



Городские новости

Будет внеочередная сессия

1 октября 13 депутатов Северодонецкого городского совета подали на имя городского головы предложение о созыве внеочередной сессии горсовета. С единственным вопросом - о финансировании из городского бюджета проектов благоустройства, поданных в горсовет объединениями со-владельцев многоквартирных домов. Публикуем текст этого предложения:

Рішенням Северодонецької міської ради від 11.12.2017 року №2094 затверджено міську цільову "Програму сприяння діяльності об'єднань співвласників багатоквартирних будинків на території міста Северодонецька на 2018 - 2019 роки", якою передбачено виділення фінансування у сумі 7 млн. грн. на підтримку ОСББ. Відповідно до розділу 5 Програми, рішення про співфінансування проектів ОСББ за цією програмою приймається міською радою за результатами конкурсу.

Рішенням Северодонецької міської ради від 17.04.2018 року №2525 затверджено склад конкурсної комісії з відбору та затвердженню проектів на фінансування заходів Міської цільової Програми сприяння діяльності об'єднань співвласників багатоквартирних будинків на території міста Северодонецька на 2018-2019 роки.

25.04.2018 року проведено перше засідання цієї конкурсної комісії, на яку було подано 61 мікропроект ОСББ на загальну суму 14552329,74 грн.

В подальшому конкурсна комісія не збиралася, і де-факто припинила свою діяльність по причині блокування її роботи головою комісії Ігорем Слесарєвим.

Вважаємо, що виділення коштів за цією програмою є загальним і невідкладним, оскільки ОСББ завершують роботи з підготовки до опалювального сезону.

У зв'язку з цими обставинами, відповідно до частини сьомої статті 46 Закону України "Про місцеве самоврядування в Україні" пропонуємо скликати 15 жовтня, на 13 годину ІІ позачергову сесію з двома питаннями порядку денного:

1. Про звіт конкурсної комісії з відбору та затвердженню проектів на фінансування заходів Міської цільової Програми сприяння діяльності об'єднань співвласників багатоквартирних будинків на території міста Северодонецька на 2018-2019 роки.

2. Про фінансування з міського бюджету проектів, які реалізуються за рахунок ОСББ та міського бюджету, за Програмою сприяння діяльності об'єднань співвласників багатоквартирних будинків на території міста Северодонецька на 2018 - 2019 роки.

Звертаємо увагу міського голови, що в законодавстві відсутні будь-які обмеження щодо права депутатів міської ради ініціювати скликання позачергової сесії, у тому числі на підставі незавершеності попередньої сесії, а також на обов'язку міського голови керуватися частиною другою статті 19 Конституції України.

Троллейбус тревоги нашей

Один из предметов гордости северодончан за свой город - троллейбусное движение. Среди городов с населением до 200 тысяч оно действительно одно из лучших: сеть равномерно охватывает всю территорию, движение в течение 16 часов, относительно неплохие (по крайней мере, в сравнении с другими городами Украины) троллейбусы.



Немного истории

1 января 1978 года первые пять троллейбусов вышли в рейс в Северодонецке по маршруту №1. Они ездили от автовокзала до проходных, здесь только и были проложены троллеи. На ночь троллейбусы грузовиком буксировались в депо.

1 августа 1978 года началось движение троллейбусов по сегодняшнему маршруту единицы, интервал движения не превышал 5 минут.

19 декабря 1978 года было достроено депо и производственные боксы, в парке тогда было уже 45 машин.

16 мая 1979 года запущен по Гвардейскому проспекту маршрут № 2: СТрУ - Кольцевая "Азот".

19 июля 1980 года был запущен маршрут № 3. До 10 февраля 1983 года движение осуществлялось по маршруту: СТрУ - Гвардейский - Ледовый - Кольцевая "Азот". До 25 мая 1985 года: Ледовый - Кольцевая "Азот". До 7 ноября 1988 года: СПЗ - Новикова - Гвардейский - Кольцевая "Азот". До 16 июня 1993 года: СТрУ - Курчатова - Новикова - Советский - Гвардейский - Кольцевая "Азот". 16 июня 1993 года движение по маршруту прекращено.

6 мая 1984 года был запущен кольцевой маршрут № 4: Ледовый Дво-

рец - Советский просп. - ДК Химиков. С 25 мая 1985 года - СПЗ - Советский-ДК "Химиков"). Перевозки прекращены 5 марта 2003 года, снова возобновлены 18 декабря 2005 и окончательно прекращены 10 ноября 2008 года.

25 мая 1985 года запущен маршрут № 5: СПЗ - Новикова - Курчатова - Автовокзал. С 30 апреля 1995 года он продлен до Кольцевой "Азот".

16 августа 1986 года запущен маршрут № 6: СТрУ - Гвардейский - Аммиак.

10 ноября 1989 года маршрут № 6 продлен до остановки "Северная".

20 февраля 1990 года запущен маршрут № 7: СПЗ - Ледовый - Гвардейский - Аммиак - Северная. Движение по этому маршруту прекращено 1 сентября 1993 года.

В настоящее время протяженность контактной сети в Северодонецке составляет 54,5 км, из которых служебная около 2,5 км и действующая около 5 км. Имеется 6 тяговых подстанций, введенных в эксплуатацию с 1978 по 1989 годы. Энергоснабжение осуществляется по подземным кабельным линиям 6 кВ. Троллейбусное депо рассчитано на 100 машин, здесь имеются 3 проездных смотровых канавы на 10 троллейбусов и два ремонтных бокса на 5 троллейбусов, малярный цех (не работает), база для капитального ремонта троллейбусов, совмещенный бокс для машин контактной сети. На 1 января 2018 года подвижной состав составлял 37 троллейбусов, из которых 1 технический. Наибольшее количество машин в СТрУ было в 1989 году - 114. Всего же с 1978 по 2011 год в Северодонецк было поставлено 169 троллейбусов.

Миф о "крайне изношенном подвижном составе" СТрУ

Если верить "шаховскому" руководству города, то главная проблема СТрУ - это изношенность подвижного состава. Поэтому приведем информацию о сроках эксплуатации северодонецких троллейбусов.

На 01.01.2018 года 3 северодонецких троллейбуса "работали" 31 год; 1 - 30 лет; 7 - 29; 1 - 24; 1 - 23; 1 - 22; 2 - 18; 2 - 17; 1 - 13; 5 - 12; 1 - 11; 1 - 10; 1 - 9; 10 - 7. На первый взгляд, вроде действительно можно говорить о том, что троллейбусы староваты. Увы, истина познается обычно в сравнении. Сравним с близлежащими городами.

В Бахмуте имеется 34,9 км контактной сети, 3 тяговых подстанции и 27 троллейбусов (1 из которых - для технических целей). По срокам их эксплуатации: 1 работает 34 года; 2 - 33; 2 - 32; 3 - 28; 1 - 27; 3 - 26; 8 - 25; 1 - 24; 1 - 21; 2 - 20; 1 - 12; 1 - 11; 1 - 4. Ситуация, как видим, существенно хуже, чем в Северодонецке: у нас 18 машин (больше половины) работают 12 и меньше лет, у них только 2. Но среди предприятий электротранспорта Украины "Бахмулэлектротранс" по результатам хозяйственной деятельности традиционно является лидером. Так, в 2017 году это предприятие имело второй рейтинг в отрасли, а северодонецкое - 13-й.

(Продолжение на стр. 2)

Депутаты Северодонецкого горсовета требуют уволить директора СТрУ. Без этого обещают не давать денег

На нашу электронную почту пришло заявление фракции Оппозиционного блока в Северодонецком городском совете. Поскольку заявление касается острых проблем города, публикуем его без комментариев

ЗАЯВЛЕНИЕ

фракции Оппозиционного блока в городском совете

На этой неделе дирекцией КП "Северодонецкое троллейбусное управление" вывешены в троллейбусах листовки с клеветнической информацией в адрес депутатов Северодонецкого городского совета.

Разъясняем своим избирателям мотивы, почему депутаты нашей фракции на 51-й сессии городского совета не проголосовали за выделение Северодонецкому троллейбусному управлению 5,883 млн. грн. финансовой помощи.

Такое предложение городской голова Валентин Казаков внес в городской совет 25 сентября, в день проведения сессии. Поэтому депутаты не имели возможности проверить обоснованность запрошенной суммы, не обсуждали этот вопрос в депутатских комиссиях, как это предусмотрено законом и регламентом городского совета. В нарушение закона "О доступе к публичной информации" проект, внесенный городской головой, не был опубликован заблаговременно, и не опубликован до сих пор. Из-за чего избиратели были лишены возможности ознакомиться с ним и внести свои предложения, т.е. были нарушены их конституционные права.

Действия городского головы были недопустимыми еще и потому, что на предыдущей 50-й сессии городского совета была создана депутатская комиссия для изучения финансовой ситуации в троллейбусном управлении. Членов этой комиссии не допустили на территорию предприятия. О чем Казаков знал. Поэтому у фракции Оппозиционного блока нет сомнений, что городской голова умышленно внес свое предложение о финансировании КП "СТрУ" противоправным способом, точно зная, что при таких обстоятельствах депутаты за него не проголосуют. Это была своего рода PR-провокация, которую продолжил директор КП "СТрУ" Руслан Дегтяренко, разместивший в троллейбусах листовки клеветнического содержания.

У нас нет оснований доверять нынешней исполнительной власти Северодонецка, сформированной выходцами из Стаханова, которые уничто-

жили троллейбусно-трамвайный парк в своем городе. С назначением на должность директора Руслана Дегтяренко резко возросли требования к городу по объемам финансирования из городского бюджета. Так, сегодня в КП "СТрУ" заявляют, что в 2019 году город обязан выделить троллейбусному управлению 48 млн. грн. А это явно неподъемная для городского бюджета сумма. Что и станет для стахановского руководства Северодонецка основанием начать ликвидацию КП "СТрУ".

Фракция считает, что именно для достижения этой цели на предприятии сейчас стремительно увеличивают затраты. Так, административные и производственные корпуса КП "СТрУ" отапливаются электричеством, и расходы предприятия на электроэнергию в зимний период составят 1,3 млн. грн в месяц. Только на зарплату кондукторов сегодня расходовается половина средств, поступающих в кассу предприятия от оплаты проезда. И это при стоимости разовой поездки в 3 грн. А по решению суда стоимость билетов уменьшится до 2 грн. Поэтому возникает подозрение, а не разворовываются ли в КП "СТрУ" выручка от продажи билетов? Тем более, что в троллейбусах при оплате выдавались билеты со скрытой рекламой партии "Наш край", неизвестно кем и в каких количествах напечатанные.

Одновременно городская исполнительная власть и дирекция КП "СТрУ" пытаются лишить наиболее бедных жителей Северодонецка права льготного проезда, выкачать с обнищавшего населения города дополнительные миллионы гривен. Как это уже было сделано при увеличении в 5 раз стоимости услуг по содержанию жилья КП "Жилсервис "Свитанок", контролируемой все той же "стахановской" группой.

В такой ситуации депутаты фракции Оппозиционного блока считают целесообразным ввести бесплатный проезд в городских троллейбусах подобно тому, как это сделано муниципалитетом города Таллин. Но не в силу богатства Северодонецка, а дабы уменьшить убытки КП "СТрУ" и прекратить разворовывание там наличных средств. Такая мера могла бы быть временной, до введения электронных билетов и компенсации стоимости льготного проезда через такие электронные билеты.

Наконец, депутаты фракции возмущены откровенной ложью лис-

товок, развешенных в троллейбусах, о якобы угрозе остановки троллейбусов. На сегодняшний день на расчетных счетах КП "СТрУ" числится 3 млн. грн., и ни о какой угрозе невыплаты зарплат или непогашения текущих платежей за электроэнергию не может быть речи. Более того, ложиво заявляя об угрозе остановки предприятия из-за не выделения горсоветом денег, предприятие одновременно объявило тендер на приобретение служебного легкового автомобиля для директора КП "СТрУ".

Санкционированное директором КП "СТрУ" вывешивание листовок с клеветнической информацией депутатами фракции Оппозиционного блока расценивают как грубое противоправное вмешательство Руслана Дегтяренко в деятельность депутатов городского совета. Эта сузубо политическая провокация в интересах партии "Наш край" против партии "Оппозиционный блок", противоречащая интересам коммунального предприятия и его трудового коллектива. Поэтому мы требуем от городского головы Валентина Казакова незамедлительно увольнения Руслана Дегтяренко с должности директора КП "СТрУ" по статье 41 КЗЮТ Украины. Информирем городского голову и жителей Северодонецка, что депутаты фракции Оппозиционного блока не будут принимать участия в голосовании проектов решений, которыми предполагается выделение какого-либо финансирования КП "СТрУ" до тех пор, пока Дегтяренко не будет уволен с должности. Нельзя отдавать деньги избирателей в руки негодяев.

Что касается возможных негативных последствий таких наших вынужденных мер для движения электротранспорта, то вся вина за это лежит на городском голове Валентине Казакове. Его прямая обязанность обеспечить движение троллейбусов в Северодонецке, за это он получает свою немалую зарплату из налогов, которые уплачивают северодончане.

Со своей стороны, депутаты фракции Оппозиционного блока разработают и вынесут на рассмотрение сессии комплекс мер, которые позволят сохранить в городе электротранспорт, не допуская в дальнейшем разворовывания бюджетных средств на предприятии, сохранить льготный проезд в троллейбусах. В том числе, внесут предложение о временном бесплатном проезде в троллейбусах, с одновременным существенным сокращением затрат предприятия.

Троллейбус тревоги нашей

В Славянске 41,7 км контактной сети, 5 тяговых подстанций и 17 троллейбусов (1 из которых - для технических целей). По срокам эксплуатации: 1 - 37 лет; 1 - 28; 2 - 25; 3 - 24; 4 - 20; 1 - 17; 1 - 7; 4 - 6. Итого со сроком работы 12 и менее лет в Славянске 5 машин, а в Северодонецке - 18. Но по результатам хозяйственной деятельности в 2017 году Славянское ТрУ имело 3-й рейтинг, а северодонецкое - 13.

То есть, несмотря на то, что в Бахмуте и Славянске троллейбусы существенно более старые, чем в Северодонецке, показатели работы их предприятий существенно лучше. И никто там не говорит о возможной остановке электротранспорта. Почему?

Неутешительная экономика

А вот о чем местная власть говорить нам не хочет, так это о провальной экономике коммунального предприятия. За которую она отвечает. Обнаружены основные экономические показатели работы СТрУ в 2017 году - на основании информации, которую само предприятие подавало в "Укрэлектротранс" (в скобках приводятся данные 2016 года):

- объемы транспортной работы, тыс. км - 1574,9 (1795,1);
- перевезено пассажиров, тыс. чел. - 19337,6 (21693,3);
- затраты, тыс. грн - 34398,5 (25514);
- доходы, тыс. грн - 30070,1 (22991,7);
- в т.ч. доходы от продажи билетов - 8 966,40 (8332,7);
- доходы от другой деятельности - 5603,7 (9842);
- дотация из городского бюджета - 15500 (4817).

Теперь вооружимся калькулятором и сделаем пару важных для понимания "эффективности" работы СТрУ в 2017 году выводов.

На 12,3% по сравнению с предыдущим годом сократилось число рейсов троллейбусов. Неожиданный вывод, не правда ли? Ведь нас убеждают, что троллейбусы ездят не реже, чем раньше. Увы, протяженность маршрутов у нас не изменилась. И если количество километров, которые троллейбусы проехали по этим маршрутам, уменьшилось на 12,3%, то это означает только то, что рейсов стало меньше. Обращаем внимание, что это очень серьезное сокращение, ведь за предыдущие 5 лет с 2012 год по 2016 год число рейсов троллейбусов в Северодонецке сократилось только на 6%. А в первом полугодии 2018 года (по сравнению с первым полугодием 2017) число рейсов снизилось еще на 4,6%.

На 10,9% по сравнению с предыдущим годом меньше перевезено пассажиров. А в первом полугодии 2018 года (по сравнению с первым полугодием 2017-го) количество перевезенных пассажиров уменьшилось еще на 7,7%. Это как раз понятно - если троллейбусы ездят реже, то они неоназят на меньшее число пассажиров.

На 34,8% по сравнению с 2016 годом увеличились расходы предприя-

тия. А в первом полугодии 2018 года (по сравнению с первым полугодием 2017) расходы возросли еще на 17,1%.

На 7,6% увеличились доходы от продажи билетов. Однако покрытие расходов предприятия выручкой от продажи билетов при этом уменьшилось с 32,7% до 26,1%. А в первом полугодии 2018 года, несмотря на увеличение стоимости билетов с 2 до 3 гривен, покрытие расходов предприятия выручкой от продажи билетов составило 27,5%.

Сравним Северодонецк с Бахмутом и Славянском

Только не надо верить местной власти, что такая экономика - это следствие "плохих пассажиров" и общеукраинских тенденций. Дабы убедиться, что плохие у нас не троллейбусы, а начальники СТрУ и городской голова с замами, нужно сравнить ситуацию с троллейбусами у нас и в соседних городах.

Среднесуточная перевозка пассажиров выпущенной на линию единицей подвижного состава. В Северодонецке в 2017 она составила 2124 пассажира. В Бахмуте этот показатель составил 2030 пассажиров, в Славянске 2643. Впрочем, лично у меня к этому показателю есть определенный скепсис - не понятно, каким образом предприятие определяет количество перевезенных льготников, которые билеты не покупают? Ведь надежной системы учета таких пассажиров нет - кроме субъективной оценки кондуктора. К тому же у предприятий есть мотив завышать статистику по перевезенным пассажирам - дабы получать большее возмещение из бюджета за якобы перевезенных льготников.

Доход от реализации билетов на 1 км транспортной работы. В Северодонецке в 2017 он составил 5,69 грн. Это существенно ниже, чем в Бахмуте (10,59 грн.) и в Славянске (10,46 грн.). При примерно равной стоимости проезда. На основании этого показателя можно сделать вывод, что в Северодонецке троллейбусы более заполнены, чем в Бахмуте, но в них вдвое меньше "платных" пассажиров. Городская власть способна ответить - почему? Или ей это не интересно?

Покрытие доходами от реализации билетов расходов на 1 км пробега. В Северодонецке по итогам 2017 года этот показатель составил 26,1% - 12-й рейтинг. Для сравнения - в Бахмуте 37,0%, а в Славянске - 44,8%. Почему такая разница для предприятий, работающих примерно в одинаковых условиях? Не пора ли понять - почему так происходит? И сделать практические выводы? Не обязательно кадровые, обязательно - организационные!

Количество работников на 1 единицу подвижного состава в ходу. По результатам 2017 года в Северодонецке на каждый вышедший в рейс троллейбус приходилось в среднем 10,3 работника. Заметим, что

раньше этот показатель был еще хуже: в 2013 году 11,5, в 2015 - 11,2. И лишь в 2016 году результат чуть улучшился - 10,1. Но тогда оптимизацией численности кадров занимался бывший директор Алексей Постыльга. После его увольнения значение показателя снова увеличилось. А в 2017 году лучший показатель был у "Одесротэлектротранс" - 4,6 работника на одну вышедшую в рейс единицу транспорта.

Вот по сумме таких рейтингов СТрУ и оказалось в 2017 году на самом низком в своей истории месте - 13 из 27 предприятий электротранспорта Украины. В то время как коллеги из Бахмута и Славянска были на 2 и 3 местах соответственно. А по результатам первого полугодия 2018 года северодонецкие троллейбусники опустились еще на две строчки, на 15-е место.

Что делать?

Только не то, что сделали коллеги Сергея Шахова 13 декабря 2011 года в Стаханове (нынче Кадиевка) - это официальная дата смерти стахановского электротранспорта. Но и пытаться компенсировать финансовую дыру СТрУ деньгами бюджета - безнадежное дело. Слишком очевидно желание некоторых людей поставить на пути потока бюджетных денег свой карман - бюджета все равно не хватит.

Нужна глубокая санация, оздоровление предприятия. Некоторые из направлений такой санации уже были указаны в решении исполнительного комитета Северодонецкого городского совета №150 от 28.03.2017 года, они очевидны и касаются прежде всего уменьшения расхода электроэнергии. Это установка приборов учета электроэнергии в подразделениях, перевод отопления корпусов с электрического на твердое топливо или подачу тепла от СТКЭ, реконструкция тяговых подстанций.

Нужно переходить на безналичный расчет за проезд в троллейбусах, установить в них валидаторы. Это позволит не только уменьшить расходы на зарплату и исключить разворовывание уплачиваемых за проезд средств, но и компенсировать из местного бюджета стоимость проезда льготных категорий таким образом, чтобы СТрУ получало именно оплату за проезд, а не хотелки за якобы социальную функцию. Тогда троллейбус в Северодонецке станет, наконец, сферой услуг, а не богадельней.

Наконец, неприятно, но необходимо - нужно серьезно пересмотреть штаты и функционал персонала, сократить трудовые затраты перевозок.

И, главное, нужна серьезная и открытая дискуссия - вместе с экспертами северодончане будут более квалифицированными экспертами, чем самые лучшие северодонецкие эксперты без общественности.

Алексей Светиков

Кто он такой, Руслан Дегтяренко?

5 апреля 2018 года начальником коммунального предприятия Северодонецкое троллейбусное управление был назначен Руслан Евгеньевич Дегтяренко. Сегодняшние события подтверждают, что это назначение было одним из ключевых для т.н. команды Шахова. А поэтому самое время познакомиться с ним северодончан.

Место жительства Руслана Дегтяренко по паспорту - Новопавловка Лутугинского района. Завбавно, но никакой недвижимости по этому месту жительства в электронной декларации он не указывает. Неужели там бомжевал? Впрочем, это вопрос к НАЗК. В декларации же Дегтяренко указана только одна квартира - площадью 65,4 кв. м в Попасной, которая была приобретена 27.12.2016 года. При этом местом фактического проживания в декларации за 2016 год был указан Киев, а в декларации за 2017 год - Северодонецк.

За 2016 год доходы Руслана Дегтяренко не задекларировал, но он и не обеднел: в собственности у него остались автобус "Газель", автомобиль грузовой ГАЗ 52, легковые автомобили АУДИ 100 и АУДИ А8, а также наличные средства в сумме 2,2 млн. грн. и 480 тыс. долл.

Где и как заработал свои миллионы Руслан Дегтяренко?

Первая доступная из открытых источников информация относится к 2006 году, когда Руслан Дегтяренко зарегистрировал в Лутугино предприятие с видом деятельности автомобильные перевозки. Однако, как водится, "нормальные герои всегда идут в обход". Поэтому в течение одного дня, 19 сентября, он зарегистрировал не одно, а сразу два предприятия. С одним направлением деятельности и расположенных по одному адресу - г. Лутугино, ул. Чехова, 41-а.

Впрочем, реальную деятельность осуществляло только одно из них, ООО "БДК-авто". И достаточно успешно, оно довольно быстро стало лидером в пассажирских перевозках в Лутугино. Григорий Пригеба в одном из своих экспромтов высказал предположение, что причина успеха кроется в названии, в которое якобы включены первые буквы фамилий Бережной, Дегтяренко и Клименко. Но нам это кажется маловероятным. По крайней мере, Бережной в 2006 году не имел никакого отношения к Лутугино, да и вообще вряд ли мог содействовать развитию транспортного предприятия. Хотя, в те годы Пригеба был главой Лутугинской райгосадминистрации и наверняка знает больше, чем авторы этой статьи.

Как бы там ни было, но предприятие развивалось, и в 2012 году обслуживало существенную часть автобусных рейсов из Лутугино и Лутугинского района в Луганск. В том числе рейсы Иллирия - Луганск, Новопавловка - Луганск, Лутугино - пос. Белореченский - Луганск, Лесное - Лутугино-Луганск.

А в 2012 году разразился скандал. Коррупционный, как сказали бы сегодня. "В 2011 г. этому предприятию были выделены бюджетные средства в сумме 900 тыс. грн. в рамках программы создания новых рабочих мест в угледобывающих районах области. В ходе проверки выяснилось, что места не созданы, а люди не трудоустроены", - сообщила прессе начальник отдела связей с общественностью ГУМВД Украины в Луганской области Татьяна Погукай. 5 ноября 2012 года по этому факту было возбуждено уголовное дело.

Однако дирекция предприятия оказалась не такой простой, чтобы дать себя в обиду. И случилось такое, чего раньше в Луганской области не случилось - 14 ноября 2012 года "БДК-авто" не выпустило в рейсы свои автобусы. породив транспортный коллапс. Обвинив при этом в срыве пассажирских перевозок милицию.

Впрочем, в реестр юридических лиц тогда были внесены изменения, и с 27.09.2012 года подписантом стал значиться Бессонов Виктор Васильевич, изменился и юридический адрес. А в 18.08.2017 года в реестр внесено изменение собственника, теперь это оффшор Лорениси Корпорейшнс с Сейшельских островов, с уставным фондом 2037500 грн.

Впрочем, все это только на бумаге. На самом деле с августа 2014 года предприятие "БДК-авто" возглавил Куцурубов Валерий Георгиевич, 18.12.1965 года рождения. И уже в сентябре 2014 года оно возобновило перевозки из Лутугино в Луганск (в начале сентября в Лутугино шли тяжелые бои). А в 2015 году на нем работало 86 человек. Сегодня около 70 его автобусов осуществляют междугородние, межобластные пассажирские перевозки. Ездят автобусы "БДК-авто" и в Россию, а также в Украину - через территорию России.

Вообще-то Куцурубов - фигура колоритная. В 2006 году он был начальником отдела ГАИ в Луганске, в 2008 - заместителем начальника областного ГАИ, в 2009 - руководителем ДПС Луганска. А потом была нашумевшая история с избивением гангстерами скутериста. После чего Куцурубов работал в жилищно-коммунальном хозяйстве Перевальска, а затем в частной компании по перевозке грузов в Лутугино. Здесь и застал его "звездный час". Сегодня он "общественный деятель" "всереспубликанского масштаба", возглавляет общественные организации "Обновленная коммунистическая организация Луганской народной республики" и "Возрождение отечества".

Конечно, можно считать, что Куцурубов банально "отжал" у Дегтяренко предприятие, оказавшееся на неподконтрольной территории. Но несколько смущает то, что произошло со вторым предприятием Дегтяренко, зарегистрированным одновременно с ООО "БДК-авто".

Предприятие ООО "Луттрансавто", код 34100246, было зарегистрировано 19.09.2006 г., уставной фонд 37500 грн., юридический адрес г. Лутугино, ул. Чехова, 41-а. 18.08.2017 года в реестре юридических лиц изменился собственник этого предприятия, теперь совладельцами стали Руслан Дегтяренко и Юрий Николаевич Бережной. А 21.09.2017 года был изменен и юридический адрес, оно было перерегистрировано в Северодонецке. Тем временем и у Бережного, и у Дегтяренко появились перспективы на госслужбе. И 31.10.2017 года в реестре были изменены и собственники, и руководитель ООО "Луттрансавто" - теперь это в одном лице Куцурубова Ольга Руслановна. Проживающая в Попасной. Помните, где согласно декларации квартира у Дегтяренко? А фамилия и отчество новой директрисы навевают сомнения: уж не являются ли нынешний начальник Северодонецкого троллейбусного управления Дегтяренко и "коммунист" и "патриот ЛНР" Куцурубов лицами, породившими через Ольгу Руслановну?

Заметим, что в своей общественной деятельности Руслан Дегтяренко не слишком связывает себя такой "условностью", как линия разграничения - он одновременно возглавляет расположенную в Северодонецке общественную организацию "Східноукраїнська асоціація автомобільних перевізників", и входит в состав общественной организации "Асоціація автоперевозчиків ЛНР".

Кстати, для читателей, которые не следят внимательно за событиями в Луганской облгосадминистрации - назначение Юрия Бережного на руководящую должность в этом органе вызвало резкую реакцию у "патриотически настроенной" общественности, поскольку Бережной с 2006 по 2010 годы возглавлял в Луганске партию "Русь". А вот назначение Дегтяренко начальником СТрУ негативной реакции у той же самой "патриотически настроенной" общественности не вызвало. Такие у нас "патриоты"?



Нам не удалось выяснить, где находился Руслан Дегтяренко с 2014 по 2016 годы. Но в 2017 году он появился в Киеве и даже поработал заместителем начальника отдела закупок унитарного государственного предприятия "Укрхимтрансаммиак". По-видимому, не долго. Поскольку уже в мае он получил должность советника главы Луганской облгосадминистрации Юрия Гарбуза по транспорту. И вошел в состав конкурсной комиссии, которая рассматривает заявки предприятий на перевозки на междугородних маршрутах. Должность общественная, но позволяет решать много вопросов. И Руслан Евгеньевич их "решает". Да так, что сразу возник громкий скандал. "Конкурс автоперевозчиков в Северодонецке - большая афера", - высказалось по этому поводу одно из Интернет-изданий. Вот что в нем сообщалось: 8 мая в Северодонецке проведен очередной конкурс на определение автоперевозчика на внутриобластных маршрутах. В ходе осмотра транспорта претендентов, конкурсным комитетом были выявлены нарушения. Об этом рассказала северодончанка Кира Калашишкова. "Больше всего "узурствовал" член комитета Руслан Дегтяренко. Он придирился ко всем автоперевозчикам, кроме ЧП "Люксавто-СДК" - тех, напротив, пытался покрывать. Еще бы - совсем недавно он был одним из учредителей этого предприятия... Также уже на заседании комитета выяснилось, что у нескольких транспортных средств ЧП "Люксавто-СДК" не пройден техосмотр. Но, несмотря на это, данное автопредприятие признано победителем на ряде объектов, опередив непонятным образом фирмы, у которых не было ни единого нарушения.

Объяснение этого действия довольно банальное: ЧП "Люксавто-СДК" контролируется Олегом Голубом, который близок к партии "Наш край". И Дегтяренко сделал все возможное (и, увы, невозможное с точки зрения закона), чтобы именно ЧП "Люксавто-СДК" получило наиболее выгодные маршруты.

В свою очередь, в этом году Руслан Дегтяренко был назначен на должность начальника КП "Северодонецкое троллейбусное управление" по настоянию Сергея Шахова. Не трудно догадаться, что с аналогичной целью - выкачать из Северодонецка и из северодончан возможно больше денег. И сразу за этим назначением последовало увеличение стоимости проезда с 2 до 3 гривен, которое уже отменено судом. Затем в троллейбусах ограничили для пенсионеров по возрасту время льготного проезда несколькими самыми жаркими часами дня. Громогласно обвинив в этом Правительство. Это решение еще будет отменено судом. Наконец, требования к горсовету дать больше денег.

Надо напомнить, что нечто аналогичное происходит и со КП "Жилсервис "Світанок", который в 5 раз увеличил плату за содержание жилых домов и придомовой территории. А 7 лет назад аналогичную задачу ставили шаховцы перед руководством трамвайно-троллейбусного депо в Стаханове. Это тоже было перед выборами, и тоже объяснялось "заботой" о жителях. А закончилось ликвидацией предприятия.

Как бы не случилось подобное стахановской истории и с Северодонецким троллейбусным управлением? Ведь его нынешний лутугинский директор уже не раз доказал, что способен переступать через кого угодно, не гнушаясь никакими средствами.

Алексей Светиков

Фото с сайта <http://transphoto.ru>

Газета «Третий сектор»
Учредитель и издатель: ГО «Институт «Європейська слобода»,
редактор, отв. за выпуск А. А. Светиков.
 ул. Курчатова, 22 оф. 52, Северодонецк, 93409
 e-mail: tretiy.sektor@gmail.com
 Регистрационное свидетельство: ЛГ № 1328-449 ПР от 10.07.2017 г.
 Тираж 30 000. Бесплатно. Заказ №
Отпечатано в типографии ФЛП Ложкаева Н.В.,
61099, г. Харьков, ул. Тарасовская, 2а, тел. 057-732-34-00