

опыт Машиностроители Миасса модернизируют производство и расширяют номенклатуру гражданской продукции Оборонка перевооружается

Сергей Петров, Челябинская область

НА МИАССКОМ машиностроительном заводе по традиции подводят итоги года к 4 февраля — дню рождения предприятия. О результатах работы завода в 2012-м и перспективах дальнейшего развития производства рассказал генеральный директор ОАО «ММЗ» Андрей Юрчиков.

Андрей Игоревич, начну с не самого приятного вопроса: в прошлом году ходили слухи, что дела у предприятия идут не очень хорошо. Это действительно так?

Андрей Юрчиков: Год был непростой, но все подразделения и службы работали с полной самоотдачей. Спорить с нашими недоброжелателями я не собираюсь, просто приведу некоторые цифры. Общая выручка предприятия по сравнению с 2011 годом увеличилась на 10 процентов. Объем производства по гособоронзаказу, который составляет около трети в общем объеме выпуска продукции предприятия, вырос на 16 процентов.

Победа в престижных тендерах обеспечила небывалую загрузку одного из основных механо-сборочных цехов предприятия



Андрей Юрчиков: Мы стремимся в полной мере соответствовать требованиям, предъявляемым сегодня к оборонным предприятиям.

Каковы перспективы 2013 года на участке в гособоронзаказе?
Андрей Юрчиков: В этом году мы планируем увеличение объемов почти на 10 процентов. Это и изготовление основной оборонной продукции, выпускаемой на предприятии на протяжении многих лет, и выполнение нового заказа, полученного в прошлом году. Кроме того, мы рассчитываем на привлечение еще нескольких госзаказов, которые будут осуществляться в кооперации с предприятиями, входящими в интегрированную структуру ОАО «ГРП Макеево».

В России идет реформирование системы ОПК, реализуется госпрограмма перевооружения. Какие перемены происходят в связи с этим на вашем заводе?

Андрей Юрчиков: Мы осознаем ответственность и стремимся в полной мере соответствовать требованиям, предъявляемым сегодня к оборонным предприятиям. Производство продукции оборонного назначения — приоритетное направление для ОАО «ММЗ», поэтому перед коллективом стоит важнейшая задача — технологическая и методологическая модернизация производства. В рамках Федеральной целевой программы технического перевооружения предприятий ОПК в 2012 году был обновлен станочный парк и произведена частичная замена устаревшего оборудования в механо-сборочных цехах на высокотехнологичное и экономически эффективное. Приобретена также новейшая специализированная аппаратура для лабораторных исследований. Все это будет способствовать повышению качества и конкурентоспособности нашей продукции.

ОАО «ММЗ» сумел занять нишу и в нескольких сегментах рынка гражданской продукции. Каких успехов удалось достичь на этом направлении деятельности?

Андрей Юрчиков: В прошлом году мы укрепили позиции на рынке оборудования для нефтехимии. Специалистами предприятия разработан новый перспективный вид изделия, используемый в резервуарах для хранения не-

фтепродуктов, — полноконтактный понтон блочного типа. По результатам экспертизы, проведенной НИИ транспорта нефти и нефтепродуктов, он включен в Реестр технических условий, программ и методик испытаний на продукцию ОАО «АК «Транснефть». Это позволило нам принять участие в тендере, объявленном этим крупнейшим оператором магистральных нефтепроводов, и одержать победу. Заказ гарантирует высокую загрузку по этому виду продукции на 2013 год.

Большим спросом на протяжении 15 лет пользуются у нефтяников и наши алюминиевые поплавок-понтон. Завод победил в трех престижных тендерах на поставку крупных партий таких понтонов для группы компаний «Лукойл», что обеспечило небывалую загрузку одного из основных механо-сборочных цехов предприятия до конца 2012 года и увеличение выручки по данному виду продукции в сравнении с 2011 годом на 25 процентов.

Планируете ли вы расширять это производство?

Андрей Юрчиков: Мы активно участвуем в специализированных выставках, где продукция ОАО «ММЗ» вызывает интерес потенциальных партнеров. Результатом становятся новые контракты. В 2013 году ожидается рост объемов производства нефтехимического направления на 17 процентов. При этом мы планируем расширить номенклатурный ряд, что укрепит наши позиции на рынке нефтехимического оборудования и привлечет новых партнеров.

В стране много внимания уделяется вопросам энергоэффективности. Какие проекты и решения внедряются на ММЗ?

Андрей Юрчиков: Развитие энергосберегающих технологий — одно из ключевых направлений. В прошлом году начался выпуск нового изделия — расходомера для приборов учета воды. Предприятие давно и успешно занимается производством светодиодных светильников, поставляемых в ряд регионов России и стран ближнего зарубежья. В 2013 году при эффективной работе службы маркетинга и сбыта объем выпуска этой инновационной продукции вырастет более чем на 80 процентов.

Новые технологии мы внедряем и в собственном энергохозяйстве. На днях ТЭЦ ММЗ, которая снабжает теплом и энергией и сам завод, и прилегающие предприятия и районы города Миасса, исполнит 50 лет. Понятно, что обслуживание требует серьезного обновления, тем более что город растет и развивается, увеличивается количество потребителей. В конце 2012 года завершено строительство нового распределительного устройства, а всего за год на реконструкцию, техническое перевооружение и ремонт оборудования ТЭЦ потрачено свыше 25 миллионов рублей. В ближайшем будущем здесь планируется внедрить автоматическую систему управления процессами выработки теплоэнергоресурсов, что повысит качество и надежность энергообеспечения Миасса. В 2013 году рост производства тепла и электроэнергии должен составить не менее 11 процентов.

Многие предприятия сегодня испытывают дефицит ИТР и квалифицированных рабочих. Как ММЗ решает кадровый вопрос?

Андрей Юрчиков: Квалифицированные и опытные инженеры и рабочие — золотой фонд нашего завода. Их у нас немало, но это не снижает важности решения задачи омоложения коллектива, создания системы непрерывного повышения квалификации. Для этого разработана и внедрена многопрофильная программа, предусматривающая целый комплекс мер. Кроме того, социальные гарантии и льготы обеспечиваются коллективным договором, чтобы каждый сотрудник чувствовал себя защищенным и уверенным в завтрашнем дне. По данным Федерального космического агентства, в структуру которого входит ММЗ, по итогам 2012 года завод признан одним из лучших организаций отрасли, сохраняющим по основным показателям кадровую работу устойчивую положительную динамику.

Подводя итог, скажу: стратегия развития предприятия определена, и высокий потенциал коллектива позволит нам осуществить все, что запланировано. Это не означает, что будет легко. Важно не останавливаться на достигнутом, наращивать внутренние резервы и продолжать развиваться.

Проблема Из-за несовершенства нормативной базы на Среднем Урале процветают «черные» перевозчики

Междугородный абордаж



Алина Мельникова, Свердловская область

Акцент

Об инциденте на автостанции поселка Двуреченска в уральский филиал «РГ» сообщили жители Сысертского городского округа. Два автобуса, поставленные вопреки дороги, не позволяли другому общественному транспорту ни въехать, ни выехать с территории. Недоумевающие шоферы в ответ на просьбу освободить дорогу встретили неприкрытую агрессию. Не помогло и вмешательство руководства автостанции.

— Нас заблокировал «черный перевозчик», — рассказывает директор муниципального автопредприятия Федор Потапов. — Пассажиров на обслуживание маршрута, по которым он в данный момент осуществляет перевозку, у этой компании нет.

Как говорят на автостанции, ситуация повторяется почти каждое утро, хотя уже без былого драматизма: около семи часов, когда местные жители выезжают на работу в другие города, автобусы так же блокируют станцию, но уже не надолго. Собирают народ, минуя официальную билетную кассу, — и уезжают.

Фактически здесь продаются билеты на два маршрута, паспорта на их обслуживание зарегистрированы на АТП. Заключены договоры на продажу билетов и на другие маршруты, в том числе на Екатеринбург, который обслуживает частный перевозчик. Конфликт интересов возник как раз вокруг этого маршрута: он значительно короче и удобнее других, к тому же проходит еще через два населенных пункта, где набирается множество пассажиров. Его и облюбовали нелегальные конкуренты. Среди перевозчиков это называют просто: «захват маршрута». Говорят, что в Сысертском

Проведена комплексная проверка с участием прокуратуры, автодорнадзора и ГИБДД. Однако нелегалы продолжают работать

городском округе такое происходит не в первый раз.

— На автовокзал в Екатеринбурге не заезжают — для этого нужен паспорт маршрута. Автобусы просто высаживают пассажиров попуты, в не предназначенных для этого местах. У нас с автостанцией и автовокзалом заключены договоры, паспорт маршрута тоже есть, но как работать, если пассажиры уже уехали на том автобусе, что пришел чуть раньше нашего графика, а водители уже боятся выводить машины на конфликтный маршрут? — говорит частный перевозчик Алексей Таскаев.

Руководство АТП «Сысертское» обратилось с заявлениями в правоохранительные органы, указывая, что самовольный перевозчик безо всяких документов возит пассажиров и по нескольким межмуниципальным маршрутам. «Билеты по данным маршрутам не продаются, кассы нет, не ведется бухгалтерская отчетность, налоги в бюджет не платятся, всю прибыль от осуществления незаконной предпринимательской деятельности данные лица распределяют между собой», — говорится в документе. Ясно, что при этом никто не отвечает за нарушение графика и безопасность пассажиров.

По заявлениям транспортных компаний в конце января проведена комплексная проверка с участием прокуратуры, автодорнадзора и

ГИБДД. Однако, по свидетельствам перевозчиков, нелегал продолжает работать.

— Ежедневно на работу в крупные города из поселка выезжает около 500 человек, и в ближайшее время ситуация не изменится. Нам необходим транспорт — легальные перевозчики и проверенной техники, которые несут ответственность за качество работы и безопасность пассажиров. Поэтому необходимо разработать регламент мероприятий для создания условий качественного транспортного обслуживания населения, — говорит глава администрации поселка Двуреченска Сергей Левенских. — Но в рамках действующего законодательства, если конкретнее, областного закона 127-ОЗ, принятого в конце 2010 года, муниципальные власти никак не могут повлиять на сложившуюся ситуацию. Сейчас все ждет проведения конкурсов на обслуживание межмуниципальных маршрутов, которые, согласно закону, должен проводить уполномоченный исполнительный орган государственной власти Свердловской области в сфере организации регулярных пассажирских перевозок.

Но перевозчикам до сих пор неизвестны даже критерии отбора. Поэтому рынок находится в нестабильном состоянии и очень благоприятен для нецивилизованного бизнеса.

За безопасность пассажиров, пользующихся услугами нелегальных перевозчиков, не отвечает никто.

«Войны перевозчиков» идут уже года полтора, — констатирует Лилия Саранчук, директор Союза автотранспортных предприятий Свердловской области. — Проблема в том, что эти маршруты одновременно можно рассматривать и как межмуниципальные, и как пригородные. Определить маршрут и перевозчика, который будет его обслуживать, теперь обязан областной минтранс. Но все имеющиеся паспорта маршрутов оформлены муниципальными властями. А для проведения соответствующих законодательству конкурсов на обслуживание маршрутов требуются длительные предконкурсные процедуры. Обследование пассажиропотоков в Сысертском городском округе прошло только в декабре, а значит, конкурсы начнутся в лучшем случае через полгода. Чтобы разрешить спорную ситуацию как можно скорее, необходимо либо ускорить процедуру в минтранс, либо передать эти полномочия обратно в муниципалитеты.

комментарий

Юрий Кожеников, начальник отдела транспорта министерства транспорта и связи Свердловской области:

— Сроки проведения конкурсов определены действующим законодательством и изменить невозможно. Сегодня в министерстве транспорта и связи Свердловской области ведется работа по подготовке к проведению конкурсов. Маршруты исследуются, проверяются остановки, анализируются пропускная способность автодорог. Паспорта маршрутов получают те компании-перевозчики, которые станут победителями по итогам проведенных конкурсов.

Личный кирпич

13 В ближайшее время жители домов, нуждающихся в ремонте, должны провести общие собрания и подать заявки в муниципалитеты. Те, в свою очередь, — до 1 марта «застолбить место» в региональной программе. После этого областная заявка будет направлена в Фонд содействия реформированию ЖКХ, где пройдет тщательную проверку. Николай Смирнов отметил, что в прошлом году пакет направленных в Фонд документов весил 270 килограммов.

По оценке регионального министерства энергетики и ЖКХ, 73 процента из 112 миллионов квадратных метров жилья в Свердловской области сегодня нуждается в ремонте. Исключение составляют ветхие и аварийные дома, вкладывать средства в ремонт которых уже нецелесообразно (12 процентов), и новостройки (15 процентов). Всего в капитальный ремонт необходимо вложить более 300 миллиардов рублей.

Между тем, с 2014 года схема финансирования капитальных ремонтов изменится. В конце прошлого года в Жилищный кодекс РФ внесены изменения, согласно которым основное финансовое бремя ляжет на региональные целевые фонды, сформированные из взносов собственников квартир.

— Есть несколько способов формирования такого фонда, — говорит Елена Николаева, первый заместитель председателя комитета Госдумы по жилищной политике и ЖКХ. — Это может быть как номинальный счет многоквартирного дома, так и специально созданный региональный «общий котел». Право выбора остается за собственниками.

В первом случае хозяева квартир в течение нескольких лет могут копить деньги исключительно для нужд своего дома и по решению общего собрания направлять их на финансирование необходимых работ — например, на ремонт кровли, утепление фасадов или замену коммуникаций. По сути, деньги на капитальный ремонт управляющие компании сегодня собирают с жильцов именно по этой схеме. По оценке экспертов, такой вариант больше подходит для новых домов, не требующих срочных вложений.

Другой подход — накопление средств через регионального оператора, которые должны появиться во всех субъектах Федерации к 1 января будущего года. Эта схема будет работать по умолчанию, если собственники не примут решения, как именно распоряжаться «ремонтными» деньгами.

— При таком варианте возможно взаимное кредитование: скажем, если ремонт системы отопления дому потребует только через 20 лет, средства его жителей могут быть переброшены туда, где он необходим раньше. Затраченные суммы компенсируются за счет остальных текущих платежей, — поясняет Николай Смирнов.

Сегодня жители области платят за капремонт от 1,27 до 6 рублей за квадратный метр. По прогнозам, после создания регионального оператора взносы если и вырастут, то незначительно. «Те суммы, которые сейчас установлены, например, в Екатеринбурге, достаточны для того, чтобы аккумулировать средства для капитального ремонта», — отмечают в региональном министерстве.

Власти обещают, что расходование средств регионального фонда будет находиться под неусыпным многоуровневым контролем. Однако собственники жилья уже забили тревогу: такая схема «взаимовыручки», да еще растянутая во времени на десятки лет, вызывает массу вопросов, четких ответов на которые пока нет. Впрочем, в течение ближайших месяцев должны выйти подзаконные акты на федеральном и региональном уровнях. По экспертным оценкам, для того чтобы регламентировать деятельность региональных операторов, в том числе размер ежемесячной платы собственников за капремонт, нужно принять 16–17 областных законов.

КАКАУ СОСЕДЕЙ

В Челябинской области в прошлом году суммарное финансирование программ капремонтов превысило 800 миллионов рублей. В том числе чуть более 541 миллиона — федеральные средства. В программу были включены 277 многоквартирных домов, из них на долю многоквартирного фонда приходится 55,8 миллиона. 81 процент жилья сегодня подходит под критерии нуждающегося в ремонте — оно построено до 1990 года.

Первоначально предполагалось, что региональный закон о передаче платы за капремонт заработной в регионе с середины прошлого года. Однако в итоге власти решили синхронизировать эту новацию с изменениями в федеральном законодательстве. По оценкам областного минстроя, ликвидация текущей потребности в капремонте потребует около 20 лет и существенных бюджетных расходов. Только на ремонт домов, в которых есть муниципальные квартиры, потребуется ежегодно 356 миллионов рублей. Согласно тем же подсчетам, даже стопроцентная собираемость платежей в размере 6 рублей за квадратный метр, которые предполагается взимать с собственников с 1 июля текущего года, позволят накопить за год порядка 4 миллиардов. Но для нормальной работы с жильцов 9-этажек нужно собирать по 10 рублей, а для небольших домов эту сумму требуется удвоить. Однако к столь радикальным решениям не готовы ни власти, ни население: даже при нынешней «ицадцей» схеме сбор средств идет достаточно тяжело.

Подготовил Владимир Васин

Информационное сообщение

Крупный федеральный банк сообщает о планах по открытию дополнительного офиса в Челябинске и г. Копейске и принимает на рассмотрение предложения по размещению дополнительного офиса в срок до 18 февраля 2013 года.

Требования банка к арендуемому помещению:

- Помещение должно быть расположено в Курчатовском, Калининском, Ленинском районах города Челябинска, городе Копейске на 1 этаже здания с возможностью организации автостоянки для парковки 8–10 машин.
- Площадь помещения — от 150 до 180 кв. м.
- Наличие входа со стороны фасада здания, запасного входа/выхода.
- Наличие всех систем жизнеобеспечения, мощность энергообеспечения — не менее 35 кВт.
- Возможность размещения рекламных носителей на здании, укрепления пола.
- Наличие пандуса или возможность организации пандуса для инвалидов.
- Наличие полного пакета правоустанавливающих документов на помещение.
- Возможность заключения долгосрочной аренды помещения (не менее 5 лет).

Информацию Вы можете направить по телефону/факсу (351) 268-94-02/268-94-42 либо на электронный адрес grb@gpbchel.ru