта до станции «Выхино».

Известная своими проблемами площадь у метро «Выхино» тоже нуждается в

В рейтинге самых актуальных для жителей Юго-Восточного округа столицы тем этот вопрос - один из первых. Естественно, он волнует и депутата Государственной думы по Люблинскому избирательному округу № 195, члена фракции «Единая Россия» Елену Панину.

ПОСТРОЯТ ЛИ МЕТРО В ЖУЛЕБИНЕ?

преобразовании. На сегодняшний день здесь сосредоточены конечные пункты линии метро, 13 маршрутов автобусов, два - троллейбусов, 20 коммерческих маршрутных такси. Дополнительный тоннель, который недавно был построен в помощь двум существующим, ограниченное въезда на площадь личного автотранспорта лишь частично разгрузили этот узел.

В данный момент проходит согласование архитектурная концепция реконструкции площади. В первую очередь предлагается построить перекартающую парковку у станции «Выхино», за счет средств городского бюджета планируется строительство тоннеля на Рязанском проспекте, эстакады в створе улиц Вешняковская - Ташкентская и магистрали, соединяющей МКАД и Ногинск.

Больше десяти лет назад, когда микрорайон Жулебино существовал лишь в архитектурных проектах, на месте сегодняшних домов и магазинов базировался аэродром Люберцы. Чтобы освободить площадку под строительство нового жилья для москвичей, было принято решение перевести летно-испытательные комплексы ОАО «МВЗ им. М.Л. Миля» и ОАО «Фирма «Камов» на выделенную площадку возле поселка Чкаловский Московской области.

В условиях неравномерного финансирования работы затормозились на годы, выросла кредиторская задолженность. Для разрешения ситуации при Департаменте градостроительной политики и реконструкции столицы была создана специальная рабочая группа. Сегодня все этапы строительства в Чкаловском обсуждаются на оперативных встречах и находятся на постоянном контроле у депутата Елены Паниной. По плану уже в первой половине 2008 года затянущееся пере-

базирование летно-испытательных комплексов в Подмоскovie будет завершено.

Давно готов архитектурный проект освоения территории парка им. 850-летия Москвы в Марьине. Он рассматривался на многочисленных совещаниях, поддержан жителями. Только госэкспертизу пройти никак не удастся - природоохранные службы выдвинули условие обязательного включения в проект устройства фонтанов. Учитывая, что парк находится на берегу Москвы-реки, такое требование едва ли можно назвать логичным. Мэр Юрий Лужков жестко высказался о волоките с согласованием, и благодаря вмешательству градоначальника уже к осени проект наконец пройдет госэкспертизу, и можно будет приступать к реконструкции парка.

Как рассказала Елена Панина, с мертвой точки сдвинулся наконец и вопрос согласования долей города и инвестора при строительстве в Марьине культурно-делового центра с театром, балетными детскими школами, кинозалами. Уже в следующем году общие строительные работы в этом крупном комплексе будут завершены и начнется отделка, оснащение оборудованием под эксплуатацию в соответствии с планом.

Результатом совещания стало и прямое указание Ю. Лужкова не позднее конца нынешнего года расселить дома по улицам Люблинской, 111, строение 1 и Краснодонской, 9/2. Еще несколько лет назад они были признаны аварийными. Большинство жителей хотят справиться новоселье в родном Люблине или в соседних районах. Несмотря на сложность решения этого вопроса, мэр Москвы, установив жесткие сроки, поставил задачу, чтобы интересы каждой семьи были соблюдены в рамках закона.

Ольга СОКОЛОВА