

БЕЛГОРОД

6,6 миллиарда рублей — на увеличение энергоэффективности региона

Правительство Белгородской области утвердило долгосрочную целевую программу «Энергосбережение и повышение энергетической эффективности области на 2010-2015 годы и целевые показатели на период до 2020 года». Эта программа направлена на повышение эффективности использования топливно-энергетических ресурсов, снижение энергоёмкости валового регионального продукта. Одной из важнейших целей программы является модернизация регионального теплосетевого комплекса.

В рамках программы будет создана целостная система управления повышением энергоэффективности, планируется масштабное внедрение новых ресурсосберегающих технологий в промышленности, строительстве, агрономическом секторе, бюджетной сфере, а также создание и развитие промышленности энергосберегающих материалов. В числе программных мероприятий — сокращение потребления тепловой и электрической энергии в жилищно-коммунальном секторе и свёртывание финансовых потерь при производстве и передаче энергоресурсов потребителю.

Сергей ПАШКОВ,
корреспондент
«ЭЖ-Черноземье»

ТАМБОВ

Производство комбикормов в регионе увеличилось в 1,6 раза

За январь-сентябрь 2010 года производство комбикормов в регионе возросло по сравнению с тем же периодом прошлого года в 1,6 раза. Рост спроса на комбикорма связан с увеличением поголовья свиней и птицы в сельхозпредприятиях и личных подсобных хозяйствах области. В частности, поголовье свиней в сельскохозяйственных организациях возросло почти на 60%, птицы — на 2%. По данным Тамбовстата, производство мяса за январь — июнь 2010 г. в крупных, средних и малых предприятиях АПК области составило 11,6 тыс. тонн, то есть почти в 3 раза больше, чем за аналогичный период 2009 года. Увеличили объёмы производства мяса хозяйства 8 районов.

Крупные животноводческие комплексы региона создают собственные производства комбикормов. Рост объёмов производимой продукции отмечен и в птицеводстве. Так, за первое полугодие текущего года птицеводческим хозяйствам удалось произвести 46,7 миллиона штук яиц, то есть почти на 6,5 миллиона штук яиц больше, чем в прошлом году.

Илья ГРЕКОВ

Стоит ли доверять стандартам и специалистам датского королевства?

Племенные животные оказались больными

Первую партию гостей из датского королевства в регионе встретили в начале сентября. 273 свинки и 10 хряков обрели белгородскую «прописку», проделав морем и сушей долгий трехдневный путь. По приезду, как полагается, животные прошли ветеринарное обследование. У 35 из них были выявлены различные заболевания и пороки, в большинстве своем связанные с поражением конечностей.

Бить тревогу было еще рано. При транспортировке свиней проблемы со здоровьем неминуемы — уж слишком неустойчивы их организмы к стрессам. Однако в ходе карантинных мероприятий ситуация еще более усугубилась. При ежедневном клиническом осмотре ветеринары обнаруживали все новых животных с хромотой, нарушением движения, угнетением и снижением аппетита. А меньше чем через неделю был зарегистрирован первый падеж. За месяц животноводы потеряли четырех датских свиней.

Самое время упомянуть о финансовой составляющей вопроса. Покупка племенных животных, как известно, дело затратное. ООО «Ракитянский свинокомплекс», ЗАО «Нуклеус» и

ООО «Селекционно-гибридный центр» договорились с «Porc-Ex Breeding» о поставке более пяти тысяч голов. Важнейшим условием сделки стала гарантия здоровья свиней — то, от чего напрямую зависит экономический успех финансовоёмкого проекта. Каждое поступившее животное стоит до тысячи евро. Нетрудно оценить размеры возможных убытков, учитывая объём запланированных по договорам закупок. Счет идет не на тысячи, а на миллионы евро. Такими суммами сегодня измеряются инвестиции в эффективную генетику. И таковы сегодня риски, на которые вынуждены идти животноводы. Риск, конечно, дело благородное. Но лишь в том случае, когда имеешь дело с благородным партнером по бизнесу.

30 сентября на карантинную площадку «Ракитянского свинокомплекса» поступила третья партия племенных свиней, поставленных компанией «Porc-Ex Breeding», — те же селекционные пороки, те же болезни и снова падеж животных. В период карантина выявлены массовые гельминтозные заболевания, зафиксирован рост числа свиней с пораженными конечностями. Заболевших уже сотни. Специалисты государственной ветеринарной службы Белгородской области вынесли свой вердикт: болезни имеют инфекционную природу. Согласились

с этим и ветеринарные специалисты, прибывшие из Дании. По их рекомендации ко всему поголовью применили сильнодействующие антибиотики. Ощутимых результатов лечение не принесло, более того, выявленные заболевания лишь прогрессировали.

Датская сторона упрямо не признает свою вину

Использование животных в племенных целях (ради чего, собственно, они и приобретались) оказалось невозможным. С таким «букетом», как хламидиоз, дизентерия и диарея, здорового потомства ждать не приходится. Кроме того, главный государственный ветеринарный инспектор Белгородской области Олег Бабенко счел угрозу распространения болезней достаточной для полного запрета ввоза на территорию региона свиней компанией «Porc-Ex Breeding» в рамках заключенных контрактов. Финал? Не тут-то было.

Датская сторона наотрез отказывается признавать свою вину. Более того, датчане не видят и самого предмета спора. Состояние здоровья свиней они оценивают как соответствующее заявленному уровню. Руководитель «Porc-Ex Breeding» Хольге Соренсен назвал запрет Олега Бабенко неправомерным, настаивая, что поставленные

животные соответствуют ветеринарному сертификату на ввоз. Объясняя свою позицию, поставщики ссылаются на обследование, проведенное перед отправкой в Россию. Животным был присвоен статус здоровья «Красный SPF», то есть, дана высшая оценка санитарного контроля. Возникает резонный вопрос: если лучшие племенные свиньи оказались на поверку больными, то что же собой представляют животные других категорий?

Разбираться в конфликте теперь, по всей видимости, будет суд. Но ответ на вопрос «кто виноват?» для белгородских животноводов уже ясен. При этом пострадавшей стороной в этой истории выглядят не только белгородские свинокомплексы. Подмочена репутация непревзойденных датских свиноводов, которую те кропотливо зарабатывали десятилетиями. Осознают ли это вышеупомянутый Хольге Соренсен или Оксана Березняк, возглавляющая московское представительство «Porc-Ex Breeding», сказать трудно. Но то, что от действий нерадивых поставщиков можно серьезно пострадать, должны понимать все занятые промышленным свиноводством компании. Товар нужно проверять, не отходя от кассы.

Андрей ГОНЧАРУК,
и.о. главного редактора
«ЭЖ-Черноземье»

В рекреационный бизнес будут привлекать инвестиции

работка туристических маршрутов и туристских паспортов муниципальных районов и городских округов. Кроме того, будет создана база данных субъектов сельского туризма, пройдут обучающие семинары, будут подготовлены и изданы методические рекомендации для органов местного самоуправления и хозяев туристских подворий.

С целью вовлечения жителей области в сферу сельского ту-

ризма планируется и ряд финансовых мер, в том числе расширение возможности кредитования с применением гарантий и субсидирования процентной ставки и возможность участия в программе выделения безвозвратных грантов на создание собственного бизнеса.

Общий объем финансирования программы составляет 107 миллионов рублей, из которых 7,7 миллиона будут выделены из об-

ластного бюджета, а остальные средства — из внебюджетных источников финансирования. Администрация муниципальных районов и городских округов также рекомендовано разработать целевые муниципальные программы развития сельского туризма на 2011-2013 годы и приступить к их реализации.

Сергей ПАШКОВ,
корреспондент
«ЭЖ-Черноземье»

АНОНС

Нужны ли воронежскому губернатору «чайные церемонии» в достижении модернизационных сдвигов?

В Воронежской области в среде абсолютного большинства деловой и политической элиты эксперты отмечают не только позитивную ностальгию по времени правления губернатора Владимира Кулакова и отторжение стиля и практики работы теперешнего главы области, варяга Алексея Гордеева. Что это? Как объяснить этот феномен, когда в самое благоприятное время для России и Воронежской области, выпавшее на период руководства регионом генерала ФСБ, когда людям, оказавшимся у власти случайно, невероятным повезло, они даже при таком везении не только не воспользовались ситуацией и не приобрели дополнительных конкурентных преимуществ, но и

упустили те достижения, которые были созданы не ими? Как можно ностальгировать по времени правления человека, который оказался неудачником и упустил многие шансы для прорывов в развитии области? И как можно не принимать действия человека, который хочет в более трудной ситуации при более сложных проблемах изменить ситуацию к лучшему?

Смогут ли осуществиться его начинания? Да, подготовлена стратегия Воронежской области. Но не декларация ли это? Насколько эта стратегия выверена и реалистична? И удастся ли с ней обогнать ближайших, более успешных соседей — Белгородскую и Липецкую области? Нужна ли объединяющая идея для власти и населения? Стоит ли

отказаться от Стратегии воронежского лидерства и снять с повестки дня задачу выведения области в тридцатку лучших регионов РФ за пятнадцать лет, а за десять лет — в список лучших пятнадцати территорий, в силу малой возможности исполнения намеченных целей? Не является ли кадровая политика губернатора не очень эффективной? Присутствует ли интеллектуальная составляющая в его команде? Можно ли называть воронежское областное правительство правительством мягких игрушек?

Ответы на все эти вопросы — в аналитической статье доктора политических наук Дмитрия Нечаева «Джентльмены, пора начинать работать по-настоящему!»

Товары для всех видов спорта под одной крышей

Недавно на территории самого масштабного в Черноземье торгово-развлекательного комплекса – Сити-парка «Град» – открылся очередной крупнейший гипермаркет с мировым именем – Декатлон. Эта торговая марка объединяет 500 магазинов в 25 странах мира. В «Граде» спортивный гипермаркет занимает 5 с половиной тысяч квадратных метров.

С момента своего основания в 1976 году на севере Франции и до сегодняшнего дня компания Декатлон сохраняет верность своим целям – вдохновлять и делать радость спорта доступной каждому. Каким бы видом спорта ни занимался человек, какого бы уровня мастерства он ни достиг – в любом магазине Декатлон он найдет товар, созданный специально для него. Абсолютная универсальность каждого магазина – это основополагающий принцип компании. В магазинах Декатлон Вы найдете качественные товары любой ценовой категории.

На сегодняшний день в магазинах представлены товары более чем для 50 видов спорта. Ассортимент гипермаркетов Декатлон составляют товары собственного производства, выпускаемые под различными



Сити-парк «Град» продолжает открывать мировые бренды

Теперь у воронежцев появилась возможность совершать покупки в спортивном гипермаркете всемирно известной компании Декатлон

оригинальными брендами. Выбор товаров в любом отделе гипермаркета способен удовлетворить самого взыскательного покупателя. В спортивном гипермаркете Декатлон Вы непременно попадете в атмосферу целой вселенной спорта!

Все магазины гипермаркета очень просторны, что делает совершение покупок еще более удобным и обеспечивает лучшее представление товаров. Магазин разделен на отделы, каждый из которых посвящен своей стихии – горам, воде, фитнесу, командным видам спорта и т.д. Оказавшись в магазине, не удивляйтесь, если мимо Вас проедет человек на велосипеде или роликовых коньках: в магазине оборудованы специальные зоны для тестирования товаров. Таким образом, сотрудники Декатлон постарались предусмотреть все, что поможет сделать выбор покупки легким и интересным.



Добраться в Сити-парк «Град» легко и просто

Чтобы обеспечить транспортную доступность Сити-парка для жителей, разработана и реализуется специальная транспортная программа. Количество посетителей Сити-парка, намеренных воспользоваться общественным транспортом, составляет 7,5 тыс. человек в будни и 16,5 тыс. человек в выходные и праздничные дни. Поэтому на базе собственного транспортного предприятия было открыто несколько маршрутов.

Один из них – бесплатный маршрут № 4 «Автовокзал – Сити-парк Град» – связывает комплекс с ближайшим крупнейшим транспортным узлом города. На этом направлении работают бесплатные автобусы большой вместимости нового поколения с пониженным уровнем пола и оборудованием для перевозки людей с ограниченными возможностями.

Интервал их движения составляет 7 минут. Эти автобусы позволяют обеспечить доставку 7,5 тыс. человек в день. Время работы маршрута – 8.30–23.00.

Другой, платный маршрут № 84 «Хользунова – Сити-парк «Град»» предоставляет удобный и быстрый доступ жителям наиболее крупного жилого района города. Автобусы средней вместимости, следующие с интервалом 10 минут, позволяют обеспечить доставку 5,2 тыс. человек в день. Время работы маршрута – 7.00–24.00.

Для удобства посетителей, прибывающих на собственных автомобилях, перед зданием Сити-парка «Град» предусмотрена парковка на 5000 парковочных мест.

Виталий ЖУКОВ,
корреспондент
«ЭЖ-Черноземье»

Будет создано более семи тысяч новых рабочих мест

Сити-парк «Град» включает в себя масштабные и уникальные объекты: гипермаркеты и магазины мирового уровня, девятизальный кинотеатр, ледовый комплекс-курорт, боулинг, детский досуговый центр, океанариум, предприятия общественного питания.

После открытия всех объектов Сити-парк «Град» создаст в общей сложности более 7000 постоянных рабочих мест для жителей Воронежа и Воронежской области. Сферы занятости населения охватят свыше 20 отраслей. Более 60% запланированных вакантных мест предусмотрено для рабочих специальностей (с учетом квалифицированного и неквалифицированного труда). Здесь найдется работа для людей всех возрастных категорий: планируется трудоустроить около 1400 человек в возрасте от 18 до 25 лет (это та категория, которая только вступает на трудовой путь) и более 1000 человек в возрасте старше 45 лет – прежде всего, специалистов, квалифицированных и неквалифицированных рабочих. Именно эти категории в связи с экономическим кризисом испытывают проблемы с трудоустройством.

Примечательно, что будут рабочие места в том числе и в крупных международных компаниях, где можно не только трудиться цивилизованно и комфортно, но и многому обучиться, особенно молодежи.



Выведет ли мэрия «Воронежпассажиртранс» из транса?

Продолжение. Начало на 1 стр.

«Доктор, я буду жить?» – «Будешь, но мало и плохо»

Ответы на эти вопросы, впрочем, можно каждый день увидеть на улицах города. На смену старым, изношенным, скрипящим троллейбусам пришли новые, которые выглядят гораздо симпатичнее давно списанных европейских автобусов, именуемых в народе «сараями», да и чувствешь себя в них гораздо спокойнее, чем, например, в аварийноопасных «газелях». В 2009 году администрация закупила 45 новых машин и пообещала, что в ближайшие четыре года троллейбусный парк в Воронеже расширится до 200 единиц подвижного состава, что фактически соответствует уровню советских времен, когда в городе было 210 троллейбусов. Были сделаны и другие важные шаги: в короткие сроки восстановлено депо № 1 по ул. Космонавтов, возобновлено движение по Левому берегу, открыты новые маршруты, кроме того, в Воронеже появился первый низкопольный троллейбус, который имеет особое значение для инвалидов и пожилых людей. В городской бюджет на 2010 год было заложено 36 миллионов рублей на восстановление троллейбусной инфраструктуры (линий, опор и т.д.), 44 миллиона

планировалось выделить на закупку новой техники.

Однако в 2010 году закупки подвижного состава приостановились, а страсти вокруг МКП «Воронежпассажиртранс», в ведении которого находятся троллейбусы, разгорелись с новой силой, и это в очередной раз поставило под угрозу нормальное планомерное развитие электротранспорта.

Если взглянуть на Воронеж с высоты птичьего полета, то можно увидеть, как каждый день на городские улицы выезжает примерно 300 автобусов большой вместимости, 900 «газелей», 700 «пазиков» и 150 «форд» – в общей сложности более 2000 машин. Весь этот пассажирский транспорт распределен по 180 маршрутам, 78 из которых проходят по Московскому проспекту. В городе есть еще три «горячих точки» – проспект Революции, улица Кирова (на которой ни один день не обходится без пробок даже после работ по реконструкции) и улица 20-летия Октября с выездом на ВОГРЭС. Маршруты, проходящие через эти точки, можно с высокой долей вероятности считать прибыльными. Кроме того, за последние годы в Воронеже появилось несколько «сквозных» рейсов с большой протяженностью, соединяющих напрямую разные концы города. И дело не в том, что в городе

много людей, которые едут из Тенистого в Отрожку, а в том, что есть повод пустить эти автобусы по магистральным улицам, которые и так перегружены.

В Воронеже сегодня насчитывается около 200 компаний-перевозчиков, причем у многих из них нет собственного автопарка (его содержание влечет слишком большие затраты), поэтому работает очень простая схема: регистрируется фирма, которая затем участвует в конкурсе на получение маршрутов, после чего просто набирает несколько «частников» и за умеренную плату (примерно 10 тысяч рублей в месяц) позволяет им ездить по номером этого маршрута. Дешево и сердито. Только никто не отвечает за техническое состояние машин, в которые мы садимся каждый день, когда едем на работу и учебу. Исправность «газелей» остается на совести водителей, равно как и состояние самих водителей и уровень их квалификации.

Транспортным движением руководит (хотя то, что творится на улицах, временами напоминает хаос и бесконтрольность) Управление организации городских пассажирских перевозок. Возглавляет его Дмитрий Крутских – не только чиновник, но и бизнесмен. Подконтрольной ему транспортной компании «Русавто», к примеру, принадлежит маршрут № 90 – один из самых востребо-

ванных и прибыльных в городе. Наверное, такая абсурдная ситуация возможна только в России – когда организацию пассажирских перевозок контролирует лицо, мягко говоря, заинтересованное. Но дело, конечно, не в одном Крутских, потому что многие владельцы воронежских транспортных компаний – это не только бизнесмены, но и работники силовых и военных структур. Согласитесь, в определенных ситуациях им трудно что-либо противопоставить.

А теперь подумаем, как может муниципальная транспортная компания, на долю которой приходится всего 5% перевозок, конкурировать со всеми остальными? Никак. Сорок пять новых и комфортабельных троллейбусов не в состоянии тягаться с двумя тысячами единиц автотранспорта, они проигрывают им и в скорости, и в охвате территории. Однако троллейбусная контактная сеть проходит по центральным улицам Воронежа – захватывает самые «лакомые куски», поэтому присутствие муниципального электротранспорта в центре города многим не выгодно.

Впрочем, если городские власти хотя бы сохранить муниципальный транспорт, то необходимо выполнить всего три условия. Во-первых, сдержать свое обещание и закупить новые троллейбусы, увеличив их количество до 200. Во-вторых, навести наконец-то

порядок в УОГПП, потому что рыба гниет всегда с головы, и поддерживать муниципального перевозчика, а не армию «частников». В-третьих, необходимо убрать большую часть «газелей» из центра города. Открывать Америку не обязательно, достаточно обратиться к опыту соседей: в Белгороде троллейбусный парк составляют 65 машин, и они являются востребованными, потому что центральные улицы не загромождают «пазики» и «газели». В качестве дополнительной меры можно предложить усовершенствование контактной сети: например, убрать ее с ул. Средне-московской, где в троллейбусах нет большой необходимости, и перенести в другое место, а также скорректировать контактную сеть на остальных улицах, чтобы машины и троллейбусы не мешали движению друг друга. Существенно могли бы облегчить жизнь «Воронежпассажиртрансу» (у которого, как и у любого муниципального предприятия, главная проблема – это застарелые долги, на которые накладываются все новые и новые) несколько прибыльных автобусных маршрутов, чтобы за счет прибыли от них компенсировать издержки на содержание троллейбусов. Но УОГПП не сочло нужным сделать это раньше и вряд ли пойдет на эти меры сейчас. Не можем или просто не хотим?

Окончание на 12 стр.