

В ЗАВТРА - БЕЗ КОНКУРСА



ФОТО АЛЕКСАНДРА МАТЮШКИНА



ФОТО АЛЕКСАНДРА МАТЮШКИНА



ФОТО АЛЕКСАНДРА МАТЮШКИНА

Первые ученики техникума городского хозяйства в Кожухове открыли его двери еще в 1930 году. Сегодня это колледж городской инфраструктуры, экономики и права. Расположен он на 5-й Кожуховской, д. 26 (район Южнопортовый ЮВАО). Скоро ему будет присвоено имя известного градоначальника и юриста Бориса Чичерина.

Заслуженный учитель РФ Александр Давидович Гуревич отдал этому дому 42 года жизни, а с 1980 года – его бесшумный директор. Про Гуревича, пожалуй, не скажешь точнее, чем одна из его учениц, Анна Петрухина: «Директору не надо держать в руках студентов и преподавателей, чтобы была дисциплина. И руководит он домом не в силу возраста, а потому, что он может это делать лучше других».

Александр Давидович окончил в 1955 году факультет теплогазоснабжения и вентиляции Московского института инженеров городского строительства. В конце учебы женился на своей однокурснице, да к тому же и тезке. Всем студентам при распределении была обещана Москва. Их же как молодоженов решили послать куда подальше – в Магнитогорск. Разве станет спорить влюбленная парочка? В голове была одна мысль: «Неважно куда – лишь бы вместе!» В Магнитогорске мужа Сашу назначили мастером монтажного управления, а Сашу – жену – начальником заготовительных мастерских. Александр Давидович частенько рассказывает своим студентам поучительную историю о том, как их друзья на Магнитке развелись из-за того, что муж трудился в поте лица на стройке, а жена знала толк лишь в изготовлении модных шляпок. Но почему-то на стройке века никто из них не заказывал. Наша же пара молодых сантехников ссорилась исключительно на производственные темы. У Давыдыча с тех пор есть такая притча для тех, кто сомневается в выборе профессии: в любой точке земного шара есть скважина, потому что люди



ФОТО АЛЕКСАНДРА МАТЮШКИНА

не могут жить без воды. Без тепла жизни нет – значит, нужна котельная. За домом надо ухаживать, вот и ремонтникам везде почет. И если вдруг судьба забросит мужа на далекую заставу, то жена, если она, конечно, строитель или сантехник, без дела не останется. Сей неоспоримый факт может подтвердить и Александра Леонидовна, которая со студенческих лет проводит с мужем в сутки 24 часа. В училище она пришла даже на год раньше супруга, преподавала санитарно-технические устройства зданий. Но, главное, была, по выражению директора, «крупным специалистом по вытягиванию слабых студентов». Однако, как показала практика, из слабых в теории нередко получаются неплохие производственники.

Вы спросите – «где?» Выпускников колледжа ждут в любой области городского хозяйства – эксплуатация зданий и сооружений, монтаж, эксплуатация внутренних

санитарно-технических систем и вентиляции. Сюда входит и проектирование, и строительство, и эксплуатация. А еще здесь готовят управленцев и организаторов. Это называется «менеджмент в городском хозяйстве». Молодые специалисты нужны в РЭУ, налоговой инспекции, в отделах кадров; специальность государственное и муниципальное управление открывает возможность карьерного роста в управе, префектуре и в таких правительственных структурах, как мэрия, департаменты, Дума. Можно стать менеджером по продажам стройматериалов.

Ребята с дипломом колледжа работают мастерами, прорабами, техниками. Потом, поступив в профильный вуз, им проще дорасти до должности начальника строительного управления, главного инженера – и, как поется в песне, «все выше, и выше, и выше». К тому же колледж заключил договоры о сотрудничестве с Московским государственным строительным университетом, Правовой академией Министерства юстиции, Московским университетом экономики, статистики и информатики.

Выпускники колледжа поступают в вуз сразу на второй или третий курс. И соответственно учатся на дневном отделении не пять лет, а три-четыре года в зависимости от специальности. Кстати, школяры сразу после 11-го класса поступить в вуз сложнее, чем выпускнику колледжа. Да и высшее образование после среднего специального дается легче. Кроме того, имея профобразование, можно набираться знаний и одновременно продвигаться по службе.

Но, видно, не все еще поняли очевидную выгоду такого ступенчатого образования. На строительные специальности в колледже даже нет конкурса. Особенно плохо идет набор на санитарно-техническое обучение. А именно специалисты по монтажу и эксплуатации санитарно-технических систем очень нужны городу. С каждым годом их становится все меньше. «Сантехник – хорошая специальность», – говорит директор, – но она отпугивает своим названием. Учатся на сантехников в основном дети сантехников. Хорошо, если родители смогли вложить им в голову, что это тот кусок хлеба с маслом, который будет всегда».

Как поднять престиж этой профессии? Специальность – нужная, важная, денежная и непопулярная. Директор считает, что изменить ситуацию можно с помощью профориентации в школах. «Мы печатаем самодельные рекламные проспекты и рассылаем их в школы», – Александр Давидович показывает мне яркие разноцветные схемы, рассказывающие о специальностях и дальнейших перспективах. Здесь директор не голословный агитатор – он из семьи строителей, и его дочь пошла по стопам деда, бабушки, матери и отца. Многие преподаватели приводят сюда учиться своих детей. А разве родному ребенку пожелаешь плохой доли?

В последние годы в колледж стало приходиться много заявок от предприятий и организаций на молодых специалистов. Но у директора колледжа нет рычагов, чтобы направить туда студентов. Зато самостоятельно ребята могут устроиться на более выгодных для них условиях. «Это не задача учебного заведения – распределять выпускников, искать им место работы», – говорит Александр Давидович. – Наше дело – научить. Мы сторонники хотя бы подобия госзаказа в отношении молодых специалистов. Город тебя учит, и ты отдай ему долг – отработай в его хозяйстве. А пока получается, как в том анекдоте: – Сколько стоит капля водки? – Нисколько. – Тогда накапайте стаканчик».

Не менее больной вопрос – практическое обучение. Никто не вкладывает деньги в оборудование мастерских колледжа и расходные материалы. Приходится набирать группы студентов-юристов на платное обучение, а на эти деньги покупать краску для мастеров. Хотя мастерские для строителей – не самое больное место. Любая стена в старом здании колледжа может служить им рабочим стендом. Но где постигать азы мастерства остальным специалистам? Нужны хорошие мастерские – слесарная, труборазготовительная, сварочная. Да и учить специалистов XXI века нужно не на ретростанках 50-х годов прошлого века...

Специалисты-то нам нужны для завтра!

Елена ВОЛКОВА

Московский троллейбусный ремонтный завод набирает обороты. Предприятие, которое несколько лет назад могло просто исчезнуть, сегодня в числе успешно развивающихся. В чем секрет?

Пора «цветения» троллейбусов – грустная пора, когда они просто-напросто ржавеют. Значит, машины настолько устарели морально и физически, что эксплуатировать их и дальше равносильно преступлению.

В кабинете директора Виктора Хальзова на самом видном месте висит плакат: «Единственный шанс успеть сделать многое – как можно больше на себя взвалить». Эти слова академика Вавилова для Виктора Владимировича стали своеобразным кодексом поведения. Он проработал в системе транспорта всю жизнь.

...Как раз в феврале 60 лет назад было принято решение о создании в столице ремонтного троллейбусного завода. В ту пору машины были ненадежными, на территории завода в очереди на ремонт скапливались десятки троллейбусов. Они поступали на железнодорожных платформах практически со всей страны.

Как правило, завод возвращал к жизни до 500 машин в год, – рассказывает Виктор Владимирович. – Но бывали дни, когда из ворот предприятия выходило до 60 троллейбусов в день. Судя по количеству – ударный труд, судя по качеству – труд бесполезный, поскольку иных машин хватало на несколько дней – и опять в ремонт.

Особенно сложный период наступил для завода в 90-е годы. На фоне общего спада промышленного производства МТРЗ потерялся совершенно. Как снежный ком, стали накапливаться долги и выросли до 48 мил-

КОГДА ЦВЕТУТ ТРОЛЛЕЙБУСЫ

лионов рублей. На заводской кассе появилось лаконичное объявление: «Денег нет». Инженеры и рабочие стали покидать тонущий корабль.

– Немедленно появились желающие приватизировать и перепрофилировать завод, – рассказывает Хальзов. – Москва могла лишиться ремонтной базы для троллейбусов.

...Он пришел сюда четыре года назад. Не стал запариваться в своем директорском кабинете, пытаясь нащупать пути по выводу предприятия из тяжелого кризиса, – для такой работы необходим коллектив единомышленников, причем не только из числа руководителей.

Хальзов поднял картотеку отдела кадров, чтобы вернуть на завод лучших специалистов. С каждым говорил лично, подолгу уговаривал, что для него вовсе не свойственно. Уверенность директора передалась и людям. Заводчане стали выходить на работу по субботам и воскресеньям. Работали до позднего вечера, возвращая к жизни оборудование, не ожидая за это большой доплаты, пока предприятие не вышло из нищеты.

– В Мосгортрансе мне сказали, – говорит Хальзов, – что помочь в принципе ничем не могут, хотя и мешать тоже не станут. Словом, оказали доверие...

Между тем в арбитражном суде скопились десятки долговых исков к предприятию, что значительно осложняло ситуацию. Хальзов лично отстаивал на процессах интересы предприятия, и надо сказать – весьма успешно. Особенно когда правительство Москвы, разрешив отсрочку по оплате долгов, ослабило тем самым петлю на шее завода.

Сейчас завод капитально ремонтирует в год около сотни троллейбусов, выпускает в

год продукции более чем на 200 миллионов рублей. В 2002-м было получено 28 миллионов рублей чистой прибыли, в бюджет города перечислили 7 миллионов. Производительность труда повысилась в два раза.

Никогда прежде ремонтные предприятия не шли на тесный контакт с эксплуатирующими. Покритикуют их там за низкое качество работы, повесят ремонтники виновато головы – их и простят, мол, повинную голову меч не сечет. Хальзов сломал этот стереотип. На завод стали приглашать главных инженеров троллейбусных парков, чтобы вместе обсудить наиболее уязвимые места в работе. После капремонта троллейбусы теперь проходят 200-километровую обкатку по городу, своим ходом возвращаются в парк. А ведь бывало, выедет троллейбус за ворота МТРЗ – и за углом же сломается. Теперь срок эксплуатации отремонтированных машин увеличился с двух до пяти лет.

Заработная плата рабочих завода тоже выросла в несколько раз. Не многие столичные предприятия могут похвалиться тем же. Забыты и задержки с выдачей зарплаты. У проходной завода, рядом с отделом кадров, висит своеобразное гарантийное объявление: «Зарплата выплачивается регулярно». Это к тому, что опытным специалистам всегда найдется место на заводе, тем более что планы впереди большие.

Формула «новое мышление» на МТРЗ сегодня не дань привычной фразе. Новизна заключается в том, что, если хочешь выжить, необходимо... отказаться от ремонта троллейбусов. С этой идеей Хальзов выступил перед коллективом.

– Вот тебе раз! – удивились многие. – А что же мы будем делать?!

– Выпускать новые троллейбусы!

Идея долго не укладывалась в голове у заводчан. Какие-то новые троллейбусы,

на каком оборудовании, какими силами? Страшно...

– Постепенно удалось доказать коллективу, – говорит Виктор Владимирович, – что задача нам по силам. Ведь мы зачастую, ремонтируя старые машины, по сути строили их заново. От старых кузовов оставались считанные детали, остальное приходилось монтировать с нуля. Так что определенный опыт был. Оставалось поверить в свои силы и обеспечить совершенно иной уровень производства.

И вот в прошлом году помимо ремонта завод выпустил 10 новых во многих отношениях троллейбусов «МТРЗ-6223» плюс 20 существенно модернизированных машин с маркой завода имени Урицкого в городе Энгельсе. Теперь всю электрическую часть здесь монтируют на крыше троллейбуса, что существенно повышает срок его эксплуатации и безопасность пассажиров. Новшество и без того будет много: современная и надежная чешская электроника в системе управления, иная дверная система, кабина водителя, отдельные сиденья для пассажиров, новые отделочные материалы, сварочная и покрасочная технология...

– Работы хоть отбавляй! – признается бригадир экспериментального участка Владимир Синев. – Сейчас вот работаем с двумя ляззовскими кузовами, приспособивая их, скажем так, к нуждам и потребностям троллейбусов: планируем устанавливать на них асинхронные двигатели, что повысит экономичность и надежность новой машины.

Синев не может удержаться, чтобы не показать новую начинку троллейбуса. Пока что салон опутан сетями электрических проводов, которым еще рановато прятаться в потолочных панелях – многое еще предстоит довести до ума, приспособить.

Но уже удобнее и легче стало управление троллейбусом, что немаловажно, поскольку среди водителей немало женщин, появилось электронное табло, которое будет информировать пассажиров об остановках.

– В перспективе хотим сделать и низкопольный троллейбус, – говорит Синев, – это забота об инвалидах и пожилых людях.

Синев чувствует, настолько проникся новым делом, что не замечает времени. Это можно сказать и о других работниках завода, потому что работа действительно стала интересной. Например, своими силами разрабатывали и создали стелли для сборки новых кузовов. А есть стелли – значит, будут сходить с них троллейбусы, построенные на МТРЗ. И не случайно в названии завода не так давно было решительно отказано букве «Р», обозначающей ремонт, – завод превратился в МТЗ, то есть предприятие, которое строит новые троллейбусы.

Конечно, далеко не все еще здесь безоблачно. Предстоит найти внушительные средства на комплексную модернизацию цехов, обновить рабочие места, компьютеризировать многие производственные процессы, в частности, работу конструкторского бюро, которое заводу прежде и не нужно было. Люди верят теперь, что деньги будут. Ведь удалось же расквитаться с долгами, а теперь, шаг за шагом, этаж за этажом, цех за цехом, будет обновляться завод. Между нами: одними из первых объектов, подвергшихся обновлению, стали туалет в здании заводоуправления и заводская столовая. Потому что заводчане должны чувствовать себя людьми...

Все идет к тому, что пора «цветения» троллейбусов на московских улицах закончится.

Игорь ЯСЮКОВ