

НА СВОЕЙ ЗЕМЛЕ ХОЗЯИН

# Заботы крестьянина Гункина

**Николай Гункин организовал свое фермерское хозяйство еще в середине 1990-х годов. Бывший агроном колхоза «Заветы Ильича» (ныне — ТНВ «Шумаков и К») начал работать вместе с опытным механизатором Вячеславом Хрулевым. Вместе они и по сей день.**

Начинали с того, что покупали старую, изношенную технику, ремонтировали ее; позже на кредитные средства приобрели новые трактор МТЗ-80, грузовой автомобиль.

— Земли в Дмитровском районе бедные, а те, что нам достались, и вовсе, — рассказывает Н.А. Гункин. — В первый год с гек-

тара получили по четыре центнера. За 12 лет, что мы на этой земле работаем, урожайность удалось увеличить в десять раз.

Год за годом фермер совершенствовал технологию обработки земли и возделывания сельскохозяйственных культур. В производстве Гункин использует только современные высокоуро-

жайные сорта, работает с гербицидами (в том числе избирательного действия — по гречихе), борется с сорняками, применяет качественные, эффективные удобрения.

В структуре посевных площадей крестьянского хозяйства Гункина 65 гектаров отведено озимой пшенице так называемых «карликовых» сортов, низкорослой, стойкой к полеганию. На 48 гектарах фермер выращивает пивоваренный ячмень; 75 гектаров занимает гречиха высокоурожайного сорта Дикуль селекции ВНИИЗБК.

Подумывает фермер над тем,

чтобы всерьез заняться животноводством. Как опытный крестьянин осторожно подсчитывает расходы и доходы.

— Цены на свинину нынче смешные, — говорит Николай Алексеевич. — Недавно «сдал» переклещкам 60-килограммового поросенка за 4400 рублей, а затратил на него тоже несколько тысяч. Где тут выгода для крестьянина? «Красное» мясо (говядина) в отличие от свинины — в цене. Выращивать молодняк КРС на откорм еще выгодно: затраты на корма небольшие. У нас девять гектаров сенокосов, зерно выращиваем.



Фото Вячеслава МИТРОХИНА.

Кстати, мукой из фуражного зерна Гункин обеспечивает всю округу. Народ доволен: корм качественный и недорогой. В деревне Алешинке, где живет фермер, многие держат скот: поросят

да буренок-кормилиц. Без этих вековых привычных забот крестьянам не обойтись.

**Наталья ЗАРУБИНА, Дмитровский район.**

# Спасибо люди скажут за дороги

**(Окончание. Начало на 1-й стр.).** Д ругой был более обстоятелен. Он рассуждал так: прежде всего в России паршивый для дорожного строительства климат; далеки от совершенства отечественные технологии и используемые материалы, кроме того, неэффективна система инвестирования и дотаций; владельцы транспортных средств ежегодно платят соответствующий налог, а средств не хватает для восстановления и обновления дорожного покрытия, и, конечно, не забыл эксперт упомянуть о коррупции.

«Нам не хватает денег, мозгов и контроля!» — а это, как всегда эмоциональный, взгляд на проблему главы правительства Михаила Фрадкова.

Недавно эта извечная российская беда волновала и участников проходившего в администрации области совещания, посвященного проблеме развития агропромышленного комплекса.

Нет, недаром дороги сравнивают с кровеносными сосудами. Не просто красивый образ. Без надежной дорожной связи — пиши пропало: умрёт село, уйдут из него люди в города, уйдут жить на более-менее приличных дорогах. Губернатор области Е.С. Строев видит здесь неразрывную связь: чтобы село развивалось, чтобы люди возвращались на свою землю, говорит он, нужны надежные дороги.

И на Орловщине начала реализовываться программа «Дороги поселений». «Люди восприняли эту инициативу с одобрением, — отмечает Егор Семёнович. — Мы собираемся направить на выполнение программы не одну сотню миллионов рублей».

**Д** а, повторимся, плохие дороги — общая для России беда и боль. И особенно «больно» сегодня на территориях, которые простираются за «вылизанными» колыцами МКАД.

Есть тому объективные причины, считает директор ОГУ «Орёлгосзаказчик» Л.Г. Моница: ведь с некоторых пор все финансово-экономические хлопоты, связанные со строительством и содержанием местной дорожной сети (с федеральной пока серьезных проблем нет), переложены на плечи регионов. Провинция давно осталась без адекватной государственной поддержки. Правда, буквально в последнее время что-то начинает сдвигаться с мертвой точки: о конкретной (и внушительной по объемам) финансовой поддержке публично заявлено и президентом, и правительством.

А пока федеральный центр всё досогласовывает и ставит разрешительные печати на документах, в нашем регионе губернатор Е.С. Строев — при всех сложностях областного бюджета — принимает несколько нестыдных решений по дорогам.

Например, решено 50% транспортного налога не направлять на областные дороги, а оставлять средства в муниципальных образованиях. Также разработана программа, согласно которой 100 млн. рублей будут направлены на улично-дорожную сеть города Орла на условиях паритетного финансирования области и города. На сегодняшний день областью 50 млн. рублей на ремонт дорог в Орле выделены и практически полностью освоены. Более 10 км нового покрытия на магистралях областного центра уложе-

но. Сейчас, например, заканчивается ремонт улицы Горького и Московского шоссе. Ремонтируются также дороги в районных центрах. В четырех эти работы уже закончены, в двенадцати — ещё ведутся, и полностью 50 млн. рублей во всех районах будут освоены до 5 августа.

Людмила Григорьевна, анализируя ситуацию, отмечает очень важный, на её взгляд, момент: у глав муниципальных образований наконец-то появилось ясное осознание того, что администрированием транспортного налога необходимо заниматься плотно (контролировать регистрацию автотранспортных средств и собирать с них налог). Здесь главное — не сбиваться в решении дорожно-транспортного вопроса до пустого populizma. Особенно этим грешит законодательная власть. А то нам, понимаешь, хочется иметь личную транспортную сеть, как, допустим, в Белгородской области, но транспортный налог трогать — ни ни, святое, народ не поймёт! А, между прочим, на той же Белгородчине ставка транс-

портного налога в 2 — 3 раза выше, чем у нас. То есть мало только «плясать» вокруг да около дорожной темы, тем более пытаться выцедить из неё политические дивиденды, — надо предлагать конкретные варианты решения запущенной проблемы.

А как решали — буквально до этого года — районы дорожный вопрос? В основном строили виды на возможностях областного дорожного фонда да охотно пользовались старой методой «выбивания денег». Друзья, ну не катит всё это в современных условиях!

Д иректор «Орёлгосзаказчика» отрядные перемены в сознании местных руководителей связывает с недавним семинаром, который прошёл в Покровском районе под руководством губернатора области. Была поставлена принципиально иная задача — переходить к системному решению проблем дорожной сети, к строительству дорог с участием всех уровней власти. Всех.

Пока, к сожалению, этого нет. Тогда, на семинаре, на простой, казалось бы, вопрос губернатору о протяженности дорог по населенным пунктам точного ответа никто из руководителей районов и поселков не дал. Иначе говоря, если с учетом федеральных и областных дорог всё

более-менее ясно — они стоят на балансе, имеют ответственного хозяина, то остальные, получаются, бесхозны... Как же мы в таком случае собираемся сдерживать бурную миграцию населения из сёл-деревень?

Сегодня в границах нашей области проходит 12 тыс. км дорог: 436 км — федеральные, 3,8 тыс. км — региональные и 8,5 тыс. км — муниципальные дороги, из которых 400 км — в Орле, 116 км — в Ливнах, 87,4 км — во Мценске; в границах сельских поселений — 4 тыс. км межпоселковых дорог и в 3 тысячах населенных пунктов — около 4 тыс. км поселковых дорог. При этом 1321 населенный пункт с численностью 67 тысяч человек вообще не имеет дорог с твердым покрытием для выезда на региональную или федеральную трассу.

И у каждого километра, справедливо считает Л.Г. Моница, должен быть хозяин. За каждым километром должен быть хозяйский догляд. Поэтому было бы целесообразным главам районных администраций, аналогично постановле-

нию коллегии № 115 от 29 июня 2006 года «О показателях для определения автодорог общего пользования регионального значения», издать свои нормативные документы, где зафиксировать дорожные объекты, их границы и определить наконечного хозяина.

Это необходимо сделать ещё и потому, что принципиально иными стали условия формирования федерального бюджета. Сегодня федеральные средства можно получить только имея план территориального развития муниципальной образованной; зарегистрированные объекты недвижимости — в том числе и дороги — должны иметь конкретного хозяина; обязательно наличие проектно-сметной документации, прошедшей экспертизу, софинансирование с местными бюджетами.

Может, ещё не все райглавы в курсе, что Минсельхозом разработан проект «Государственной программы развития сельского хозяйства и регулирования рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия на 2008 — 2012 годы», где есть раздел «Устойчивое развитие сельских территорий». Он включает комплекс мер по повышению уровня и качества жизни сельского населения и развитие социальной и инженерной инфраструктуры села. Так вот в те-

ории такой нюанс. Допустим, составил район вроде бы подходящую программу, но при этом у него нет своего карьера и открывать его никто не планирует, как и перевозку щебенки или песка. Тогда не стоит удивляться, что в среднем 1 км дороги будет стоить порядка 2 млн. рублей. Где же районы собираются брать деньги? Пример реального подхода, по словам Л.Г. Моницы, даёт Покровский район. Из средств районного бюджета на дороги запланировано 1,7 млн. рублей, из областного сельских поселений — 4,5 миллиона. Сегодня в семи сельских поселениях выполнены работы на 3,6 км дорог, и планируется «привести в чувства» еще 3,7 км, произведена отсыпка на 3,5 км, отремонтированы также (ямочный) поселковые дороги.

Не ждет особых указаний и Малоархангельский район. Там к работам по газификации и благоустройству уличной сети поселений сумели привлечь инвесторов. Например, в деревне Дубовик компания-инвестор «Шелково-Агрохим» уложила асфальтобетон на 1,5 км дороги с шириной проезжей части 4,5 метра. Обустраиваются дороги простейшего типа с использованием песка и щебня из местных карьеров. Кстати, эти стройматериалы к месту работ перевозят не только грузовики специальной предприятия, но привлекается и автотранспорт населения, инвесторов. Согласитесь, хороший пример сотрудничества областной и районной власти, а также жителей села.



# Кто повесит «кирпич»?

**(Окончание. Начало на 1-й стр.).**

Наверное, так продолжалось бы и дальше, пока в этой четырёхэтажке не открылся мини-магазин, где торговали всякого рода деталями, машинными маслами, запчастями, پوشками. В одиночку жизнь обитателей дома перевернулась с ног на голову.

Звуки металла, галдёж рабочих, выгружающих очередную партию привезённых «железок», гул моторов машин, подъезжающих к магазину, превратили дом из тихого, спокойного места на карте Орла в оживлённый улей. «Мы сразу ощутили, что такое шумная городская жизнь. С тех пор наш отдых закончился, и началась борьба за тишину и спокойствие», — сказала местный старожил из квартиры № 2 Т.А. Сергеева.

Но, как выяснилось, открытие «автомобильного» магазина — это ещё полбеды. Место торговли запчастями будто магнит стало притягивать к себе автомобили «всех мастей» — от легковушек до грузовиков, принадлежащих как местным жителям, так и обитателям соседних домов. В итоге во дворе дома по улице Комсомольской, 94 образовалась настоящая автостоянка. «Ежедневно мы теперь в окружении машин. Выглянешь в окно, а там только крыши легковушек, — жалуются жильцы. — Но самое обидное, что наш уютный дворик стал излюбленным местом, где владельцы авто паркуют своих «железных коней». Бывает, что детям даже поиграет негде — всё место занято машинами. И это при том, что въезд на территорию двора находится только с одной стороны. А если какое-нибудь ЧП случится, то как в таком случае подъехать к дому автомобилям «скорой помощи» или пожарным?»

Чтобы убрать из двора автостоянку, «безлошадные» жильцы начали штурмовать письмами и обращениями орловскую мэрию, администрацию Заводского района и управление ГИБДД. Так, в письме, отправленном 1 июля 2007 года на имя мэра Орла, люди просили только об одном: поставить знак о запрещении стоянки машин во дворе: «Многие родители опасаются выпустить детей на игровую площадку, так как постоянно снуют автомобили», — писала градоначальнику жители. К сожалению, мэские чиновники на запросы жильцов отвечать не стали, а отправили народ к районным властям.

Несколько раз оттуда приходили разные ответы. Первый — за подписью М.С. Позднякова — от 21 февраля 2005 года гласил: «В связи с жалобами жителей дома на несоблюдение правил стоянки и парковки транспортных средств во дворе дома руководителем ЖЭУ № 2 предложено выявить владельцев автотранспорта и в письменной форме предупредить их о необходимости уважать интересы остальных квартиросъёмщиков». Было ли выписано работникам ЖЭУ водителям хоть одно предупреждение, неизвестно. Да и могут ли коммунальщики брать на себя функции инспектора ГИБДД? Так или иначе, но предупреждения из ЖЭУ на автовладельцев должного эффекта, видимо, не произвели: как

ставили они машины под окнами, так и стоят до сих пор.

Ответ, пришедший из Госавтоинспекции 25 апреля текущего года, также не вызвал у жителей радости. В нём сообщалось, что «в действиях автовладельцев, паркующих транспортные средства в жилой зоне, нарушающих действующего законодательства не усматривается. Таким образом, привлечь к административной ответственности водителей не представляется возможным». Далее указывалось, что сотрудники ОБ ДПС провели беседу с водителями, осуществляющими парковку транспортных средств во дворе дома по ул. Комсомольской, 94, о необходимости соблюдения правил дорожного движения. А почему инспектора не провели беседу о необходимости ставить машины на специализированную автостоянку? Непонятно.

Ни для кого не секрет, что длительная стоянка автомобилей во дворах запрещена и должна осуществляться на специально организованных площадках, в том числе на платных автостоянках. И следить за соблюдением этого правила по обращениям жильцов обязаны представители ГИБДД и административных комиссий. Но, видимо, и те, и другие просто не желают заниматься «всякой мелочью». «Нет толку и от участкового уполномоченного, — жалуются жильцы. — Сколько живём, ни разу его не видели».

Однако самое интересное, что 5 июня 2007 года за подписью заместителя главы администрации Заводского района, являющегося также председателем административной комиссии, В.М. Шкадина жителям пришла очередная странная бумага. В ней было указано: «Законодательством РФ не предусмотрено административного ограничения по стоянке и парковке автотранспорта во дворах многоквартирных домов. В доме № 94 по улице Комсомольской, по состоянию на 2007 год, значится более 70% квартир в собственности граждан. Поэтому при выборе способа управления вашим домом собственники помещений должны также определиться по приватизации земельного участка на внутридворовой территории дома и только после этого решать вопрос о его дальнейшем использовании, в том числе о запрещении парковки автомашин или установке запрещающего знака».

Видимо, по мнению заместителя главы администрации, получается, что жители сами виноваты и полностью отвечают за несанкционированную автостоянку во дворе дома, и даже те, у кого нет своих машин. А тогда для чего в Орле существуют городская и районная власти, административные комиссии, Госавтоинспекция? Какие у них обязанности, если они не могут (или не хотят) прислушаться к просьбам жителей? Ведь для решения вопроса о запрете автостоянки во дворе четырёхэтажки по улице Комсомольской, 94 не нужно колоссальных затрат. Необходимо только поставить знак, запрещающий въезд во двор. Кто это делает и когда? Или этот вопрос снова отнесут к разряду риторических?

**Сергей МЕРЦАЛОВ.**

ДЕЛОВЫЕ НОВОСТИ

## РОССИИ НУЖЕН СВОЙ КОМБАЙН

**«Предприятия, делающие плохую сельскохозяйственную технику, обречены».**

Такое заявление сделал министр сельского хозяйства Алексей Гордеев на открытии Дня российского поля в Ростовской области.

По словам Гордеева, в мировом комбайностроении уже определились признанные лидеры, и наши компании, увы, к их числу не принадлежат. И тем не менее Россия — одной из крупнейших зерновых держав — свой комбайн нужен. Поэтому принято решение поддержать эту отрасль промышленности. В частности, в проекте Государственной программы развития сельского хозяйства и регулирования продовольственных рынков сроки льготных кредитов на приобретение сельскохозяйственной техники увеличены с пяти до десяти лет.

## БЕЗОПАСНАЯ СИГАРЕТА

**Скорость продаж обычных сигарет в Европе будет затухать сама собой.**

Продаваться будет особенное курево, снабженное огнетушителем. То есть выброшенная сигарета будет затухать сама собой. А проблема пожаров из-за неподходящей сигареты в Европе очень актуальна. Ежегодно только в 14 странах ЕС по этой причине гибнет около двух тысяч человек и еще более 7,5 тыс. получают серьезные ожоги. Каждый год Европе наносится ущерб в 10 млн. евро.

Перейти на новый европейский стандарт производителям сигарет придется уже с 2009 года. Именно тогда планируется ввести запрет на продажу в странах Евросоюза традиционных сигарет.

В других странах подобные законопроекты только разрабатываются.

*По материалам деловой прессы.*

# ЗаИСКРило...

Сейчас промзрские СМИ кинулись выяснять, «кто есть ху» и на чьи деньги в Орле наконец-то начали доводить развитие донезная дороги до ума?

Вопрос, конечно, интересный. А ответ — так просто великопеленый. И нашла мгновенно. Да и чего его, собственно, искать, если у «красных следовцев» в кармане всегда готовы печатать с надписью «Истина — в последней инстанции!».

И «крайний» перманентно под рукой — областная власть. И в арсенале рьяных «правдивост» всего два цвета — черный да белый. Нетрудно догадаться, кого в какой красить: губернатор — бяка, мэр — цаца. Кто не с нами — тот против нас. Цель оправдывает средства — и прочая до боли знакомая риторика.

Вот «искристая» газета разставляет все точки над «и»: «...ремонт ведется на деньги дорожного фонда, на средства тех, кто ездит по этим дорогам и отчисляет на их содержание значительные суммы. И поэтому, когда вам, уважаемые читатели, вешают лапшу на уши, что это губернатор осчастливил вас 50 миллионами из областного бюджета, то вы не верьте: ЭТО НА ВАШИ ДЕНЬГИ ВЕДЕТСЯ РЕМОНТ ДОРОГ В ОРЛЕ ДА И ВО ВСЕЙ ОБЛАСТИ. Просто раньше деньги, ваши деньги, уходили на сторону. А сейчас, когда к власти пришел всенародно избранный мэр...» — и далее в том же галопе. Видимо, чтоб успеть побольше макаронных изделий напечатать на уши «уважаемых читателей».

Странно, почему мэр Александр Касынов так упорствует в своих заблуждениях. То, что этим увлекается его «искристый рупор», — в природе вещей. А вот отчего глава города на всех совещаниях, посвященных дорожному строительству, традиционно-заученно проформатирует, что город Орёл незаконно «обходится» областным дорожным фондом? 60% областного дорожного фонда, подчитал мэр, — это налоги горожан. Значит, и выделять Орлу должны соответствующую долю.

На совещаниях мэра привычно направляют, разжевывают, как школярю, что (возьмем, к примеру, дорожный фонд-2006): во-первых, фонд областной, во-вторых, он всего лишь на 27% состоит из транспортного налога, собираемого на территории области, остальное складывается из целевых федеральных средств (27%), акцизов на нефтепродукты (46%), и лишь половину из 27% (то есть 13%, а не 60, как хочется мэру) транспортного налога составляет доля города Орла. Остальное приходится на другие муниципальные образования области — их жителям ведь тоже не хочется ноги ломать и машины бить.

Кстати, именно губернатор, видя плачевное состояние дорожной сети областного центра, предложил, а облсовет законодательно поддержал инициативу Е.С. Строева — передать городам и районам в 2005 и 2006 годах аж 30% транспортного налога (по 50 млн. рублей на год).

Можно прокомментировать и другие «открытия», сделанные главой администрации Орла (и тут же многократно усиленные мэскими печатными рупорами) в области дорожного строительства. Но боимся: не услышат нас «уважаемые читатели» «искристой» газете-через «макаронные заглушки»...

**Николай СОЛОПЕНКО.**