

Правительство Москвы не оставляет надежд подобрать "ключ" к разрешению транспортной проблемы города, которая спровоцирована, в частности, нехваткой дорог, дефицитом парковочных мест и отсутствием достаточного количества гаражей для непрерывно растущего парка автомобилей. Подготовленную программу по строительству гаражей мэр Москвы Юрий Лужков подверг резкой критике, заявив, что "ни в количественном, ни в организационном, ни в методическом плане" она не сможет полностью решить острейший вопрос с машиноместами в городе. Обеспечить каждый автомобиль в Москве стоянкой или гаражом удастся лишь через 15 лет, посчитал московский градоначальник, вникнув в расчеты представленной программы, и, как обычно, свел проблему к нехватке денег в столичной казне.

Однако вне зависимости от того, на чьи деньги будут строить гаражи в Москве – городского бюджета или частных инвесторов - автомобилистов изначально отпугивает цена за "домик" для своей машины, которая будет составлять порядка 7 тыс долл. Похоже, решая проблему подземных гаражей и парковок, столичные власти строят "воздушные замки". Ведь выложить за гараж треть стоимости автомобиля, да еще и купленного в кредит, для большинства москвичей нереально.

Последнее заседание правительства Москвы было посвящено обсуждению "Городской целевой программы строительства гаражей и стоянок в Москве на период 2008-2010 гг". Департамент градостроительства и Москомархитектура подготовили доклад о том, что сделано в этом направлении за последние годы и что планируется осуществить. Ситуация такова, что для хранения автотранспорта в столице не хватает 1,7 млн машиномест, при том, что по рассматриваемой программе за три ближайших года предлагается построить только 395 тыс мест, т.е. четвертую часть от необходимого. Специалисты посчитали, что при таких темпах строительства новых гаражей и стоянок решить проблему дефицита в этой сфере удастся не раньше 2020 г.

Сразу заметим, что возникают большие сомнения относительно оптимальности цифры в 1,7 млн машиномест – Москва в последние годы продолжает бить рекорды по увеличению количества новых автомобилей в городе. Ежегодный прирост составляет порядка 200 тыс машин. По прогнозам специалистов автомобильного рынка, к 2015 г на дорогах Первопрестольной будет "кататься" порядка 5 млн авто.

Понятно, что Ю.Лужков остался недоволен представленной "гаражной" программой, заявив, что москвичи "не поймут такую власть, которая будет 12-15 лет решать проблему с гаражами". Он потребовал от подчиненных ускорить строительство многоэтажных паркингов и гаражей, которые планируется, в частности, возводить вдоль Четвертого транспортного кольца.

Вспомнили столичные градоначальники и о проектах "народный гараж", которые активно обсуждаются в последнее время. Ю.Лужков, перейдя на конкретные личности, обратился непосредственно к руководству Мосэкспертизы, подчеркнув, что это ведомство тормозит работу по оценке уже представленных проектов "народного

гаража", которых в 2006 г было подготовлено аж три штуки, а в прошлом году целых четыре. Проблема строительства "народных гаражей" возникла после того, как столичные власти принялись решительно сносить металлические тенты для хранения автотранспорта, которые в просторечье называют ракушками. Градоначальники насчитали в свое время целых 700 тыс штук таких "домиков" для машин, которые возведены с нарушениями и без должного разрешения от соответствующих органов. Война с ракушками параллельно сопровождалась агитацией задуматься о приобретении легальных "народных" гаражей по цене, по меньшей мере, в 4 раза превышающей стоимость этих самых тентовых укрытий.

Складывается устойчивое мнение, что у столичных начальников стерлось реальное представление о том, какими доходами оперирует львиная доля московских автомобилистов, иначе в мэрии постыдились говорить о том, что гараж, стоимостью от 7 тыс долл можно назвать "народным". На последнем заседании правительства Москвы руководитель департамента градостроительной политики, развития и реконструкции Москвы Константин Королевский снова именовал гараж стоимостью в 170 тыс рублей, не иначе как "народный". Пытаясь защититься от критики в свой адрес со стороны Ю.Лужкова, чиновник, как водится, "забросал" присутствующих градом цифр. В частности, он сказал, что обеспеченность москвичей машиноместами на конец прошлого года составила 47 проц, а к 2010 г должна вырасти до 56 проц.

Не ставя задачи подискутировать относительно реалистичности обозначенных показателей, дерзнем предположить, что такие темпы прироста количества гаражей и стоянок в Москве никак не отражают потребностей растущего рекордными темпами количества автомобилей в столице.

Резонно задаться вопросом о том, почему москвичи, имеющие доходы, например, в 2-3 тыс долл, без доли сомнения покупают машины стоимостью в 20-25 тыс долл, обрекая себя зачастую кабальными ставками по автокредитам. Мировой опыт показывает, что на Западе стоимость приобретенной автомобилистом машины равняется трем-шести ежемесячным окладам, а Москве это соотношение составляет один к десяти. Отчасти оправданием такой финансовой культуры и дисциплины наших граждан может служить то, что в РФ для так называемого среднего класса практически не существует приемлемых инструментов инвестирования. Решить жилищную проблему в Москве им не представляется возможным, так как столичная "однушка" сейчас стоит не меньше 150 тыс долл /в т.н.спальном районе/. Мало кто готов играть на фондовом рынке, учитывая его непредсказуемость и тотальную финансовую безграмотность населения. Поэтому единственная возможность осуществить качественный "сдвиг" в своей текущей жизни – это купить новый автомобиль и ездить 3-4 года как "белый человек", не испытывая проблем с поломками машины, как, например, с относительно дешевыми "Жигулями".

После таких рассуждений нетрудно предположить, что гараж по цене в 7 тыс долл не входит в планы большинства московских автовладельцев. Рассуждения Ю.Лужкова о том, что к строительству новых машиномест в Москве нужно привлечь частных инвесторов /мол, столичной казне одной не потянуть таких затрат/ опять же не гарантируют того, что гаражи относительно подешевеют. Принцип "многоукладности" при возведении стоянок и гаражей в Москве, на котором акцентирует свое внимание

Ю.Лужков /имея ввиду привлечение к проекту частного бизнеса/ следует рассматривать не через призму интересов простых автовладельцев, а скорее как новый элемент взаимодействия столичных властей с бизнесом, но это, понятно, совсем другая история.

Наконец, изначально вызывает отторжение идея строительства новых гаражей вдоль четвертого транспортного кольца. Понять столичных градоначальников можно – дефицит свободных площадей под застройку гаражей рядом с жилыми домами вынуждает планировать возведение новых машиномест на пустырях в районах промзон. Но, согласитесь, "выложить" за гараж, расположенный далеко от места проживания и удаленный от дома на расстояние в 1-2 км, 7 тыс долл и более – не только дорого, но и с точки зрения логики не объяснимо. Нет смысла вдаваться в рассуждения о довольно высокой статистике угона автомобилей в Москве из-под окон собственного дома. Но, согласитесь, не менее опасно идти в темное время суток от гаража, расположенного на пустыре, и прекрасно знать, что в столице не уменьшается статистика грабежей на улице.

Ясно одно. У автовладельцев свои доводы и требования к гаражам и стоянкам, а у столичных начальников – совершенно другие. В этом вся проблема – власть и жители города не слышат друг друга. Поэтому ожидать, что после отправления на трехнедельную доработку программы по строительству гаражей в Москве проблема с машиноместами в мегаполисе решится, похоже, не приходится.

Источник: "ПРАЙМ-ТАСС"