



# ТРЕТИЙ СЕКТОР

ГРАЖДАНСКОЕ ОБЩЕСТВО,  
ДЕМОКРАТИЯ, ПРОГРЕСС

№1 (84)  
22 октября  
2013 г.

Региональная газета в помощь объединениям граждан

## Как установить индивидуальную водогрейную газовую колонку

Автор этой заметки много лет пытается докричаться до городской власти (и прошлой, и нынешней) о необходимости децентрализации горячего водоснабжения. Ведь себестоимость производства и подачи горячей воды в квартиры летом больше, чем зимой, по крайней мере, вдвое. И в летние месяцы значительно превосходит стоимость подогрева воды даже в электронагревателях. А уж индивидуальные газовые колонки экономичнее в несколько раз.



Отрадно, что северодонецкий исполком наконец-то согласовал с Горгазом (управление «Северодонецкмежрайгаз») порядок предоставления разрешений на установку в квартирах турбированных газовых колонок для подогрева воды. И теперь есть надежда, что газовики и Жилсервисы будут действовать согласовано. Речь идет об установке водогрейных колонок турбированных, которые отличаются от обычных (дымоходных) способом удаления отходящих газов. В турбированных колонках камера сгорания закрыта герметически, используется коаксиальный дымоход (труба в трубе), выходящий на улицу через стену. Удаление отходящих газов происходит с помощью вентилятора, встроенного в колонку.

А вот установка колонок, подключаемых к вентиляционным каналам домов – запрещена. Да и просто опасна. Кроме домов, вентиляционные каналы в которых изначально проектировались с учетом использования газовых колонок, и имеют большее, чем в обычных домах, сечение.

Чтобы установить турбированную колонку, для начала надо определить, можно ли такую колонку в Вашей квартире ставить вообще – разрешат ли? Для этого измерьте диаметр подводящей газовой трубы. Если он меньше 3/4 дюйма, газовики вам колонку ставить не разрешат. Вернее, разрешат, но если вы замените подводящую трубу. Что может быть достаточно дорого.

Если диаметр трубы соответствующий – идите в «Северодонецкмежрайгаз» (в просторечье – Горгаз) в кабинет №105 и закажите проект. Сначала вам сделают техусловия (примерно 350 гривен, эта работа включает и приход на дом техника), потом – проект (около 500 гривен). С этим проектом пойдите в свой Жилсервис и отдайте на согласование. Обязательным условием согласования проекта в Жилсервисе будет согласие соседей, проживающих над вашей квартирой и рядом с ней, на установку выхлопной трубы. Выхлоп дымовых газов из турбированной колонки происходит на несколько метров, и вреда ни вам, ни соседям он не причинит. Но есть люди с особыми фобиями.

После согласования проекта – покупайте колонку (2-4 тысячи гривен) и устанавливайте (цены установки разные, как договоритесь и с кем). Затраты окупятся за два-три года, а удобство от наличия горячей воды целый год и круглые сутки – еще важнее.

АЛЕКСЕЙ СВЕТИКОВ

## Городские автобусы в Северодонцеке: война на уничтожение

Ситуация с пассажирскими перевозками городскими маршрутами общего пользования в Северодонцеке если и не тянет на «отлично», но на «хорошо» – точно. Начнем с количественных показателей. Согласно данным имеющихся в отделе транспорта северодонецкого городского совета паспортов автобусных маршрутов (далее – Паспортов), всего в рейс ежедневно должны выходить 117 автобусов, которые должны совершать (включая обратные) 1770 рейсов. Такой график должен обеспечить перевозку от 30 до 50 тыс. пассажиров в день.

Качественные показатели не хуже. Сетка 9 автобусных маршрутов так густа, что в городе вряд ли найдется дом, удаленный от ближайшей автобусной остановки дальше 100-150 метров. Второе преимущество – автобусы все-таки преимущественно новые, высокие, вместительностью по 19 пассажиров. И даже если все места заняты, то вероятность поездки, согнувшись в три погибели уже не так велика, как это было несколько лет назад. Немаловажно что время движения автобуса между конечными остановками составляет от 20 до 45 минут в зависимости от маршрута. А средняя поездка по времени займет 10-15 минут. А тариф такой же, как и в большинстве других городов Луганской области (Стаханов, Алчевск, Ровеньки) – 2 грн. за одну поездку. В Луганске тариф равен 2,50 грн.

В целом, северодончане могут быть довольны качеством своего городского автобусного сообщения. К тому же довольно стабильного: ведь такая ситуация сохраняется здесь на протяжении по крайней мере 8 последних лет. А стабильность – это тоже преимущество.

Впрочем, проблемы тоже имеются. Первая, о которой в Северодонцеке уже писали: о невозможности уехать от остановки «Околица» в центр после 19.00. А ведь согласно существующего расписания автобуса маршрута №5, он должен курсировать здесь до 21.10 с интервалом в 10 минут (расписание движения всех городских автобусов имеется на сайте «Сегодня в Северодонцеке»). Однако городская власть не может добиться от АТП-10920 соблюдения этого расписания. Другая проблема – движение городского транспорта по маршруту №2 – от остановки СтрУ по Гвардейскому проспекту ко второй проходной «Азота». Вместо 8 положенных по Паспорту автобусов перевозчик АТП-10920 выпускает на него только 4 машины (такая информация предоставлена редакции по телефону представителем предприятия). 20-минутный интервал движения для мобильного Северодонцека слишком велик, к тому же по 2-му маршруту и троллейбусы ездят не часто (а в выходные не ездят вовсе).

Но есть проблемы, которые вряд ли замечают пассажиры, но которые должны волновать власть. Например, это проблема «левых» автобусов на маршруте. Существует определенный порядок допуска машин для осуществления регулярных пассажирских перевозок, связанный с обеспечением безопасности (это, в том числе, подготовка водителей), и только установка на автобусе указателя с номером маршрута для этого недостаточна. Есть у власти претензии и к маршруту №102, автобусы которого частично устраивают себе конечную остановку в районе АЗС «Северянка».

Вот такая в нашем городе парадоксальная ситуация: население городским автотранспортом в целом довольно, а власть – нет. Как дошли мы до жизни такой, и чем все это нам грозит – тема нашего очередного журналистского расследования.

### Явление северодонецкому народу Александра Романовского

Свое расследование мы начнем с лета 2009 года, когда у ОАО «Северодонецкое АТП-10920» появился новый директор, бывший работник милиции, а теперь успешный предприниматель, торговавший в городах региона стройматериалами, Александр Романовский. К этому времени 57,18% акций АТП государство безвозмездно передало в собственность территориальной громаде Северодонцека, и решение о назначении Романовского директором приняла городская власть. То есть лично Владимир Грицишин.

Тяжелые времена городского пассажирского транспорта были для Северодонцека уже в прошлом, и перевозки в 2009 году осуществлялись по тем же маршрутам, которые существуют и сейчас. Вот только предприятия-перевозчики были несколько другими, напомним:

- маршрут №1, перевозчик ЧП «АВТОЛАЙН КОМПАНИ», 14 автобусов;
- маршрут №2, перевозчик СПД «Дуванская С.В.», 10 автобусов;
- маршрут №5, перевозчик ЧП «АВТОЛАЙН КОМПАНИ», 28 автобусов;
- маршрут №6, перевозчик ОАО «СЕВЕРОДОНЕЦКОЕ АТП-1097», 6 автобусов;
- маршрут №8, перевозчик СПД «Алиев Эйваз Новруз Оглы», 10 автобусов;

- маршрут №101, перевозчик ОАО «СЕВЕРОДОНЕЦКОЕ АТП-10974», 35 автобусов;
- маршрут №102/12, перевозчик ЧП «АВТОТРАНСПЕРЕВОЗКА», 30 автобусов;
- маршрут №110, перевозчик ООО «СЕВЕРОДОНЕЦК-АВТО», 30 автобусов.

Итак, что изменилось за четыре года, прошедшие с того времени? Во-первых, создан еще один маршрут, №109, перевозящий жителей от остановки «Коллегиум» в Щедришево. Во-вторых, значительно сократилось число автобусов, выходящих в рейс – с 163 а 2009 году до 117 в текущем. Да и то, 117 только на бумаге. Впрочем, за эти годы парк автобусов действительно обновился, и средняя вместительность автобусов сейчас больше. Наконец, еще одно важное, на наш взгляд изменение – сокращение количества предприятий, осуществляющих перевозки: если в 2009 году их было шесть, то теперь осталось только три. Четыре перевозчика (ЧП «АВТОЛАЙН КОМПАНИ», ЧП «АВТОТРАНСПЕРЕВОЗКА», ООО «СЕВЕРОДОНЕЦК-АВТО», СПД «Дуванская С.В.») с рынка городских автоперевозок «ушли» и их теперь их маршруты обслуживает АТП-10920.

Надо отдать должное энергии Романовского, с которой тот расширил бизнес своего предприятия, отбирая его у конкурентов. Уже 18 августа 2009 года решением №1271 северодонецкий исполком передал АТП-10920 маршруты №1 и №5. До этого их обслуживало частное предприятие ЧП «АВТОЛАЙН КОМПАНИ». На сайте «Маршрутка» мы нашли его телефон. Позвонили, сказали, что ищем руководство частного предприятия. Нам посоветовали ехать в АТП-10920. Мол, ведущие лица «АВТОЛАЙН КОМПАНИ» работают там. Из чего мы сделали вывод, что в данном случае произошла добровольная уступка бизнеса.

А вот чтобы захватить следующий маршрут, №110, Грицишину и Романовскому пришлось потрудиться. Руководство и водители ООО «Северодонецк-Авто» устраивали митинги во время проведения сессий горсовета, с боем палками в пустые бочки. Им действительно было обидно: маршрут они «накатали» с нуля после того, как у них отобрали маршрут №101. Тогда в исполкоме предпринимателя-перевозчика сказали: накатывайте любой другой маршрут – будет ваш. И вот – «накатали». Предприятие долго и успешно судилось, выиграло все суды. Суды установили: АТП-10920 подало в конкурсную комиссию ложные сведения. Против членов конкурсной комиссии возбуждали уголовное дело. Но исполком решения судов проигнорировал и в конечном итоге все равно отдал маршрут АТП-10920. Подробнее об этой истории можно прочитать в материале «Обыкновенная история» в выпуске газеты «Третий сектор» №58.

После такого «результата» борьбы коллеги из частного из предприятия «АВТОТРАНСПЕРЕВОЗКА» особенно упорствовать за «свой» маршрут №102 не стали. Как и СПД «Дуванская С.В.» за двойку. Так в течение полугода Александр Романовский сконцентрировал у АТП-10920 большую часть городских пассажирских перевозок. «Не тронули» только якобы невыгодный маршрут №8 (Алиев) и маршруты №6 и №101, перевозчиком на которых было и является сейчас АТП-10974.

Надо обозначить еще одно слагаемое бизнес-успеха Александра Романовского – инновационный подход в части привлечении чужого транспорта для перевозок «своим» предприятием. Ведь к моменту, когда он возглавил АТП-10920, у предприятия практически не было автобусов, пригодных к перевозке пассажиров по городу. Для «захвата» маршрутов №110 и №102 на конкурс надо было представить автобусы, которых у АТП физически не было. Да и сейчас, согласно данным бухгалтерского баланса,



http://busphoto.ru/photo/48369/

стоимость транспортных средств, имеющихся у предприятия, составляет чуть больше 200 тыс. грн. Представляет, сколько автобусов могут купить за такие деньги? Но Романовский успешно привлек автобусы других частных

### Все о Северодонцеке – на одном сайте

Справочный портал Северодонцека (<http://svsever.lg.ua/spravochnyiy-portal-severodonetska/>) – это Интернет-справка, где достаточно просто найти любую информацию о городе и его истории, об учреждениях и предприятиях Северодонцека, об услугах и товарах, предлагаемых северодончанам, тарифах, о расписании всех видов транспорта и наличии билетов, объявления, вакансии, телефоны, адреса. Новационные решения позволяют нам обеспечить читателям максимальную актуальность и полноту информации. В портал можно зайти с главной страницы Интернет-газеты «Сегодня в Северодонцеке» - <http://svsever.lg.ua/>.

Продолжение на стр. 2



# Городские автобусы в Северодонецке: война на уничтожение

владельцев, заключая с ними договора о якобы передаче транспортных средств в аренду. Злые языки высказывали мне мнение, что часто аренда была не настоящей, а де-факто частных перевозчиков запускали на маршрут, обслуживаемый АТП, под определенные обязательства. А бизнес этот довольно доходный, по нашей оценке доход от перевозок пассажиров только одним автобусом маршрута №1 превышает 1000 грн. в день

## АТП-10920 под патронатом прокуратуры.

### И оппозиции

Сразу после поражения Владимира Грицишина на выборах городского головы 2010 года начали происходить удивительные события: некий работник АТП-10920 Фоменко подал в северодонецкий суд исковое заявление о взыскании с предприятия долга в сумме 1308081,15 грн. Якобы по договору с АТП он приобрел за собственные деньги горюче-смазочные материалы и запчасти для автобусов. А именно, в феврале на сумму 66350,00 грн.; в марте — 140400,84 грн.; апреле — 169300,00 грн.; в мае — 104698,45 грн.; в июне — 113855,07 грн.; в июле — 15000,00 грн.; в августе — 257051,67 грн.; в сентябре — 258641,89 грн.; в октябре — 116969,00 грн. «Честный» директор Романовский этот иск немедленно признал, а судья Руслан Юхимук 29 ноября 2010 года его удовлетворил. То есть признал долг АТП перед Фоменко и обязал его вернуть. В происходящем не трудно было увидеть известную схему рейдерской атаки, целью которой является захват имущества. Для этого наемный руководитель признает, но не возвращает некий долг. После чего суд начинает процедуру банкротства, одновременно отстраняя собственника от распоряжения своей собственностью.

Эта несложная комбинация Романовскому вполне удалась, 24.03.2011 года определением хозяйственного суда Луганской области по иску Фоменко было возбуждено дело о банкротстве ОАО «Северодонецкое АТП-10920», управляющим санацией была назначена Светлана Пурик. Сумма требований при этом возросла до 2479049,86 грн. А 06.02.2012 года тот же суд ввел процедуру санации на 12 месяцев.

Новое руководство города быстро разгадала планы и попробовало срочно отстранить Александра Романовского от должности: 20 декабря 2010 года решением наблюдательного совета ОАО «Северодонецкое АТП-10920» он был уволен. Но не тут-то было: на этот шаг последовала быстрая и решительная реакция прокурора Северодонецка, заявившего о якобы нарушении законодательства при проведении заседания наблюдательного совета. В опубликованном тогда материале «Рейдерство по-северодонецки» я высказывал сомнение относительно компетенции прокуратуры вмешиваться в подобный хозяйственный спор. Вот что было тогда написано, цитата:

«Не могу избавиться от сомнения в том, своим ли делом занималась прокуратура, выникая в достаточно специфический вопрос отношений между органами акционерного общества, регулируемых гражданским и хозяйственным законодательством: сколько и каких вопросов рассматривать или не рассматривать наблюдательному совету, каким образом выполнять предусмотренное законом право увольнять председателя правления? Тем более что большинство северодончан, обращавшихся в прокуратуру, получают отсюда стандартный ответ: «Ваш вопрос относится к гражданским отношениям, а потому не является компетенцией прокуратуры».

А вот еще один факт, свидетельствующий об «особом отношении» прокуратуры к господину Романовскому. 16 апреля 2011 года состоялось общее собрание акционеров, которое наконец-то освободило его от должности и назначило председателем правления Александра Шилова. Но нанятые АТП бойцы охранного предприятия «Легион» не пропустили нового руководителя на предприятие. И не пускали продолжительное время. А в это время заместитель прокурора Луганской области бодро рапортовал: происходит передача документации от Романовского к Шилову. И ложь, и бездействие одновременно, ведь по сути это был силовой захват предприятия, который должен рассматриваться как уголовное преступление. Вот где прямая компетенция прокуратуры.

И еще один факт: в марте руководство АТП поместило объявление об утере всей бухгалтерской документации как раз за тот период, когда

«подпольный миллионер» Фоменко якобы безотказно кредитовал предприятие — с февраля по октябрь 2010 года. Случись такое с кем-то другим, а не Романовским, «загудел» бы, родимый, под меру пресечения в виде ареста!» (окончание цитаты).

Тогда, в 2011 году, я встречался со многими людьми, имевшими то или иное отношение к АТП-10920, и они мне говорили о некоей «крыше», которую распротер над этим предприятием один из руководителей прокуратуры Луганской области. Причем крыша эта, мол, настолько серьезна, что какие-то попытки городской власти вернуть контроль над городскими пассажирскими перевозками — обречены. Мы не можем озвучить фамилию прокурора, которую нам называли. Тем более, что сегодня он работает в Генеральной Прокуратуре Украины.

Но не только прокуратура горой встала за Александра Романовского в те дни, с пламенной речью в его защиту выступила северодонецкая организация ВО «Батьківщина». На своем сайте представители последней назвали действия собственника имущества — городского совета — попыткой рейдерского захвата этого имущества. Воистину прав был доктор Геббельс: легче всего люди верят в самую невероятную ложь.

В конечном итоге у городской власти со снятием Романовского не вышло, он и сегодня руководит предприятием, формально принадлежащим городу. А собрание акционеров, на котором Романовского сняли, хозяйственный суд Луганской области признал недействительным.

### «Добросовестная» конкуренция в условиях «войны»

Совместная поддержка АТП-10920 работниками прокуратуры и политиками из местной «Батьківщини» привела к результату, почти невероятному. Якобы поддерживаемое местной властью АТП-10974 оказалось в Северодонецке в худших конкурентных условиях, чем якобы нелюбимое ею АТП-10920.

9 июля 2011 года горисполком принял решение №886 об увеличении тарифа для проезда в городских автобусах маршрутов №101 и №6 с 1,50 до 2 грн. Оппозиция подняла в связи с этим шум в защиту прав северодончан, с обращениями в прокуратуру. Вот что лидер северодонецкой «Батьківщини» Сергей Самарский писал тогда, цитирую: «Можно узнать — а справляются ли другие перевозчики с пассажиропотоками, в существующих экономических условиях? И может быть, передать эти маршруты тем, кто справляется? Например АТП-10920...». И, по утверждению представителей «Батьківщини», они добились отмены этого решения.

Но когда 25 октября 2011 года тот же исполком принял решение об увеличении с 1 ноября 2011 года тарифов на маршрутах, обслуживаемых АТП-10920, никаких протестов и пламенных речей в поддержку «интересов северодончан» не последовало. Передавать маршруты другим перевозчикам Самарский не требовал.

Но они снова появились, когда 18 декабря 2012 года горисполком решением 1601 принял решение об увеличении тарифа для проезда в городских автобусах маршрутов №101 и №6 с 1,50 до 2 грн.

Подведем итог такой «защиты» прав избирателей: с 1 октября 2011 года (день, с которого увеличился тариф для автобусов АТП-10920) по 20 декабря 2012 года (когда увеличился тариф для АТП-10974) за перевозку пассажиров предприятию, поддерживаемому «Батьківщиной» (и прокуратурой), северодончане платили по 2 грн., а «поддерживаемому властью», — 1,50 грн. А ведь на этой разнице в цене одной и той же услуги первое предприятие заработало сотни тысяч гривен. Как после этого можно говорить о нарушениях правил добросовестной конкуренции со стороны горисполкома? Нуось, что именно за подобное лицемерие и не любят в Северодонецке сторонников Тимошенко.

Кстати, после Пасхи и Красной горки мы перезвонили в АТП-10920, чтобы уточнить: не ограничили ли их как-либо во время весьма доходных массовых перевозок людей на кладбище. И получили ответ, что паритет, по 20 автобусов от АТП-10920 и от АТП-10974, был соблюден, и никакой дискриминации не было.

Алексей СВЕТИКОВ

(Продолжение в следующем номере ТС)

## Прокуратура «крышит» руководителей АТП-10920, злостно нарушающих закон?

ОАО «Северодонецкое автотранспортное предприятие 10920» продолжает игнорировать законодательство Украины о ценных бумагах. 1 октября 2013 года Донбасское территориальное управление Национальной комиссии по ценным бумагам и фондовому рынку применило к ОАО «Северодонецкое автотранспортное предприятие 10920» очередную санкцию. На этот раз — за неразмещение в общедоступной базе Комиссии регулярной информации за 2012 год. Всего же за период с июня 2011 года на это предприятие было наложено уже 12 подобных санкций на общую сумму 126480 грн.

Согласно действующему законодательству, акционерные общества должны ежегодно раскрывать (публиковать) информацию о результатах своей хозяйственной деятельности, однако после назначения 7 апреля 2011 года на предприятие арбитражным управляющим Светланы Пурик эта обязанность систематически не выполняется. Какие грешки прячут так называемые санаторы?

Как считают в редакции «СвС», подобное злостное нарушение закона происходит из-за попустительства (или «крышевания» нарушителей) со стороны прокуратуры. В уголовном кодексе Украины существует статья 367, предусматривающая ответственность за служебную небрежность. То есть за неисполнение должностным лицом служебных обязанностей, что привело к существенному вреду. А санкции, наложенные на АТП-10920 из-за неисполнения норм закона руководителями предприятия, — это ущерб, нанесенный прежде всего жителям города. Поскольку территориальной громаде Северодонецка принадлежит 57,18% его акций.

ИНТЕРНЕТ-ГАЗЕТА «СЕГОДНЯ В СЕВЕРОДОНЕЦКЕ»

## Коммунальную ТРК СТВ продали

Как сообщило издание «Сегодня в Северодонецке», единый имущественный комплекс коммунального предприятия «Телерадиокомпания — Северодонецкое телевидение» продано на аукционе, который состоялся 3 сентября. Сумма, за которую «ушел» журналистский коллектив вместе со зданием площадью 2707,6 кв. м., земельным участком S=0,6372 га и прочими материальными и нематериальными ценностями, составила 2,3 миллиона гривен. Кроме того, покупатель обещает инвестиции в сумму 3 млн. грн.

Надо понимать, в развитии предприятия, которое будет уже его собственностью. Что, впрочем, тоже неплохо.

Городская власть считает сделку весьма удачной, поскольку на покрытие убытков коммунального предприятия из городского бюджета ежегодно выделялось, по информации городского головы Валентина Казакова, 2,5 млн. грн. А деньги, которые будут получены от покупателя ТРК СТВ, они планируют израсходовать на ремонт домов, жильцы которых создали ОСМД.

Городской голова считает покупателя ТРК СТВ эффективным собственником, но имя его не назвал. Потому мы не можем сделать свой вывод, насколько он эффективный. А вот что он ловкий, так это да. Ведь только оценочная стоимость земельного участка, отошедшего покупателю с имущественным комплексом ТРК СТВ, должна составлять примерно 6,7 млн. грн. Не меньше 2,7 млн. грн. должно стоить трехэтажное здание площадью 2707,6 кв. м. Относительно новое. Да еще (явно в порядке подготовки к приватизации) решением 59-й сессии горсовета от 28 марта 2013 года на баланс ТРК СТВ дополнительно было передано имущество первоначальной стоимостью в 600 тыс. грн. Ну и комнаты здания ТРК СТВ тоже не были пустыми — заполнены мебелью и дорогостоящим студийным оборудованием. Так что комплекс ТРК СТВ реально меньше 10 млн. грн. вряд ли стоил.

Издание «Сегодня в Северодонецке» завершает журналистское расследование о том, кто и как купил северодонецкое телевидение, оно будет опубликовано в следующем выпуске газеты «Третий сектор».

РЕДАКЦИЯ «ТС»



## Деньги на ремонт Ледового прошли мимо фонда Алексея Кунченко

Назначение на пятницу 30 августа внеочередной сессии горсовета было столь неожиданным, что вызвало подозрения, что рассматриваться на ней будут какие-то экстраординарные вопросы. Мы даже пытались узнать, уж не срочные ли кадровые? На этот раз пронесло. Однако и официальная версия, что сессию провели срочно, чтобы выделить деньги на перевозку детей школьными автобусами, выглядит неубедительно. Существование интриги подтверждалось и тем, что перед сессией было проведено закрытое собрание депутатов из фракции Партии регионов. Такое, по нашим наблюдениям, случается только перед голосованием по особо острым вопросам, которые могут вызвать разногласия внутри фракции. На моей памяти такое депутатское собрание проводилось перед принятием решения об освобождении с должности первого заместителя городского головы Сергея Дядька и перед последним присвоением звания почетного гражданина Валерию Ершову.

На внеочередной сессии были рассмотрены только три вопроса, из которых неоднозначную реакцию мог вызвать один, стоявший последним. Этим решением депутаты разрешили исполкомовскому отделу по делам семьи, молодежи и спорта при проведении ремонта Ледового Дворца привлекать средства благотворительного фонда «Северодонецкий инвестиционный ресурс».

Вообще-то ремонт Ледового Дворца производится за деньги толи «Азота», толи «Остхем», толи еще кого — городской голова Валентин Казаков высказался по этому поводу на сессии неоднозначно. Вряд ли есть ясность, почему эти деньги нужно было «загнать» в благотворительный фонд, а затем из него оплачивать работу подрядчиков. Список которых (кроме одного, по которому решение

еще не принято) был согласован совместно руководством города и «Азота». К стати, 80% подрядчиков, по словам Казакова, северодонецкие, 20% — киевские.

Однако более интригующим был другой вопрос: «Почему для таких целей не был использован благотворительный фонд Алексея Петровича Кунченко «Заради майбутнього»? Вместо этого 23 июля 2013 года (специально под этот ремонт?) была зарегистрирована благотворительная организация «Благотворительный фонд Северодонецкий инвестиционный ресурс». С юридическим адресом в здании, принадлежащем городскому совету — ул. Ленина, 32-а. И который возглавляет депутат городского совета Владимир Штегман, работавший на момент избрания депутатом начальником строительного производства «Азота». Вряд ли мы в ближайшее время получим ответы на эти почему, но проведение перед сессией собрания фракции Партии регионов подтверждает, что немалая интрига в этом вопросе есть. По крайней мере, народный депутат Алексей Кунченко не сможет теперь шикарно попариться на ремонте Ледового Дворца. Как это было бы возможно в случае, если бы деньги на ремонт пошли через его фонд.

А вот с тем, что, собственно, будут ремонтировать в Ледовом Дворце, никакой интриги не было. По крайней мере, «Сегодня в Северодонецке» давал информацию об этом еще в июле. Впрочем, на сессии городской голова Валентин Казаков остановился на этом вопросе более подробно. Будут произведены ремонты системы отопления, утеплено здание, выполнен ремонт кровли, заменено освещение, выполнен ремонт канализации и санузлов, отремонтирован фасад, приобретен видеозеркало. Ведутся переговоры о выделении дополнительного финансирования на ремонт

ступенек вокруг здания, но по этому вопросу положительного решения пока нет. Не согласились доноры профинансировать замену сидений, так что останутся старые.

Значительная часть затрат придется на ремонт кровли, поскольку для покрытия будет использован дорогой пенополиуретан. По словам Валентина Казакова, рубероидная кровля на этом здании себя не оправдала, после последнего ремонта она продержалась 2,5 года и «поползла». Пенополиуретановая должна прослужить 10-15 лет.

Северодонецкие СМИ уже осветили это решение горсовета («Мой город», «Северодонецкие страсти» «Новости Северодонецка»), привычно бросив ком грязи. Мол, что за ремонт, если не будет льда?

Ремонт оборудования для заливки льда действительно сметами не предусмотрен. Но результатом ремонта станет то, что северодончане получат одно из самых красивых в Луганской области зданий спортивного назначения.

Что же касается льда, то Валентин Казаков делился с журналистами планами, что эта дорогостоящая инвестиция может осуществиться за счет правительственной программы развития хоккея. Но такие мелочи, не имеющие скандального оттенка, наши журналисты в памяти не задерживают.

«СЕГОДНЯ В СЕВЕРОДОНЕЦКЕ»



Учредитель и издатель: Луганское областное отделение Всеукраинской общественной организации «Комитет избирателей Украины», редактор А. А. Светиков, ул. Ленина, 14, оф. 24, Северодонецк, 93404 тел. (06452) 5-52-82; e-mail: trefiy.sektor@gmail.com Регистрационное свидетельство: ЛП № 507 от 25.10.2000 г. Тираж 30 000. Заказ № Отпечатано ООО «Пресс-экспресс», ул. Ватутина, 89-а, Луганск, тел. 50-08-54