



Владимир БАБИЧЕВ, глава города Твери: «Я не вижу поводов затягивать разработку генерального плана Твери, даже если федеральные власти дадут отсрочку».

ность продлить срок ее эксплуатации. Но если посмотреть с точки зрения логики, зачем же, еще год дышать ядовитым воздухом? Надо решать проблему немедленно.

— *Коль скоро вы заговорили про свалку... Тема сейчас не просто обсуждаемая, она стала уже поводом для политических интриг: руководителя САХ Сергея Котельникова коллеги-депутаты упрекают во всем, вплоть до его принадлежности к КПРФ. Между тем депутатский корпус вправе предложить администрации города подготовиться в определенные сроки проект нового полигона и план устранения недостатков на старом. Но этого не происходит...*

— Думаю, в ближайшее время мы это и сделаем: вы правы, времени прошло уже достаточно, чтобы определиться и со сроками, и с практическими шагами. Кроме того, необходимо срочно решать вопрос с обустройством нового полигона — насколько я знаю, уже есть целый ряд инвесторов, которые готовы вложить свои деньги в строительство нового полигона, строительство мусороперерабатывающего завода.

— *Кстати, глава администрации города Василий Толоко в недавнем интервью нашему еженедельнику выразил мнение, что лучше не пускать частных инвесторов в те сферы, где речь идет о тарифообразовании. И эта точка зрения кажется вполне убедительной, ведь в таком случае оплата услуг может вырасти в разы и ухудшить материальное положение тверитян — все мы прекрасно помним историю с ТТК-2. А у вас какое мнение?*

— Не думаю, что все так однозначно. Я был в конце прошлого года в Германии,

в Болгарии и особое внимание в ходе поездки уделил именно жилищно-коммунальному хозяйству. Там этим занимается именно частный бизнес, причем занимается вполне успешно. Но к этой системе на Западе шли более 20 лет, при этом, если говорить о том же мусоре, городские власти до сих пор проводят работу с населением. Понятно, что у нас в одночасье этого не сделать. Да, обустроить новый полигон город может и за свой счет, но проблема никуда не денется: через 30 лет вокруг Твери будут горы мусора. Поэтому кроме полигона необходим завод по переработке мусора. И я не думаю, что стоит оставить вопросы уборки города и переработки мусора в ведении муниципального предприятия — у нас же ни один МУП не работает успешно.

— *Но, согласитесь, и частный бизнес в «коммуналке» чудес не сотворил. Может быть, здесь подошла бы форма частно-государственного партнерства.*

— Вполне возможно. К слову, в городах Болгарии нет департаментов ЖКХ — все это отдано частным компаниям. Есть лишь отдел, который занимается защитой прав граждан. А ведь Болгария с точки зрения исторического развития немногим от нас отличается, ведь это страна, которую негласно называли 15-й республикой СССР. Там все проблемы ЖКХ решились быстро, и хоть тарифы возросли, но на качество услуг никто не жаловался.

— *Но ведь когда ТТК-2 предлагала увеличить тарифы, вы встали на позицию горожан...*

— Да, поскольку увеличение тарифа не решает проблему, и, кстати, в этом моменте ТТК-2 с нами согласилась. Чтобы технически перевоо-

ружиться, нужно намного больше денег — брать кредит, вкладывать собственные ресурсы. Но вопрос в другом: ТЭЦ производит больше энергии, чем получают тверитяне. Вопрос в том, кто будет оплачивать издержки — понятно, что это не должно коснуться жителей. Поэтому необходимо найти компромисс между энергетиками и компаниями, обслуживающими сети, привести трубопроводы в порядок. Тогда не будет энергопотерь, и вполне возможно, тех тарифов, которые действуют сейчас, будет достаточно. Но, к сожалению, у нас такой менталитет, что если вложения окупаются не сразу, то бизнес считается невыгодным. А ведь, по большому счету, сфера ЖКХ может принести прибыль, и немалую, просто это займет несколько лет, в течение которых, естественно, надо работать. Надеюсь, через какое-то время город станет комфортным и для бизнеса, и главное — для жителей.

— *Кстати, лично вам комфортно в Твери?*

— Мне, как коренному жителю города, конечно, комфортно. Но это мое внутреннее, если хотите, эмоциональное состояние, и, как глава Твери, я понимаю, что нужно очень многое изменить.

— *А перемены определяются опять-таки генпланом, которого пока нет. Более того, федеральной властью сейчас рассматривается возможность предоставления отсрочки утверждения генпланов. Тверь этим воспользуется?*

— Даже если закон позволит пролонгировать этот процесс, я не вижу поводов затягивать решение вопроса, его необходимо разработать и рассмотреть в кратчайшие сроки. Иначе город не будет двигаться вперед, а ведь за два года очень много можно сделать.

Ольга ПОСПЕЛОВА

Тверской вагонзавод: движение продолжается

Слухи о том, что Тверской вагоностроительный завод вскоре после выхода из длительного новогоднего отпуска снова может быть остановлен, абсолютно беспочвенны

Тверской вагонзавод, входящий в состав ЗАО «Трасмашхолдинг», относится к тем немногим градообразующим предприятиям, по которым определяется социально-экономическое положение в городе. Еще бы! На предприятии сейчас работает порядка 8400 человек, от их зарплаты зависит как минимум втрое больше жителей Твери. Стоит ли удивляться, что к этому предприятию приковано пристальное внимание, чем, как показали недавние события, не прочь воспользоваться отдельные неконструктивные элементы. А как иначе можно назвать тех, кто спустя несколько дней после выхода вагоностроителей из отпуска начал распускать слухи о том, что в ближайшее время завод снова встанет. Мы решили узнать правду из первых рук и попросили подтвердить или опровергнуть их генерального директора ОАО «Тверской вагоностроительный завод» Александра ВАСИЛЕНКО.



— *Александр Альбертович, действительно ли есть вероятность того, что завод на некоторое время прекратит работу?*

— Нет, для этого никаких предпосылок не существует. Я не буду говорить, что у нас все замечательно. Прошедший год был очень неприятным для завода: после нескольких лет роста производства объемы упали почти вдвое — для ОАО «РЖД» было изготовлено 642 вагона, притом что наши мощности рассчитаны на выпуск 1200 вагонов в год. Однако, несмотря ни на что, предприятие сработало с положительным финансовым результатом, нам удалось не перейти в разряд убыточных, в том числе и благодаря мерам, которые предпринимались руководством по сокращению издержек производства. Предстоящий год тоже не обещает быть легким, но мы хорошо понимаем свои перспективы и работаем над их расширением. То, что завод начал работать только с 1 февраля, объясняется объективными причинами. В структуре нашего основного заказчика произошли организационные изменения — образована Федеральная пассажирская компания, которая теперь занимается закупкой вагонов для ОАО «РЖД». 31 января между ней и нами подписан договор на поставку 500 вагонов. Есть у завода и другие покупатели — в Белоруссии, Казахстане, Узбекистане, а теперь еще и в Египте. Мы участвовали в тендере на поставку 60 вагонов в эту африканскую страну, первые 27 вагонов должны быть изготовлены и отправлены заказчику уже в декабре. А поскольку у этих вагонов есть своя специфика, надо еще подготовить производство для их выпуска, создать специальную тележку для узкой колеи.

— *Не придется ли в связи с планируемым объемом производства сократить рабочих?*

— Нет, в этом году сокращений не будет. Наоборот, делается все возможное, чтобы сохранить коллектив на том уровне, который есть сейчас, — около 8400 человек. В конце прошлого года мы рассматривали два варианта работы: либо сократить коллектив до численности, необходимой для выполнения заказа, то есть до 6500 человек, либо сохранить коллектив, но всем вместе перейти на 7-часовой график работы. Совместно с профсоюзной организацией было проведено анкетирование рабочих и выбран второй вариант. Сейчас завод работает пять дней в неделю по семь часов, такой график работы сохранится до августа. В августе весь коллектив уйдет в ежегодный оплачиваемый отпуск, а в сентябре снова приступит к работе.

— *Как отражается 7-часовой рабочий день на зарплате?*

— Те, кто находится на почасовых ставках, получают зарплату пропорционально отработанному времени, а те, кто работает сдельно, — в зависимости от выполненной работы. Кстати, задержек с выплатой зарплаты, несмотря ни на что, нет.

— *В прошлом году завод участвовал в региональной программе по снижению напряженности на рынке труда. Планируется ли продолжить это в текущем году?*

— Да. В этом году нас интересует возможность опережающего обучения и повышения квалификации сотрудников. А вот в общественных работах, на которых были заняты сотрудники, когда предприятие работало 4 дня в неделю, участвовать не будем, поскольку трудимся в режиме 5-дневной рабочей недели.

— *Тверской вагоностроительный завод всегда отличался высокой социальной ответственностью и содержал большую социальную сферу. Насколько пришлось пересмотреть социальные гарантии в связи с сокращением заказов?*

— Мы по-прежнему выполняем все свои социальные обязательства. В прошлом году, например, в две смены работал оздоровительный лагерь «Экспресс», где отдыхали дети сотрудников. На нынешнее лето тоже пока планируется две смены, поскольку в августе, когда родители в отпуске, дети, как правило, отдыхают с ними. Но если будет потребность, откроем «Экспресс» и на третью смену. Сохраняем мы и возможность оздоровления сотрудников в профилактории. В прежнем режиме продолжают работать ДК «Металлист» и спортивный комплекс «Планета», которые также содержатся на средства завода.

— *Александр Альбертович, сегодня многие говорят о том, что пик кризиса пройден. Как вы оцениваете его продолжение вагоностроительным заводом?*

— Прежде всего отмечу, что на протяжении всего прошлого года мы ощущали поддержку со стороны властей. После приезда премьера Владимира Владимировича Путина завод получил дополнительный заказ. Хорошо знает о ситуации на заводе и губернатор Дмитрий Вадимович Зеленин, и не просто знает, но и с готовностью подключается к решению вопросов. Что же касается пика кризиса, то я считаю, что мы прошли его в рабочем режиме. Нам удалось сделать главное — сохранить работоспособный и высокопрофессиональный коллектив, готовый выполнять самые сложные заказы.

Татьяна НИКОЛАЕВА