

УНА – ЗНОВУ В ЧЕЧНЮ

“Якщо до кінця цього тижня війна в Чечні не закінчиться бурхливим миром, то наша організація вважає її своєю війною, — озвучив на скликаній учора прес-конференції останнє рішення своєї партії голова проводу УНА-УНСО Андрій Шкіль. — Наша підтримка Чечні не буде теоретичною, вона буде дуже активною: ми поновимо свої старі контакти, збиратимемо гуманітарні вантажі, сприятимемо виходу інформації з Чечні на Захід, словом, робитимемо все, щоби зупинити агресію Росії, а згодом можна буде говорити і про переможну дію чеченських партизанів”.

У це “робитимемо все” УНА-УНСО зовсім не вкладає можливості ініціювання мирних переговорів між Чечнею та Росією, бо вважає, що будь-яка ініціатива такого стибу з боку України виглядатиме “просто смішно”, приблизно так, як свого часу виглядав візит нашого міністра МЗС Тарасюка до Мілошевича.

З іншого боку, виключно з поваги до Кримінального кодексу України УНА-УНСО обіцяє не вкладати в руки своїх хлопців автоматів і не відсилати їх воювати на боці Чечні. “Чинне законодавство ми не порушуватимемо ні в якому разі, та є тисячі й один спосіб зробити так, аби і вовки були ситі, й вівці цілі, — загадково висловився з цього приводу Андрій Шкіль, — у минулій чеченській війні УНСОвці, як ви знаєте, брали участь, — інша річ, що наша організація не давала їм на це офіційних санкцій”.

Таким чином, допомога чеченським партизанам від українських правих радикалів обіцяє бути (принаймні офіційно) суто гуманітарною. На гроші, зібрані від “співчувальників” в Україні та за кордоном (де, на думку Шкіля, чеченська тема набула значно більшого розголосу), УНА відсилатиме в Чечню вантажі й допомагатиме діставатися до місць воєнних дій західним журналістам. Жодних пікетів російських консульств, протестних заяв або приєднань до акцій організованих іншими політичними та громадськими організаціями УНА наразі не передбачає. “Ми задоволені, що ініціатива так чи інак підтримати Чечню виникла і в інших організаціях, у тому числі львівських. Але ми діятимемо самостійно, бо вважаємо, що тут допомагати треба не так звуком, скільки тілом”, — пафосно заявив Шкіль.

Отже, виглядає на те, що колись справді екстремістська, а тепер трохи маргінальна партія УНА-УНСО знову вирішила показати білому світу свої зуби.

К. З.

ПІКЕТУВАЛИ КОНСУЛЬСТВО РФ

Вчора Львівський Молодий Рух спільно з ЛОО Української студентської спілки й іншими молодіжними громадськими організаціями Львова годину пікетував Консульство Російської Федерації, висловлюючи в такий спосіб негативне ставлення львівської молоді до останніх подій у Чечні. Акція проходила під гаслом “Геть руки від народу Чечні” й мала всеукраїнський вив. Зокрема, такі акції на підтримку чеченського народу пройшли в Києві, Сімферополі, Севастополі, Одесі й інших містах, де є російські консульства.

У Львові в пікетуванні взяли участь також МО “Молодь за реформи”, політологічний клуб “Спільна справа” та Рух елітарної молоді “Юреком”. За словами організаторів, мета акції — привернути увагу української громадськості до порушення прав людини в Чечні, оскільки ці проблеми, на думку молодих активістів, можуть мати прямий стосунок і до України. Під час пікетування планувалося передати консулові Російської Федерації звернення до президента Росії Бориса Єльцина з вимогою припинити бойові дії російських військ у Чечні й почати мирний діалог із владою Ічкерії. Та на вимогу “пікетувальників” відгукнувся лише віце-консул (та й то наприкінці пікетування), який досить інертно пообіцяв розглянути це звернення. Якщо на цю акцію і звернення зокрема не буде жодної відповіді з боку консульства, молодь обіцяє вдатися до більш радикальних засобів впливу.

О. С.

ЛАЗ У ПОШУКАХ ВИХОДУ

**Любомир КРАЙНИК
ПЕРСПЕКТИВИ**

Останніми місяцями ми стали свідками не тільки тривалої зупинки Львівського автобусного заводу та повернення на підприємство директора Степана Давидяка, але й появи численних коментарів і діагнозів у пресі, різкого стрибкоподібного збільшення кількості спеціалістів автобусобудування. Як сказав хтось із великих, “кожен вважає себе маршалом, спостерігаючи за боєм збоку”.

Ситуація, однак, справді складна, як ніколи. З позиції найближчого сусіда можна було би говорити про втрачені можливості п’яти-восьмирічної давності, адже в 1991-94 рр. іще були великі обсяги випуску (8-11,5 тис. автобусів на рік), були фінансові можливості зробити ривок у бік різкого розширення типажу техніки (йдеться про освоєння виробництва малих автобусів і вантажівок типу тоді ще не існуючих “ГАЗелей” і “Бичків” (чи вже існуючих в Європі, знайомих до болю у Львові “Пежо” й “Івеко”, за які тільки львівські транспортники заплатили, починаючи з 1996 року, понад 9 млн. доларів; але, на жаль, ці гроші пішли в Туреччину й Італію). Розпочаті з моєї ініціативи та доведені в 1994 році до концепт-проектів і макетних зразків мікроавтобус “Галич” (типу “ГАЗель”) та більший — “Мамай” (як вантажівка, так і бусик типу ЗІЛ “Бичок”) так і залишилися стояти в лабораторії дизайну інституту “Укравтобспром” і врешті-решт передані на кафедру “Політехніки” для навчання наступного покоління інженерів-автомобілістів. Мене тоді не підтримав (чи не зрозумів) мій ровесник і сусід — директор багатого та великого на той час заводу, приходу якого до влади в час ГКЧП я сам і посприяв (переконав губернатора Степана Давидяку, що Давидяк значно молодший, енергійніший і більш перспективний, ніж інший претендент — голова ради трудового колективу і головний зварювальник Роман Пак, якому до пенсії залишалось кілька років).

Зрештою, я і зараз не змінив тієї думки, однак гірко і боляче за втрачені можливості. Адже було очевидно, що на самих лише середніх автобусах ЛАЗ ми “програли” 12-14 тис. автобусів на рік і що завод не виживе в нових умовах, тому треба швидко ставити на виробництво уніфіковані за автобусними агрегатами вантажівки та фургони, а також на виробництво малих машин. Ми тоді не знайшли спільної мови: з позицій ЛАЗу все виглядало безхмарно, збуту бензинового ЛАЗ-695 1956 року народження, за прогнозами сусіда, мало вистачити ще років на двадцять. Дива, однак, не сталося: уже в 1995 році випуск автобусів скоротився в 7 разів, а в 1996 році — в 14, тобто до однієї тисячі. Монопольна ситуація на ринку і фактична відсутність у ті часи конкурентів у цьому класі автобусів на російському ринку дозволили втримати за рахунок ціни незбиткову діяльність уже важко хворого заводу, та обвал російського рубля восени минулого року, зміщення акцентів ринку в сектор малих автобусів, де нині вже домінують ПАЗ (понад 8 тис. штук на рік), ЗІЛ (“Бичок”), ГАЗ (“ГАЗель”), зробили свою справу: цього



року ЛАЗ зупинився на позначці близько 190 автобусів за перші 6 місяців — на рівні близько 3% номінальної потужності.

Машинобудування — одна з найбільш інерційних галузей промисловості, “життєвий цикл” моделей на конвеєрі — від 10 до 30 років, підготовка до виробництва принципово нових моделей — іще 3-4 роки, тому не можна вимагати блискавичних змін. Не кажу, що за останні два роки керування Василя Трача на заводі нічого не робилося для порятунку. Навпаки, вперше за всю історію заводу з’явився малий 7-метровий автобус моделі А-073, вперше за останні 7 років підписано договір із нашим інститутом про розробку принципово нової моделі великого міського автобуса з низькою підлогою (в дещо незвичних обставинах — у Москві на автосалоні в серпні 1998 року під час успішної прем’єри інститутського прототипу “Тур” моделі А-181), спільно “пробито” рішення від 1 жовтня 1998 року сесії Львівської обласної ради (за №62) щодо замовлення в 1999-2000 рр. першої промислово-дослідної партії нового покоління автобусів цього типу (що забезпечують безпроблемне перевезення інвалідних і дитячих візків) для двох маршрутів у Львові, Дрогобичі і Трускавці.

Та змарновано найдорожче — час. І повернення енергійного та сповненого ентузіазму Степана Давидяка відбувається в дуже складній, практично доленосний період існування заводу. Для колишнього Всесоюзного конструкторського інституту автобусо-тролейбусобудування (нині — ВАТ “Укравтобспром”) минулий період теж був украй важким: ізольовані від заводу та від фінансово-забезпечення проектних робіт для ЛАЗу (у заводу були ілюзії, мовляв, самі створимо КБ й самі все відразу спроектуюмо), ми все-таки впевнені, що виживемо — як єдине повнопрофільне КБ на території України.

Ми стали, згідно з відповідною Постановою уряду, головною проектною організацією в галузі колісної техніки для збройних сил (у 2000 році буде показано важкий армійський джип), на базі інституту створено адміністративний орган сертифікації автотранспортних засобів, відповідний випробувально-сертифікаційний центр і Технічний комітет стандартизації та нормативної бази. Зрештою, проект малого автобуса з “Мамая” 1993 року плавно перейшов у “Богдан” — на агрегатах японського Isuzu, який впроваджується за фінансового сприяння однієї з найпотужніших комерційних структур — концерну “Укрпромінвест” — у виробництво на колишньому автобусоремонтному заводі в Черкасах. Тож

із наступного року і ЛАЗу, і ПАЗу доведеться враховувати наявність на ринку СНД ще одного сучасного виробника малих автобусів, із новішими на 30-40 років кузовними технологіями. У рамках Мінпромполітики та відповідних доручень Президента і прем’єр-міністра (при фінансуванні через фонд конверсії) вже декілька років ведуть роботи з запуску у виробництво 1999-2000 рр. принципово нового покоління великих і двосекційних автобусів і тролейбусів на Південному машинобудівному заводі. Звичайно, завод, який уже випустив близько семисот тролейбусів, може дуже серйозно вплинути на ситуацію автобусного ринку України, тим паче з моделями, що на чверть століття молодші від міського ЛАЗу 5252. Не забуваймо і про повідомлення у пресі про активність “Вольво”, “Сканії”, “Мерседес-Бенц” щодо проектів автобусного виробництва в Україні.

На тлі таких потенційних якісних змін ситуації в Україні, звичайно, буквально через два-три дні після повернення С.Давидяка на заводі була проведена спільна з інститутом нарада з приводу перспективного типажу автобусів. Уперше за останні 10 років сусідства з’явився спільний наказ про роботу над перспективною моделлю, що повинна стати паралельно з серійним міським автобусом на виробництво (так само, як поряд підуть два 9-метрові автобуси ЛАЗ 695 і А-141), розпочата підготовка робота зі створення спільного (заводу й інституту) підприємства зі спеціалізацією на малих серіях та індивідуальних замовленнях.

Заходи, спрямовані на вихід заводу з кризи та фінансово-економічну стабілізацію ЛАЗу, що їх запропонував Давидяк на першому засіданні Дорадчої ради 25 листопада ц. р., можуть (і повинні, зрештою) бути допрацьовані з залученням фахівців (на “Галавто”, наприклад); але у принципі, за основними двома питаннями, вони безальтернативні: поперше, це скорочення потужностей (устаткування та площі) до планової потужності 2 тис. штук автобусів і, отже, чисельності персоналу — 2-3 тис. осіб; а по-друге, формування фінансової системи збуту техніки споживачам на лізинговій чи кредитній базі, що дозволило би підняти збут бодай до 1000 штук у 2000 році.

Безперечно, мабуть, вирішальною для долі заводу в найближчі 4-6 місяців стане підтримка місцевої влади, бодай у формі місцевого замовлення та підтримки в уряді такого необхідного рішення щодо пасажирського автотранспорту України.

Автор — голова правління ВАТ “Укравтобспром”, професор, доктор технічних наук

АРХІВАРІУС

Про що писали газети
22 грудня
1919 рік

GAZETALWOWSKA

СКІЛЬКИ Є УКРАЇНСЬКИХ ІНТЕРНОВАНИХ?

“Вперед” (українська львівська газета. — Ред.) подає відомості, що представники Міжнародного Червоного Хреста провели ревізію у дніх від 2 вересня до 23 жовтня, згідно з якою статистика полонених та інтернованих українців у польських таборах виглядає так: Домбе — 2140, Вадовіце — 3474, Ланьцут — 420, Пікуличі — 1178, Бригідки — 1450, Перемишль — 1633, Тернопіль — 500, Модлін — 1190, Демблін — 68, Бяла — 952, Берестя — 3036, Стрешкова — 7092. Разом у таборах перебувають 23133 полонені й інтерновані. “Лічба та, — заявляє “Вперед”, — не є повною, бо бракує в ній статистики з менших таборів, а також полонених, висланих на роботи. Крім того, після розбиття в листопаді української армії лічба полонених значно виросла”.

1929

WIEK NOWY

САМОГУБСТВО

ЛЬВІВСЬКОГО ЦУКЕРНИКА

Вчора близько 11-ї перед полуднем через давній Стрийський цвинтар проходив водій Владислав Черкас, зайнятий при механічній пекарні “Сніп”. Під одним деревом помітив він якогось чоловіка, котрий сидів, схиливши голову на плече. Коли Черкас наблизився до дерева, то побачив, що особа, з уст котрої спливала цівка крові, вже мертва. Обч лежав револьвер, що вказував на самогубство. Поліція, яку викликав Черкас, прибула на місце і з’ясувала, що самогубцею є Генрик Барон, власник цукерні при Зибликівича, 43 (частина теперішньої вулиці Франка. — Ред.), мешканець Городоцької, 9. Жінка Барона, Анна, зізналася, що її чоловік вдався до самогубства через великі борги, внаслідок яких останнім часом почав віддаватися пияцтву. Міський лікар д-р. Каспарек видав розпорядження, щоби труп Барона перевезли до Інституту судової медицини, що вже виконано.

1939

ВІЛЬНА УКРАЇНА

В ОРГКОМІТЕТІ СПІЛКИ ПИСЬМЕННИКІВ

Оргкомітет письменників розгорнув жваву роботу. Гарний палац, який раніше належав графам Бельських, впорядковано і обладнано під клуб письменників. Організація об’єднує зараз 162 українських, польських і єврейських письменників. Окрема комісія проводить дальшу роботу по перевірці творів письменників. Група поетів до 60-річчя з дня народження товариша Сталіна написала колективний твір. Поема перекладена російською мовою.

Група українських письменників готує матеріал для журналу “Дружба народів”, один номер якого буде прив’язано звільненню Західної України. Приготовлено також матеріал для журналу “Інтернаціональна література”. Багато письменників подало заявки на видання своїх творів в державних видавництвах УРСР. Письменники взяли участь у вечорах художньої самодіяльності по робітничих клубах та червоних кутках. Зараз організовано бригаду письменників для проведення масово-культурної роботи по селах Львівської області.

Автоматизація бухгалтерського обліку

1С Бухгалтерія 7.7, 7.5, 7.6 продаж, встановлення, сервісне супроводження, розробка індивідуальних конфігурацій;
розробка нетипових схем бухобліку підприємств та приватних підприємств, комп’ютерна реалізація в системі 1С;
консультації по здійсненню окремих господарських операцій;

Гнучка система цін тел. 74-41-77

ПАПІР КСЕРОКСНИЙ
PRIMA COPY A4, A3
COPY REX A4

Гурт та роздріб
тел. : (0322) 70-20-03
факс : (0322) 70-22-74