

«Экономика и жизнь – Черноземье» –  
региональное деловое издание  
и русская патриотическая газета

www.eizh.ru

**ЭКОНОМИКА  
и ЖИЗНЬ**  
еженедельник  
13 – 26  
ноября  
2010 г. № 21  
(44)

НОВОСТЬ НОМЕРА

### Самое дешевое жилье – в Курске

По результатам исследования об изменении цен на жилье на вторичном рынке за октябрь 2010 года, опубликованным на портале недвижимости «ГдеЭтотДом.ру», среди 42 российских городов наиболее низкая средняя цена за 1 кв. м зафиксирована в Курске, где она составляет 29205 рублей и с начала года выросла всего на 0,5%. Что касается ближайших соседей региона, то в Воронеже квадратный метр вторичного жилья стоит 35384 рубля, в Орле – 32638, в Белгороде – 41854, в Брянске – 31639, в Липецке – 39573, а в Туле – 40100 рублей.

# ЧЕРНОЗЕМЬЕ

## Стоит ли доверять стандартам и специалистам датского королевства?

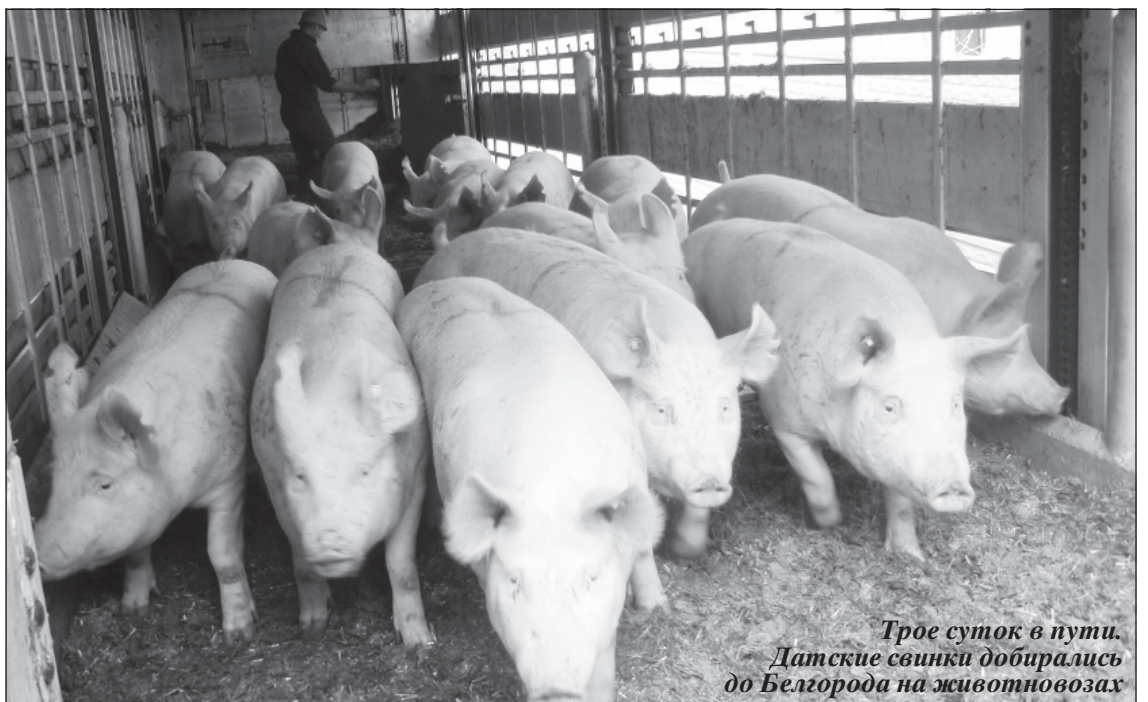
**Факт очевиден: пострадавшей стороной выглядят не только белгородские свинокомплексы – подмочена репутация непревзойденных датских свиноводов, которую те кропотливо зарабатывали десятилетиями**

Отменное здоровье, высокая плодовитость, завидные показатели прироста животных. Под такой вывеской предлагает свои услуги датская компания «Porc-Ex Breeding», позиционирующая себя лидером в экспорте племенных свиней Dan Bred. Устоять перед столь очевидной выгодой животноводам трудно. Продвигаемая датчанами генетика уже давно зарекомендовала себя в Европе. Перейти на нее рассчитывали и в Белгородской области на свинокомплексах, которые не первый год занимаются промышленным производством свинины. Однако на сегодняшний день расчет себя не оправдал. По чьей вине? Попробуем разобраться.

Читайте материал на 2 стр.



Больные животные не могут быть использованы в племенных целях



Трое суток в пути. Датские свинки добирались до Белгорода на животновозах

## Выведет ли мэрия «Воронежпассажиртранс» из транса?

**Все понимают, что муниципальный транспорт в Воронеже нужен, но не все заинтересованы в его возрождении, и сегодня он как никогда близок к полному исчезновению**

Есть такой старый анекдот. Собираются врачи на консилиум: «Ну что, будем лечить больного? Или пусть живет?» Это напоминает ситуацию в сфере муниципального транспорта, которая похожа на тяжелую затяжную болезнь, что только усугубляется с годами. Когда «больное место» уж слишком дало о себе знать, администрация Воронежа предприняла попытку лечения. Но иногда полумеры хуже, чем просто невмешательство.

### «Доктор, я буду жить?» – «А смысл?»

В 2008 году городские власти заявили о принятии программы возрождения и развития городского электротранспорта. То ли это была очередная популярная мера для привлечения избирателей в ходе предвыборной кампании, то ли нынешний мэр и его команда действительно обратили внимание на значимость муниципального транспорта в жизни города – так или иначе, было решено заняться этим вопросом. К тому моменту, как эта светлая идея пришла в головы чиновников, развивать и даже возрождать было особо нечего: распорядились или находящиеся в конурсной массе за долги депо, из-

ношенная до предела контактная сеть, устаревший подвижной состав, большинство маршрутов – закрыты. Все в лучших российских традициях: «Сначала доведем до упадка, а потом будем возрождать».

Эпоха «ренессанса» началась с того, что 15 апреля 2009 года прозвенел последний звонок воронежского трамвая. Этому предшествовали долгие десять лет бесхозности, постепенного закрытия маршрутов, снижения уровня пассажироперевозок с одной стороны и с другой – движений в поддержку трамвая. Одним из аргументов в пользу закрытия трамвайной системы и демонтажа рельсов было то, что трамваи якобы затрудняют автомобильное движение и создают

заторы, хотя с ликвидацией трамваев пробок меньше не стало. В конце концов Воронеж остался без рельсового транспорта, который находился в таком упадке, что практически бессмысленно было вкладывать деньги в его восстановление. После того, как с улиц исчезли существовавшие на протяжении 83 лет трамваи, городские власти неоднократно заявляли, что рассматриваются варианты строительства легкого метро и пуска новых скоростных и бесшумных трамваев, маршруты которых пройдут по принципиально новой схеме и не будут мешать движению машин. Такие варианты рельсового транспорта в некоторых городах России успешно существуют еще с советских времен: к примеру, в Волго-

раде, городе с аналогичной численностью населения, одним из самых популярных видов транспорта является скоростной метротрамвай, который перевозит 136 тысяч пассажиров в день и 50 миллионов в год.

Когда такая сказка станет былью в воронежских реалиях, неизвестно. Потеряв трамвай, городская администрация более ответственно и комплексно подошла к решению проблем оставшегося в городе троллейбусного парка, а их было и остается немало. Но можно ли говорить о том, что программа развития городского электротранспорта продолжает реально работать, а муниципальный транспорт составляет конкуренцию «частникам»?

Продолжение на 3 стр.