

АКТУАЛЬНО

Тьма непроезжая

Кризисы бывают разные. Например, про мировой финансовый сегодня в курсе даже детсадовцы. Но мы о другом — о кризисе ответственности. И такой не менее разрушительен по своим последствиям. Начнём с письма в редакцию «Орловской правды». Это увесистый документ в 14 страниц. Тянет на целую бандероль. А в ней — боль. Коллективная. Одних подписей — семь страниц.



Работники Орловского завода «Северсталь-метиз», ООО «Юни-Фенс», ООО «Северсталь-метиз: сварочные материалы», ООО «Стил-лейс» считают себя, как следует из письма в редакцию, вычеркнутыми из жизни города.

Проблема в том, что троллейбусы в тёмное время до конечной остановки общественного транспорта, сохранившей архаичное название — «СПЗ» (давно сгинув такой завод в рыночной пучине), не ходят.

Нет, многолюдные троллейбусы, как всегда, весело бегут по огромному прогону от микрорайона к заводским корпусам. Но исключительно в светлое время суток. А зимой оно сворачивается довольно рано — примерно после пяти часов вечера. И тогда основным средством передвижения становятся вездесущие маршрутки.

Вот и прикиньте, какая армия сталепрокатчиков, добираясь на завод и уезжая с работы, поневоле переживает в маршрутные такси. Частично счастливо хрустит десятками и молится на сгустившуюся тьму. Вечно живущий впроголодь муниципальный общественный транспорт теряет доход. Кому это выгодно?

Риторический вопрос. Нам же гораздо важнее найти убедительные ответы на иные вопросы. И прежде всего такие — почему сталепрокатчики оказались в незавидной роли крайних и знают ли городские власти об их острой транспортной проблеме?

Как следует из письма в редакцию, мэрия хорошо информирована по поводу тьмы непроезжей. Ещё в ноябре прошлого года профсоюзная организация Орловского завода «Северсталь-метиз» обратилась с соответствующим обращением в администрацию города.

Но... Чтбы понять, как отреагировала мэрия на просьбу рабочего люда, достаточно прочесть всего одну строку из письма в редакцию: «Мэрия города Орла, видимо, не посчитала нужным отвечать людям, которые исправно платят налоги».

А может, сталепрокатчики не получили весточки из администрации города, потому что письмо-то у них получилось вроде ванькижуковского — только не на деревню дедушке, а в мэрию? «Уважаемому Александру Александровичу» Касьянову. Тому самому, которого всероссийская милиция уже полгода безуспешно ищет.

Кто знает, может, уважаемый Алек-

сандр Александрович в суровых условиях подполья на конспиративной квартире пока изучает «малюга» с воли и готовит сталепрокатчикам позитивный ответ. Жизнь в бегах — суровая штука. Выходит, ждали три месяца — подождите ещё?

Ораздо оперативнее на обращении работников завода отреагировала администрация МУП «Трамвайно-троллейбусное предприятие». Да, сообщили электротранспортники, они не соблюдают установленный график движения троллейбусов и не соблюдают это делать. До тех пор, пока не будут созданы нормальные условия для работы водителей троллейбусов. Фонари уличного освещения слепы, а маневрировать в крошечной тьме между ямами и колдобинами небезопасно.

— У водителя троллейбуса, в отличие от других, две дороги: одна под колёсами, другая — над головой — контактный провод, — говорит технический директор ТТП А.А. Селифонов. — Надо обязательно посматривать вверх, контролировать ситуацию, видеть, куда едешь. А как это делать, когда двигаешься воплепу? Зачем же нам ДТП?

Ситуация — мрак. Как видите, она не по душе не только сталепрокатчикам. Электротранспортники, по словам А.А. Селифоновых, тоже не раз ставили этот вопрос перед мэрией.

И что же? «Кормят завтраками», — отвечает технический директор. Может, нас «покармят» чем-то поусушественнее?

Звоним в МУ «Управление коммунальным хозяйством города Орла».

Из разговора с заместителем начальника управления В.А. Сидоровым узнаём, что в своё время было издано постановление городской администрации о приёмке на баланс этого участка уличного освещения по Раздольной. Но так вышло, что до настоящего времени эти сети не находятся ни на балансе «Орёлблэзерго», ни на балансе Орловского завода «Северсталь-метиз». Как бы ни было.

Но, простите, так не бывает с собственностью. У неё есть одно интересное свойство: вроде бы ничья, а начинаешь к рукам прибирать — и вот он, законный хозяин, тут как тут!

Так чьё всё-таки добро? Чьи светильники, провода, железобетонные опоры? Кто должен за ними следить и приводить их в порядок? И когда, на-

нец, отрезок пути от 32-го профучилища до конечной остановки троллейбуса маршрута № 9 — «СПЗ» — вырвется из мрака?

Признаемся, что-то мало «света в конце улицы Раздольной». Например, директор по кадрам Орловского завода «Северсталь-метиз» Е.Ю. Головенко на наш вопрос о принадлежности интересующего нас «светового хозяйства» заявила, что линия освещения передана на баланс города ещё в 2001 году. Эта процедура закреплена и в акте приёмки-передачи основных средств (274 светильника, кронштейны и проч., даже «праздничная иллюминация на 300 ламп») — от ДООО «ОСПАЗ» была передана ГУДП «Орёлблэзерго». Все печати и подписи, как мы сами могли убедиться, на месте.

Но заместитель генерального директора ОАО «Орёлблэзерго» А.В. Перьков не согласен: это, утверждает он, брошенные сети. И у них, энергетиков, нет контракта с муниципалитетом на обслуживание спорного участка.

Ну а точку зрения по поводу спорного отрезка пути заместителя начальника МУ «Управление коммунальным хозяйством города Орла» мы уже знаем. Правда, В.А. Сидоров в конце нашего разговора присовокупил, что «всё-таки нужно решать вопрос о передаче линии на баланс города». Повторно?

Ладно, с балансом, надеемся, все заинтересованные стороны разберутся. Хочется узнать главное — когда на заброшенном участке засветятся фонари и до конечной остановки привычно, как раньше, покатают троллейбусы? Когда сталепрокатчики перестанут чувствовать себя чужими в своём родном городе?

— Конкретный срок я вам сейчас назвать не могу — мы над этим вопросом работаем, — осторожно ответил на прямой вопрос В.А. Сидоров. — Думаю, к концу марта ситуация там будет приведена в норму.

Сталепрокатчикам такой ответ вряд ли понравится. Нам тоже. Поэтому официально просим мэрию Орла дать «Орловской правде» и сотням обратившихся в нашу газету работников Орловского завода «Северсталь-метиз» и других, расположенных на промплощадке бывшего сталепрокатного завода предпринят более конструктивный и оптимистичный ответ.

КСТАТИ

Непроезжая тьма встала на пути не только троллейбусов, не пуская их на конечную маршрута № 9. В её плену оказались и трамваи, следовавшие до конечной остановки «Завод-Химмаш» в Заводском районе Орла.

Ситуация почти один к одному: электросети, ставшие бесхозными после банкротства «Химмаша». Многочисленные же фирмы, работающие сегодня на территории развалившегося предприятия, брать на себя финансирование ремонта и содержания энергохозяйства не хотят.

Правда, в МУ «Управление коммунальным хозяйством города Орла» нас заверили, что в скором времени трамваи маршрута № 4 пойдут в вечернее время до конечной. Что ж, посмотрим, поавится ли свет в конце маршрута.

Николай СОЛОПЕНКО.

ПОЧЕМУ ПРИШЛО ВРЕМЯ ПОКУПАТЬ ОТЕЧЕСТВЕННОЕ

В шести российских городах — региональных дилерских центрах холдинга «АвтоТрейд» — прошли акции в поддержку российского автопрома

В минувшее воскресенье в автосалоне «АвтоТрейд-Орел» состоялась презентация двух модификаций модели LADA: LADA Kalina Sport и LADA Kalina Super 1600. На пресс-конференции, прошедшей по завершении праздничного шоу, на вопросы журналистов ответили президент холдинга «АвтоТрейд», депутат Самарской губернской думы В.В. ЯРКИН, заместитель начальника межрегионального управления региональных поставок № 2 ОАО «АВТОВАЗ» А.В. КУЛЕВ, генеральный директор ООО «АвтоТрейд-Орел» З.В. ФЕДОТОВ. Прозвучавшие вопросы можно объединить по нескольким основным темам. Но сначала представим новые модели LADA.

Автомобиль LADA Kalina Sport — автомобиль серийный. Появился три года назад, когда успешно дебютировал на шоссе в колцевых гонках, где ему не было равных и среди иномарок. Некоторые разработки, опробованные на спортивной модели, внедряются на серийных. Усовершенствована ходовая часть, доработаны практически все узлы, коробка передач, подвеска, рулевая рейка. LADA Kalina Sport позиционируется как второй автомобиль в семье или автомобиль для прекрасного пола. А внедрение спортивных версий усилит его привлекательность для молодежи. Цена автомобиля в валюте — чуть больше шести тысяч. Подобных аналогов у зарубежных производителей не найти.

Автомобиль LADA Kalina Super 1600 подготовлен по техническим требованиям международного класса Super 1600 для участия в чемпионате России по ралли, а также в чемпионатах Европы и мира по ралли в классе А6. Автомобиль с 16-клапаным двигателем объемом 1,6 литра, мощностью более 200 лошадиных сил. Оборудован коробкой передач SADEV, амортизаторами Ollins, тормозной системой AP Racing. Масса автомобиля — 1000 кг.

О КОНКУРЕНЦИИ

У АВТОВАЗа нет конкурентов. Отечественный автопарк всегда делился на бренд LADA и иномарки. АВТОВАЗ вчера контролировал как минимум 25% внутреннего рынка, в условиях кризиса сегодняшнего дня — уже более 30 процентов.

Начинает формироваться перераспределение спроса: идет большой отток покупателей, прежде настроенных на приобретение иномарок, и наблюдается поворот к отечественным авто. При европейском качестве автомобилей LADA стали доступнее для россиян, а совместно с мерами, которые будут предприняты Правительством РФ, да и с учетом самой экономической ситуации, все эти факторы способствуют выбору покупателем отечественных машин: ведь цены в рублях являются практически неизменными в сравнении с ростом валюты. И конкуренция со стороны иностранных брендов несколько снижается.

В конце января АВТОВАЗ на 2,5% повысил цены на автомобили. У потенциальных покупателей в течение нескольких предыдущих месяцев формировался отложенный спрос: СМИ настойчиво твердили о рецессии предприятия, об упадке спроса на машины, о том, что они

НА ОТЕЧЕСТВЕННОМ ОТОРЫНКЕ

Общие объемы авторынка будут снижаться. Как верно говорят аналитики, идет возврат к ситуации трехгодичной давности. В любом случае доля АВТОВАЗа на внутреннем рынке составляет все последние годы порядка 600 тысяч автомобилей в год. Похоже, и в 2009-м будет реализовано то же количество. Спрос на автомобили LADA устойчив и стабилен: в данном сегменте рынка покупатель остается.

Объемы авторынка в последние годы росли неадекватно росту доходов населения на многом благодаря тому, что кредиты в банках стали необъяснимо доступными (без реального подтверждения доходов). Рос спрос и на иномарки. Но попытку иномарки можно расценивать скорее как эмоциональный шаг, нежели рациональный. Для некоторых обычных семей покупка иномарки в кредит в условиях кризиса обернулась трагедией. Покупка же автомобиля LADA видится шагом взвешенным и разумным. Не случайно АВТОВАЗ никогда не испытывает проблем со сбытом. Потому — приобретайте отечественное!

ТРУДНОСТИ И НАДЕЖДЫ

Сложилась не совсем хорошая ситуация в системе производства автомобилей. Кризис ударил по большинству производителей комплектующих. Основная задача правительства и руководства АВТОВАЗа — сохранить систему производства автомобилей по всем звеньям — от стимулирования сбыта и до того, чтобы эта помощь доходила до всех производителей комплектующих, — ведь весь приволжский автомобильный округ живет за счет автопрома. Часто подобные предприятия в небольших городах являются градообразующими.

Спасение отрасли — не просто слова, это очень чело- векоемкое производство. Так, от благополучия АВТОВАЗа



(численность персонала предприятия достигает 110 тысяч человек) зависит благополучие города Тольятти, всей Самарской области и многих других регионов, возвращены более 700 предприятий-смежников. Для информации: ОАО «АВТОВАЗ», крупнейшее предприятие автомобилестроения России, производит до 70% отечественных легковых автомобилей; завод дает в бюджет страны около 2% налоговых отчислений. Если сегодня люди продолжают покупать отечественные автомобили, спасается не только АВТОВАЗ, но и вся система в целом, в которой в нашей стране занят не один миллион человек.

Не случайно уже на презентации новых версий автомобилей LADA Kalina состоялась покупка новинки. Генеральный директор ООО «АвтоТрейд-Орел» Эдуард Федотов представил первого покупателя — орловчанку Ирину Назарову.

НАША СПРАВКА

Холдинг «АвтоТрейд» — официальный дилер ОАО «АВТОВАЗ», основанный в 2000 году, — является обладателем крупнейшей дилерской сети по продаже автомобилей LADA в регионах страны. Помимо отечественных моделей хорошо развитая региональная дилерская сеть предлагает покупателям автомобили иностранных марок: KIA (Белгород, Орел, Старый Оскол, Сыктывкар, Липецк), VOLVO (Липецк, Белгород, Орел), CHEVROLET (Смоленск). Кстати, «АвтоТрейд-Орел» считается одним из лучших в сети. Дилерские центры холдинга «АвтоТрейд», включая орловский, осуществляют продажу машин и предоставляют полный спектр услуг по сервисному и техническому обслуживанию, а также широкий выбор запчастей и аксессуаров.

ООО «АвтоТрейд-Орел»: г. Орел, Московское шоссе, 132; тел.: (4862) 48-47-77, 73-88-88. Анна ЗЕЛЕНКЕВИЧ, Фото Сергея МУЛЕРЧИКА.

Коммунальный диалог

Слово «коммунальный» происходит от слова «коммуна» и имеет в своей основе понятие «общий», «коллективный». В наш обиход оно вошло с тех времен, когда совершившие коммунистический переворот большевики решили превратить Россию в одну большую коммуни, где все должно было быть общим — труд, собственность и даже счастье. Эксперимент не удался: так и не построенный коммунизм ушел в прошлое. Из «общего» нам осталась только «коммуналка», или жилищно-коммунальное хозяйство — наша общая головная боль.

РАЗРЕШИТЕ ПОЖАЛОВАТЬСЯ

«Проблемы ЖКХ в современных условиях. Роль власти и гражданского общества в решении вопросов. Ответственность и правовая защита граждан» — так звучала тема «горячей линии», которую организовала 9 февраля Общественная палата Орловской области. По словам ее председателя С.А. Мальфанова, поток жалоб на «коммуналку», поступающих в общественную приемную Общественной палаты от жителей Орла, в последнее время увеличился примерно в десять раз.

Оно и неудивительно: в наступившем году снова повысились тарифы на коммунальные услуги, на ремонт и содержание жилья. Правда, рост тарифов никак не сказался на качестве обслуживания наших домов: подъезды по-прежнему не ремонтируются, трубы и крыши по-прежнему текут, мусоропроводы годами не чистятся, а лестничные площадки не освещаются. А вот деньги за все это исправно начисляются. И собираются. А самое главное — никто ни за что не отвечает.

Городская власть кивает на управляющие компании: решай все вопросы с ними, а мы вмешиваться в дела частных предприятий не имеем права. Управляющие компании в переговоры с гражданами вступать не желают, почему растут тарифы, не объясняют, а справедливые жалобы собственников по поводу низкого качества обслуживания жилья зачастую оставляют без комментариев. Это лишь малая толика претензий, высказанных горожанами, позвонившими на «горячую линию» в надежде получить здесь ответы на свои вопросы.

Стоит отдать должное коммунальщикам и представителям городской власти — уклоняться от весьма «горячего» диалога с жителями города они не стали. В работе «горячей линии» приняли участие начальник отдела по реформированию ЖКХ администрации г. Орла С.В. Михайлин, начальник МУП «УКХ» Н.Г. Реваев, исполнительные директора ЖРЭУ № 1, 2 и 4 А.Н. Пягоров, А.М. Фрайдя и А.И. Мязгов и гендиректор Первой городской управляющей компании О.В. Васильев. Большинство острых вопросов было адресовано именно им, и они старались подробно и добросовестно на них отвечать. Другое дело, устроили ли эти ответы граждан...

С другой стороны, если тот же гражданин Иванов решит оплатить потребленную им электроэнергию на год вперед, к примеру, в январе и проставит в своей квитанции, скажем, пять тысяч киловатт, то, вполне возможно, за освещение МОП в этом месяце платить вообще не придется. В следующем месяце Иванов по своему квартирному счетчику не платит или ставит чисто символически один киловатт. За «общий свет», соответственно, не платят! И за Иваново в том числе.

Поэтому, считает Брунелевский, показания квартирных счетчиков должны сниматься ежемесячно, чтобы добросовестные собственники не платили за недобросовестных. Правда, по закону представители управляющих компаний не могут проверять показания этих счетчиков чаще, чем раз в полгода. Однако, думается, проблему можно разрешить силами самих собственников — стоит только объяснить им, что к чему, и наверняка в каждом подъезде найдутся два инициативных жильца, которые и возьмут весь процесс под контроль. Только вот объяснить управляющие компании почему-то не спешат.

«Куда расходуются деньги граждан, которые мы платим за содержание и текущий ремонт жилья?»

«В ЖЭУ № 29 отказались разъяснить жильцам вопрос об увеличении тарифов на коммунальные услуги?»

«На все вопросы жильцов дома ЖРЭУ не дает ответы по существу, а занимается отписками».

«Отсутствует полная информация о порядке взимания платы за потребленную электроэнергию МОП».

«На все вопросы жильцов дома ЖРЭУ не дает ответы по существу, а занимается отписками».

«Куда расходуются деньги граждан, которые мы платим за содержание и текущий ремонт жилья?»

«В ЖЭУ № 29 отказались разъяснить жильцам вопрос об увеличении тарифов на коммунальные услуги?»

«На все вопросы жильцов дома ЖРЭУ не дает ответы по существу, а занимается отписками».

«Отсутствует полная информация о порядке взимания платы за потребленную электроэнергию МОП».

«На все вопросы жильцов дома ЖРЭУ не дает ответы по существу, а занимается отписками».

«Отсутствует полная информация о порядке взимания платы за потребленную электроэнергию МОП».

«На все вопросы жильцов дома ЖРЭУ не дает ответы по существу, а занимается отписками».

«Отсутствует полная информация о порядке взимания платы за потребленную электроэнергию МОП».

«На все вопросы жильцов дома ЖРЭУ не дает ответы по существу, а занимается отписками».

«Отсутствует полная информация о порядке взимания платы за потребленную электроэнергию МОП».

«На все вопросы жильцов дома ЖРЭУ не дает ответы по существу, а занимается отписками».

дверь». А семьи Шеметовых, Горбуновых, Быковых, Гуровых, живущие в доме № 50 по улице 5-го Августа, оплачивают аварийную трубу горячего отопления, незакрывающую дверь мусоропровода и «окопы» во дворе. Еще люди платят за разбитый асфальт и неубранный снег во дворах, за аварийные лифты и сломанные скамейки... Понятно, что ни один здравомыслящий собственник за такой «сервис» платит на 10—15% больше не согласился бы. Понятно и то, что управляющие компании не проинформировали собственников (или, во всяком случае, проинформировали далеко не всех) о необходимости провести общие собрания — им это просто невыгодно, да и не обязаны они этого делать. Насколько нам известно, не сделала этого и мэрия, хотя и она тоже по закону ничем владельцам квартир не обязана: собственники сами должны о себе заботиться, инициативу проявлять. И, как в один голос твердят управляющие компании и городские власти, пока они этого не поймут, проблемы в ЖКХ не прекратятся.

Впрочем, у тех, кто проявляет инициативу, проблем меньше. Вот, к примеру, жильцы дома № 3-а по улице Ломоносова, обратившиеся на «горячую линию», решили по собственной инициативе расторгнуть договор с управляющей компанией — ЗАО ЖРЭУ № 1. По их мнению, компания управляла их домом из рук вон плохо. Если точнее, никак не управляла, только деньги собирала. А потому жильцы собрали общее собрание, приняли решение о смене управляющей компании и дружно за это проголосовали. Но не тут-то было. ЖРЭУ № 1 расставаться с домом № 3-а по ул. Ломоносова никак не желает. И, надо заметить, имеет на это право.

Как пояснил жильцам начальник отдела по реформированию ЖКХ администрации г. Орла С.В. Михайлин, собственники на общем собрании должны были занести в протокол решение о расторжении договора с ЖРЭУ № 1. А они попросту не знали об этом...

Подобный дефицит информации жители орловских многоквартирных домов испытывают чуть ли не в каждом шагу. Вот лишь несколько цитат из обращений граждан в Общественную палату:

«Отсутствует полная информация о порядке взимания платы за потребленную электроэнергию МОП».

«На все вопросы жильцов дома ЖРЭУ не дает ответы по существу, а занимается отписками».

«Куда расходуются деньги граждан, которые мы платим за содержание и текущий ремонт жилья?»

«В ЖЭУ № 29 отказались разъяснить жильцам вопрос об увеличении тарифов на коммунальные услуги?»

«На все вопросы жильцов дома ЖРЭУ не дает ответы по существу, а занимается отписками».

«Отсутствует полная информация о порядке взимания платы за потребленную электроэнергию МОП».

«На все вопросы жильцов дома ЖРЭУ не дает ответы по существу, а занимается отписками».

«Отсутствует полная информация о порядке взимания платы за потребленную электроэнергию МОП».

«На все вопросы жильцов дома ЖРЭУ не дает ответы по существу, а занимается отписками».

«Отсутствует полная информация о порядке взимания платы за потребленную электроэнергию МОП».

«На все вопросы жильцов дома ЖРЭУ не дает ответы по существу, а занимается отписками».

«Отсутствует полная информация о порядке взимания платы за потребленную электроэнергию МОП».

«На все вопросы жильцов дома ЖРЭУ не дает ответы по существу, а занимается отписками».

«Отсутствует полная информация о порядке взимания платы за потребленную электроэнергию МОП».

«На все вопросы жильцов дома ЖРЭУ не дает ответы по существу, а занимается отписками».

«Отсутствует полная информация о порядке взимания платы за потребленную электроэнергию МОП».

«На все вопросы жильцов дома ЖРЭУ не дает ответы по существу, а занимается отписками».

«Отсутствует полная информация о порядке взимания платы за потребленную электроэнергию МОП».

«На все вопросы жильцов дома ЖРЭУ не дает ответы по существу, а занимается отписками».

«Отсутствует полная информация о порядке взимания платы за потребленную электроэнергию МОП».

«На все вопросы жильцов дома ЖРЭУ не дает ответы по существу, а занимается отписками».

«Отсутствует полная информация о порядке взимания платы за потребленную электроэнергию МОП».

«На все вопросы жильцов дома ЖРЭУ не дает ответы по существу, а занимается отписками».

Татьяна ФИЛЕВА.