

Петр АКСЕНОВ: ГОРОД - ЗЕРКАЛО ДЛЯ ГОРОЖАН

Окончание. Начало на 2-й странице

Но дорогие вы наши энергетики! Мы тоже проводим профилактический ремонт сетей, тоже отключаем горячую воду - но по графику! И мы информируем людей заблаговременно, чтоб они могли планировать свою жизнь. Если на два часа отключается электричество в больнице, врачи тоже должны знать об этом загодя. Но от вас-то невозможно добиться предварительной информации, почти все ваши отключения неожиданны, как аварии! Москвичи, по сути, заложники Мосэнерго.

Петр Николаевич, в первом же своем интервью нашей газете вы очень озабоченно говорили о кадровых проблемах комплекса городского хозяйства. Наш сегодняшний разговор практически совпал с началом учебного года. Естественный вопрос: есть ли подвижки в подготовке кадров для ЖКХ?

- Есть. Во-первых, идет реорганизация управления на местах. Префектуры, управы сделали выводы из многочисленных жалоб населения и заменили многих руководителей ДЕЗов. Но предстоит еще изменить стиль их работы. Наглядно это показала моя недавняя встреча с труженниками ЗИЛА. Половина вопросов, с которыми обращаются люди, не требует вмешательства первого заместителя мэра столицы. Они в компетенции жилищно-коммунальных служб районного уровня, муниципальных образований. Одно дело, когда просят изменить маршруты городского транспорта, - это дело мэрии. Но когда жалуются на то, что из-за перепланировки квартиры в доме создалась аварийная ситуация, - это компетенция местной власти.

Что касается подготовки кадров непосредственно для комплекса городского хозяйства, то проведены встречи и подписаны соглашения с тремя вузами, готовящими такие кадры - Академией коммунального хозяйства им. К.Д. Памфилова, Институтом экономики и Университетом дружбы народов, где специально создана кафедра для подготовки кадров городского управления.

Планируем мы и подготовку рабочих кадров. Школ и ПТУ в Москве достаточно, но они сегодня переуплотнены: бывшие учебно-производственные комбинаты (УПК) превратились в школы машинисток, стенографисток и секретарш. Там нельзя получить ни одной профессии, нужной комплексу городского хозяйства. Но ведь многие молодые люди после школы не смогут поступить в институты. Им нужно помочь найти себе достойное дело - чтобы они не шли в ларьки торговать пивом. И мы обязательно им поможем.

Наконец, еще одно. В четвертом квартале правительство Москвы планирует рассмотреть программу развития и поддержки малого предпринимательства в сфере ЖКХ. Создавая рынок жилищно-коммунальных услуг в столице, мы понимаем, что определяющую роль здесь играют малые предприятия, которые должны стать альтернативой нынешним ДЕЗам. Это будут современные управляющие компании, работающие по-новому. И, надо сказать, прообразы таких компаний уже есть - прежде всего среди тех, которые обслуживают ТСЖ.

В чем их преимущества? Вот пример, который у меня всегда перед глазами. Я живу в ТСЖ. Каждый подъезд у нас убирает один человек. А начинали с того, что работали трое. Но со временем купили уборочную технику, с помощью которой убирают лестничные площадки раз в неделю или раз в три дня - в зависимости от погоды. Нет необходимости делать это чаще, поскольку у мусоропровода стоит совок и веник. Кто намусорил - тот и подмел. То же самое - в гараже. Рабочие раз в неделю с помощью моечной машины делают там генеральную уборку. И никто не заедет в гараж с грязными колесами. Секрет этих «чудес» один: жильцы, которые платят деньги, сами стали ими распоряжаться, научились их считать и беречь, научились поддерживать порядок.

В завершение беседы что бы вы хотели пожелать москвичам в канун Дня города?

- Поздравляя жителей столицы с праздником, хочу пожелать: любите Москву! Это значит - берегите и приумножайте то, что создано руками городских служб и вашими собственными руками. И давайте вместе стараться сделать столицу прекрасной.

**Василий ДВОРЫКИН,
Владимир ЛЮБИЦКИЙ**



Детский парк в Филях - один из так называемых подарков комплекса городского хозяйства столице в День города. Еще недавно здесь царили запустение и безлюдье. Сегодня сюда потянулись жители близлежащих районов. Интерес к парку проявился еще до окончания благоустроительных работ - разительные перемены вершились на глазах местного люда. Особую любознательность проявила ребятня - парк-то детский.

А начиналось обновление с проекта. Автор - группа генплана МосжилНИИпроекта, руководимая Марией Морозовой. Эта группа занимается проектами благоустройства, начиная от обычных дворовых и заканчивая территориями детских садов, школ, специальных медицинских учреждений. Задание на проработку проектной документации по капитальному ремонту парка в Филях она получила в прошлом году. Причем Марии предложили не просто разработать

СОВЕТЫ В ФИЛЯХ

проект, а сказали: сделайте «конфетку»! Побывав на объекте, она увидела сплошную разруху. Печальное зрелище представлял и зооуголок - самострой из мелких сарайчиков для животных да покосившиеся конюшни, в которых мучались от тесноты 19 лошадей. А административное здание больше походило, как выразится Мария, на избушку на курьих ножках.

Захотелось изменить здесь все так, чтобы работу оценили и москвичи, и коллеги-профессионалы. Тем более, несмотря на небольшой трудовой стаж, Марии уже знакомо чувство гордости за свою работу. Когда спрошу об этом чувстве, она улыбнется и скажет:

- Есть то, что показываю своей семье: дворы вдоль третьего транспортного кольца на участках Ленинского проспекта, Кутузовского, 1905 года, Беговой - все это благоустроили по нашим проектам...

Итак, детский парк в Филях. Провели зонирование: разместили площадки, выделили места для малых форм, определились с зооуголком. Главная трудность была в том, что детский парк - природный комплекс. Здесь очень жесткие требования при возведении каких-либо сооружений, а жесткие требования в свою очередь влекут за собой бесконечные согласования.

На согласования ушло два месяца. Переделывали планировку раз десять. Почему?

- Корректировки имеют право вносить ГлавАПУ, Москомархитектура, префектура, заказчик - департамент образования, - отвечает Мария. - У каждого свое видение. Мы же должны увязать все предложения в соответствии с определенными нормами.

- А если их мнение непрофессионально?

- На то и согласование: вы нам - предложение, а мы вам его оформляем в нормативном виде. Так достигается консенсус. Например, сначала по желанию заказчика мы предусмотрели площадку для выгула собак. Но в префектуре сказали: какие собаки в детском парке? Убрать немедленно! И мы убрали.

Потом приступили к детальному проектированию.

Работа шла буквально с листа: инженеры генплана «рисовали» отдельные фрагменты парка - строители воплощали в материале.

- Вот окончательный вариант, - Мария разворачивает и показывает цветной лист генплана.

- Вам нравится? - вырывается у меня вопрос.

- Сказать честно, работая над этим проектом, я училась. Ведь мне повезло - работала с Аллой Алексеевной Шрейдер, очень опытным специалистом. Она преподавала в МИСИ планировку - я там училась на факультете городского строительства и хозяйства. Сейчас она заместитель начальника ОАТИ. А тут наши пути пересеклись. Она - в роли организатора, я - автора проекта.

Зазвонил мобильный телефон. Мария улыбнулась: - Легка на помине!.. Добрый день, Алла Алексеевна. Я на работе... Хорошо, сделаю...

- ...А еще нам очень помог главный художник Москвы Игорь Николаевич Воскресенский, - отложив трубку, продолжит Мария. А потом расскажет, что благоустройством начала заниматься недавно, с 1998 года. Работу свою считает на грани экстремальной. Очень много ограничений, уточнит она, в одной и той же нормативной документации на генпланы и планировку в Москве встречаются противоречивые условия. Скажем, по расчетам, во дворе необходимо устроить автостоянку на 15 машин. Если открыть раздел по размещению автомобильных стоянок, там сказано, что автомобильная площадка должна находиться на расстоянии не менее 20 метров от детской, от жилого дома - на 15 метров. Выйдешь на место - размещать стоянку негде. А когда компромиссное место для нее находится, то обнаруживается, что в этом месте масса коммуникаций. Новый запрет! В результате решение далеко от оптимального.

- А художественная сторона? - спрошу я. - Вы же в душе художник...

- Да, конечно, я в душе художник, - искренне улыбнется Мария. - Очень хочется воплотить свои художественные идеи - выпустить такой проект, который бы все открыли и ахнули. К сожалению, деятельность ландшафтника тесно сжата рамками, они зачастую заставляют нас идти на компромисс со своим художественным взглядом - появляется немало «но»: для того чтобы выразить художественную идею, требуется много времени, но сроки проектирования жестки, приходится учитывать, как я уже сказала, и всевозможные ограничения. Так что очень часто красивые картинки мы излагаем только на бумаге...

- А где легче работать: в центре или отдаленных районах?

- У нас был генплан поселка коттеджей. Там-то мы отвели душу. Проще работать на «чистом» месте, где нет ограничений: ни деревьев, которые нельзя вырубать, ни коммуникаций, которые нужно учитывать.

- А какую свою работу больше всего любите?

- Уголок Дурова - наша работа!

Участвовала Мария и в конкурсе на реконструкцию пятиэтажек. Делала часть плана благоустройства. Но в жизнь этот проект пока не воплощен. И так бывает. А когда спрошу ее, что мечтает украсить в Москве, Мария задумается буквально на секунду:

- Двор у моего дома. Хочу, чтобы он был самым красивым...

**Василий ДВОРЫКИН
Фото автора**

ЛЮДИ РЕКИ

Московское речное пароходство доставляет песок, щебенку, уголь и другие грузы, необходимые городу. Небольшие команды грузовых судов живут на воде в большем отрыве от суеты, чем экипажи судов пассажирских; они - люди реки. Поднимемся на борт речного «грузовика» - поговорить о жизни, о работе, о нем самом...

Теплоход: «Капитан Соловьев».

Профессия: буксир-толкач ОСН-1.

Возраст: 39 лет.

Человек реки: Дмитрий Реутов.

Профессия: капитан теплохода.

Возраст: 33 года.

В этом году доставляли в Южный порт уголь для ТЭЦ, а теперь завозим песок, - поясняет Дмитрий Александрович. - Песок нужен всем.

На судне идет работа четко, но без спешки. Спрашиваю у капитана, какими возможностями обладает его судно.

- «Капитан Соловьев» - самый старший теплоход в нашем пароходстве из буксиров-толкачей, из тех, которые могут водить составы, - отвечает Реутов. - Он свой моторесурс давным-давно выработал, но до сих пор ходит. И будет ходить, потому что мы хотим, чтобы он работал, поддерживаем его. Дизеля поменяли на новые. Мы можем взять все, что грузится в баржи, сухогрузные или наливные, и доставить куда угодно по всей единой глубоководной системе европейской части страны. От Вытегры до Перми, Астрахани, Ростова-на-Дону. Мощность судна - 1100 «лошадей», этого достаточно, чтобы спокойно чувствовать себя с 7000-тонным составом в любых условиях.

- Говорят, вы модернизируете теплоход своими силами?

- Сейчас новые экономические отношения. Капитан - предприниматель, теплоход - в субаренде. Была возможность у пароходства - они дали новый паровой котел, мы его сами установили. То, что не можем сделать сами, заказываем. А что можем - делаем. Это и надежнее, и дешевле.

Пароходство говорит: надо идти в Пермь за углем. Значит, готовлю экипаж, теплоход, машины, локаторы, оборудование, документы - чтобы, попав в незнакомые воды, можно было себя спокойно чувствовать. Но самое главное - безопасность вождения. Случись что - убытки неизбежны. Надо покрывать.

Есть возможность - создаю все условия, чтобы можно было и работать, и отдыхать. Мы же большую часть навигации проводим на судне. Поваров нашли хороших. Кино - пожалуйста. Есть желание - отдельвайте каюту, я оплачу. Это наша работа, наша жизнь, наш дом.

Интересуюсь, а как вообще обстоят дела с рентабельностью речного транспорта.

- Водный транспорт - самый экономически выгодный: реки все-таки естественный путь сообщения. Потом -



объемы. Вагон везет двадцать тонн, в составе до 50 вагонов. Наш состав везет 7000 тонн, это семь железнодорожных составов получается.

Самая главная проблема - кадры. - Команда у вас, однако, укомплектована...

- У меня - да. Экипаж молодой. Трудности с комсоставом, со специалистами. Уровень жизни-то разный. Скажем, для того же Касимова 3000 рублей - очень хорошая зарплата. Для Москвы это не так уж много, когда только на квартплату 1000 уходит.

- А сейчас реально сделать карьеру на реке?

- Все зависит от человека. Я видел ребят, которые заканчивали трехмесячную школу комсостава и работали. И видел таких, которые после института приходили и ничего не знали, а самое главное - не хотели знать. Но есть студенты, которые тянутся, стараются, которых приятно учить, вести дальше по служебной лестнице.

Дмитрий Александрович гордится тем, что он может делать самую «непрестижную» работу на судне, - и делать быстрее и лучше других. На суд-

не слово капитана - закон. Лодыри его крепко раздражают, но за ищущим свой путь он признает право на самостоятельность.

- Понимаете, кто работает на «грузовике» - у того свой склад характера, кто работает на «пассажирах» - свой. Здесь все-таки более сплоченный экипаж.

- А из своих детей смену растить будете?

- У меня две дочери. Не придется им составы водить. Да и думать о профессии рановато. Старшая идет в третий класс, младшая только готовится к школе. А вот будут ли они связаны с рекой, поживем - увидим. В школе я сам не думал, что стану речником. Меня привлекали машины - отец был шофером. А потом так получилось, что пришел на флот, и мне понравилось. Теперь не представляю себе другого применения.

Я не спросила, почему «так получилось». Жизнь - это река со своими подводными течениями и неожиданными поворотами. Иногда она, как и река, меняет русло. Счастливого плавания, «Капитан Соловьев»! Счастливого плавания всем...

Екатерина САВИЦКАЯ