

Поляки будуть вирощувати полуницю на Луганщині

Луганська міська рада виділила українсько-польському підприємству під вирощування полуниці 50 га на околиці міста, повідомляється на сайті Луганської ОДА. «Зараз уже завозять найсучасніше обладнання, машини, яких іще немає в Україні», — повідомив перший заступник голови облдержадміністрації Едуард Лозовський. За його словами, з участю польських і німецьких інвесторів у регіоні також планують налагодити промислове виробництво малини.

Лише половина українських маршруток безпечні

Згідно з даними Міністерства інфраструктури, в Україні тільки 44% від загальної кількості автобусів відповідає усім нормам безпеки перевезення пасажирів. Більшість міст потребує масштабного оновлення рухомого парку. «В Україні 20,3 тисячі пасажирських автоперевізників. Вони мають 85,7 тисячі маршруток. Із них критично зношені: 200 автобусів, які експлуатуються більше 34 років, 1200 — від 29 до 33 років, 3600 — від 24 до 29 років, 7900 — від 19 до 24 років», — кажуть у відомстві.

на стільки мільярдів гривень збільшився обсяг депозитів у банківській системі України з початку березня. Про це заявила директор департаменту Національного банку України Наталя Іваненко.

Перший заступник Луцького міського голови Святослав КРАВЧУК:

Багато чого ми не робимо через безгрошів'я

Перший заступник луцького мера Святослав Кравчук за двадцять років держслужби встиг покерувати і областю, і містом. І нічого, що лише у кріслах заступників. За цей час він здобув славу впевненого та зважливого чиновника, який не байдужий до бід волинян. Він — невтомний прихильник усього українського, хоча з задоволенням переймає досвід європейських міст. Його дратує фальшивий патріотизм чиновників і депутатів, їхнє підлезування напередодні виборів та абсолютна пасивність у міжвиборчий період. Він — противник розкішного життя за державний кошт. Проти високих пенсій, бо вважає, що їх треба нараховувати однаково для всіх без винятку. Готовий стати реформатором, навіть якщо доведеться поплатитися посадою. А ще віце-мер — хороший співрозмовник, у чому вдалося переконатися «Відомостям».

— Святославе Євгеновичу, багато лучан переймається долею медичних закладів міста. Що то за медична реформа, яку міська влада почала втілювати?

— Вона завжди йшла, починаючи з 90-х років. Щось закривалося, щось відкривалося, та це не називали словом «реформа», в ці процеси не втручались політики. Я розумію, що будь-яка новація лякає людей. Приміром, коли у Польщі здійснювали реформи Лешек Бальцерович, поляки отримали так звану «шокову терапію», а її результати відчули лише через кілька років. Але сьогодні живуть краще за нас. На мій погляд, головна проблема медичної реформи в Україні — неправильний підхід до неї. Держава спершу має визначитися з тим, якою хоче бачити медицину, з джерелами фінансування, бо на одному держбюджеті не витягнемо.

— То для чого тоді починати, не маючи на це коштів, тим паче Волинь не є пілотною областю?

— У Луцьку з 1994 року йдуть процеси, пов'язані з реорганізацією надання медичних послуг. Згадайте, у нас колись станція швидкої допомоги була тільки на Привокзальній, потім їх «розкидали» по амбулаторіях. Стало краще. По-перше, ми зекономили на матеріалах, по-друге, дали можливість швидше добиратися до хворих. «Швидкі» забезпечили всім необхідним. Якщо буде GPS-навігація, це стимулюватиме бригаду медиків не їздити наліво-направо. Щодо амбулаторій, то вони, на жаль, у межах міста не виконують покладених на них функцій. Але на це є причини. Як сказав міський голова, недопрацювали у роз'ясненні населенню та медичним працівникам. Зрештою, на сьогодні є високою недовіра до влади. Люди не вірять тому, що їм кажуть. До всього ж політики своєю критикою лякають. Тому, вважаю, від того, що у Луцький центр первинної медико-санітарної допомоги №1 не включили третю поліклініку, втратили її пацієнти і медперсонал. Рано чи пізно ми все одно до цього дійдемо.

— Жодна медична реформа не буде ефективною, якщо лікарі не матимуть сучасних «швидких»: по бездоріжжю далеко не заїдеш.

— Погані дороги — проблема не лише нашого міста. І вона триватиме, поки не буде нормального формування міського бюджету. А формування його треба не згори донизу, а навпаки, як це роблять у кожній цивілізованій державі. Наразі гроші на ремонт доріг є. Проблема в тому, щоб провести його доброту. Якщо дорогу в Гаразді зробили якісно, то їй не страшні ніякі морози.

— Шляховики кажуть, що руїнації дороги можна уникнути, якщо вчасно очистити сніг. «Луць-



кспекомунтранс» має мало техніки чи просто не справляється з роботою?

— Багато чого ми не робимо через безгрошів'я. Латаємо автошляхи, відгортаємо сніг на узбіччя, не вивозимо його за місто, бо це все вимагає чималих затрат. У всьому світі дороги чисті та мають чорний колір, бо їх ніхто не посипає піском чи сіллю. Там використовують спеціальну суміш, базовану на конгломератах. Але вона дуже дорога. Якби ми теж її застосовували, нам би довелося тих 14,6 мільйона витратити не на ремонт, а на одне прибирання. Щодо «Луцькспекомунтранс». Хто може запропонувати інше підприємство, яке згодилося б на наші умови? Приватники не дуже хочуть іти на тендери. Буває, виграв є підприємець конкурс, а ціни на електроенергію піднімаються, затрати ростуть. Окрім того, кошти з бюджету не завжди надходять вчасно, і він змушений залазити у кредити. А «Луцькспекомунтранс» — комунальне підприємство, яке часом працює без грошей, у борг.

— Мабуть, не про всі комунальні підприємства можете так відгукнутися. Відомо, що чимало їх є збитковими і «напрацювали» вони аж мінус 31 мільйон гривень.

— Із усіх комунальних підприємств збитковими є ЖЕКи, «Луцьктепло», депо, водоканал, «Зелене господарство». Щодо останнього, то його функції можуть виконувати і приватники. Решта є збитковими, бо держава не дає економічного обґрунтованих тарифів на комунальні послуги. Повністю віддавати такі підприємства у приватні руки, думаю, не варто, а от щодо державно-приватного партнерства... Для початку треба визначитися з тарифами, щоб вони відповідали реальним затратам, і врешті-решт зобов'язати населення розраховуватися з боргами.

— Ви згадали про троллейбусне депо. Що думаєте про маршруттки, які Луцьке підприємство електро-транспорту взяло в кредит у корпорації «Богдан»? Добра їх частина вже зламана, а гроші за них усе одно доводиться платити.

— Вважаю лізинговий контракт неефективним. Договір забирає у підприємства кошти, які можна було б вкласти у його розвиток. Депо завжди було проблемним, і це головний біль не лише Луцька, а й інших міст України. Держава через безкоштовний проїзд створює про-

блеми для цього комунального підприємства. Це повинна бути цільова дотація у вигляді субвенції кожному пільговику, така собі адресна допомога. У Люблін, приміром, населення становить 320 тисяч осіб, а правом безкоштовного проїзду користується всього десять пільговиків — колишні мери та заслужені громадяни. Інші платять згідно з тарифами. Студенти, пенсіонери — теж. Тролейбусне управління потерпає від цього лізингу. Їм треба або підняти вартість проїзду, або покривати оплату боргу за рахунок інших статей. Я взагалі не знаю, який бізнесмен підписав би такий договір із погляду штрафних санкцій та якості автобусів. Але минула влада це зробила, а ми позначаємо плоди. Вважаю, що угоду треба розірвати, автобуси віддати назад — ті, які ще їздять, і які вже поламані. Бо вартість самих маршруток, які брали із лізингом, уже вилачена. Те, що депо платить зараз, — це лізингові платежі, штрафи, відсотки, які нарастають, як куля зі снігу. Щодо маршрутів 15, 15а, 9а, то, вважаю, їх треба віддати приватникам, бо вони для ЛПЕ є неприбутковими загалом.

— Святославе Євгеновичу, а як справи у луцьких освітян? Торік фінансування освіти суттєво урізали, а тепер як?

— Освітня цього року навряд чи матимуть проблеми, їх вирішують органи місцевого самоврядування. В освіті, на жаль, є багато протиріч. Міністерство фінансів планує одне, Міносвіти — інше. Нормативні документи цих відомств не стикуються у плані штатних розписів, вимог до освітян. Через це і виникають «ножиці». Освіта, як і медицина, не є абсолютно безкоштовною. Вона утримується на трьох китах — державі, батьках і дітях, точніше, на їхніх знаннях. Така ж проблема і з позашкільною освітою. Кошти на неї шукають місцеві бюджети, хоча вимоги Міносвіти стосовно утримання позашкільних освітніх закладів досить жорсткі. Гроші доводиться забирати з загальної частини бюджету, яка виділяється на утримання міста. З садочками теж є проблема. Ми відкрили один дитсадок, а фінансування буде лише наступного року, і знову ж такі з місцевого бюджету. Бачите, як багато моментів, які не стикуються, а головне — немає оперативності у вирішенні цих питань.

— Кабмін зобов'язав повернути законні приміщення садочкам.

Яка ситуація у Луцьку, чи багато таких приміщень є у міста?

— У Луцьку таких садків п'ять. У них розміщені центр зайнятості, два університети (біотехнічний і ЛНТУ), коледж «Монада», а на Винниченка — технічне бюро кадастру.

Погані дороги — проблема не лише нашого міста. І вона триватиме, поки не буде нормального формування міського бюджету. А формувати його треба не згори донизу, а навпаки, як це роблять у кожній цивілізованій державі. Наразі гроші на ремонт доріг є

З колишніх садочків було б добре повернути приміщення нинішньої «Монади». Думаю, його можна викупити і перепрофілювати. І дитсадок, у якому нині центр зайнятості. Проте, щоб його повернути у попередній стан, потрібні величезні гроші. Про інші говорити нереально. Питання з Пенсійним фондом, що на вулиці Чехова, вже вирішене: їх переселять у ту будівлю, де зараз управління підприємництва, на Грушевського. Проблемними залишаються садочки, які продані. Так, держава каже, що дитсадки треба повернути, але чомусь мовчить про те, щоб дати можливість приватному бізнесу піти у цю сферу. На одну дитину виділяють 6400 гривень. Чому не дати частину коштів тим, хто організовує приватний садочок? Зробили ж таке з сімейною формою виховання дітей-сиріт. Люди, які їх усиновлюють, отримують кошти від держави. В такий спосіб розвантажали інтернати, де затрати на одну дитину були вдесятеро більші, ніж кошти, які отримує прийомна сім'я. То чому б не організувати садочок на п'ять-шість діток у великогабаритній квартирі? Є батьки, які можуть собі дозволити платити за садочок не двісті три-

вені, а, приміром, тисячу за умови, що держава сплатить решту.

— Про місцеві «Еліта-центри». Сотні луцьких родин вклали гроші у будівництво багатоквартирних будинків, але досі не можуть у них в'їзати. Йдеться про помешкання на вулицях Кравчука, Липинського. Складається враження, що міська влада стоїть осторонь.

— Забудовники зіграли на людському менталітеті, мовляв, у нас дешевше, ніж у когось, на що «кнуло» багато волинян. Це те саме, що довіритися банкам, які обіцяють шалені відсотки. Як можна торгувати житлом по п'ять тисяч гривень за квадратний метр, якщо, наприклад, Чорнуха (Віктор Чорнуха — голова правління ВАТ «Луцьксантехмонт-таж №536». — Авт.) продає по шість тисяч? На жаль, міська влада не має реального впливу на забудовників, які ошукують своїх вкладників. Для цього є податкова, яка мала б перевірити фінансовий стан фірми, яка хоче будувати. Умовно кажучи, якщо будівництво коштує десять мільйонів, то хоча б половину грошей забудовник повинен мати. Щодо конкретно вулиці Кравчука, то раджу вкладникам звернутися до міськради з проханням передати їм земельну ділянку. Якщо забудовник «Глорія-Буд-Плюс» не дає згоди, то для цього є правоохоронні органи. Прокуратура має подати до суду в інтересах цих людей. Я не бачу тут проблеми, суд швидко вирішить такі справи. На Липинського схожа ситуація. Підприємець-забудовник збанкрутував, але є попередня домовленість: якщо вкладники створять кооператив і візьмуть участь у дофінансуванні будівництва, то народний депутат Ігор Палица готовий допомогти коштами у добудові.

— Про туристичні принади Луцька. Відомо, що на Кафедральній, 13 затіяли будівництво житлово-торговельного комплексу.

— Скажіть, а чим Старе місто у його нинішньому вигляді може вабити лучан і туристів? У костел зайшли, в замок Любарта... В «Корону Вітовта» не кожен може зайти. Історико-культурний заповідник має жити. На вулиці Братковського, в приміщенні бібліотеки, за пропозицією управління освіти хочемо зробити молодіжний центр. Біля старої аптеки недавно відкрилася піцерія. Коли її будували, теж було обурення, а зараз тут відпочивають після екскурсій, прогулянок. У Старому місті треба розвивати інфраструктуру — сквери, кафе, дороги, освітлення. А хто це може зробити? Приватний бізнес. Я категорично проти, щоб там будували приватні особи. На Кафедральній, 13 зведуть житлово-торговельний комплекс. Що поганого у тому, що на першому поверсі буде магазинчик чи кафе? Єдине, що своїм виглядом будівля повинна відповідати цій частині Луцька. А те, що під будівництвом знайшли історично цінні підземелля, — це теж добре. У Жешуві спеціально збудували підвали під старою частиною міста. Це додаткова «приманка» для туристів. Я не знаю, чи це вже пропрацьовано на Кафедральній, 13, але, думаю, у забудовника немає іншого виходу. Ще одне. Зараз біля замку пустує приміщення колишнього інвентар-бюро. Чому там не зробити маленький готель на три-чотири поверхи? Старе місто оживе. До того ж для історико-культурного заповідника проблемою є Центральний ринок. Його там не повинно бути. Він уже не є таким актуальним, як 10 років тому. Ми вже маємо напрацювання щодо його перенесення. Звісно, це викличе конфронтацію та недоволення, та ми робитимемо це поступово. Думаю, за п'ять-десять років Старе місто звільниться від базару.

Спілкувалась Ірина КОСТЮК