



ФОТО АНДРЕЯ НИКЕРИЧЕВА

ВСЕ НАЧИНАЕТСЯ... СО СТАНДАРТОВ

В течение последних двух лет МОЭК активно внедряет новые современные управленческие стандарты с целью оптимизации процессов управления на всех уровнях. В компании 15 филиалов и более 18 тысяч сотрудников. Так что проследить, как выполняется то или иное решение или как воспринимается сигнал, поступающий в компанию извне, не так-то просто. Но электронная система документооборота - очередной этап совершенствования системы управления - сделала эту процедуру прозрачной, четкой, оперативной.

Мы побывали в едином информационно-вычислительном центре МОЭК, где заместитель генерального директора по информационным технологиям Александр Лебедев рассказал и показал, как работает аппаратно-программный комплекс, с помощью которого внедряется электронный документооборот.

...Первый пункт нашего маршрута - учебный класс. Через него проходит весь персонал МОЭК - от генерального директора до секретаря. При хорошем базовом знании компьютера работнику достаточно трехчасового занятия, чтобы освоить новую программу, по итогам учебного курса пройти тестирование.

- А как воспринимает персонал компании новые дополнительные требования?

- По-разному, - признается Александр Анатольевич. - Но для тех, кто хочет работать в МОЭК и дальше, единственный выход - принять эти требования и соответствовать им. К марту 2007 года к этой системе будут подключены все сотрудники, работающие с документами, - это до 900 рабочих мест в центральном аппарате и аппаратах управления всех филиалов.

- А вот с точки зрения потребителя - неужели это так важно: в бумажном или в электронном виде движутся в компании документы, ведь это только бумаги...

- Нет, это не бумаги - это информация. Скорость усвоения информации, адекватное реагирование на нее становятся главными факторами успеха в наше время. Электронный документооборот повышает оперативность в десятки и сотни раз. Традиционная максимальная скорость прохождения документа от момента его регистрации до непосредственного исполнителя два, три дня. В электронной системе - 10 - 15 минут. Причем на пятнадцатой минуте исполнитель получает документ с резолюцией и указанием срока, когда он должен представить отчет о выполнении.

Электронная система позволяет оперативно определить всю цепочку исполнителей и потом отслеживать, где документ застрял, где поручение выполнено некачественно или с нарушением сроков. Ведь результатом движения документа является своевременный и конкретный ответ инициатору обращения - организации, гражданину. Осо-



ФОТО АНДРЕЯ НИКЕРИЧЕВА

бенно эффективна эта система в работе с документами, которые требуют согласования с несколькими службами МОЭК или с договорами. Человеку не придется ходить по разным кабинетам и дожидаться приема, чтобы на документе постави-

ли визу, - он просто рассылается «ввером» по всем инстанциям и возвращается уже со всеми подписями.

Что касается договоров, то программа электронного документооборота позволяет контролировать сроки исполнения его пунктов, она сигнализирует сотруднику компании: не проспай! Через два дня истекает срок оплаты или сдачи объекта либо какого-то иного предмета договорных отношений.

- То есть влияние человеческого фактора сводится на нет и уже не будут играть роли ни настроение, ни усталость, ни личные отношения людей?

- Да, взаимоотношения инициаторов документа и его исполнителей станут максимально формализованы. Внутренние, внешние распорядительные документы, работа с договорами - вот основной объем документации, которая включена в систему. Ни один документ в электронной системе не потеряется: если он отработан и отчет по его исполнению принят, он поступает в архив, откуда в любой момент может быть извлечен.

Александр Анатольевич приглашает нас в небольшой кабинет, где за компьютером работает один оператор. Каждый из 900 потенциальных пользователей системы электронного документооборота может в любое время обратиться к нему за помощью.

- Это «горячая линия» внутри МОЭК, - объясняет Александр Лебедев. - Любой сотрудник может позвонить сюда, если встретится с проблемой при работе в системе.

...Наследок Александр Лебедев показал нам святая святых единого информационно-вычислительного центра МОЭК - две серверные. Здесь хранится вся информация, которая собирается и обрабатывается централизованно. Автономный дизельный генератор, находящийся тут же, во дворе, в случае падения напряжения или перебоев с электроснабжением включается автоматически, и уже через 7 секунд все придет в норму.

...Потребители продукции МОЭК и ее партнеры очень скоро ощутят преимущества электронной системы документооборота. Единственный, кто пострадал от ее внедрения, - это курьеры. Они лишились работы. Что ж, кто хочет соответствовать новым требованиям, может поучиться и остаться в компании: реализация новых управленческих стандартов требует дополнительных усилий от каждого.

Наталья КРАСОВА

Московская городская дума приняла закон «О городской целевой программе возрождения и развития региональных перевозок с использованием малой авиации на 2007-2010 годы». Мы попросили прокомментировать этот документ председателя Комиссии по городскому хозяйству и жилищной политике Мосгордумы Степана ОРЛОВА.

У МАЛОЙ АВИАЦИИ - БОЛЬШОЕ БУДУЩЕЕ

Еще к середине 1990-х годов планировалось завершить разработку целого семейства малых воздушных судов нового поколения. К сожалению, либеральная экономическая лихорадка и кризис транспортной системы не позволили завершить эту работу. И сегодня уровень развития малой авиации в России не только серьезно отстает от мирового, но и не соответствует нашим растущим экономическим возможностям.

Москва стала первым субъектом Федерации, который всерьез взялся за малую авиацию. Эта проблема весьма актуальна для нашего мегаполиса, укрепления его связей с близлежащими регионами. Разработанная столичным правительством программа направлена на восстановление и развитие воздушных перевозок московского авиационного узла. Программа включает шесть подпрограмм. Одна из них предусматривает создание организационно-функционального центра управления программой, отвечающего за формирование спроса на авиаперевозки и авиауслуги, системы предоставления услуг, а также условий для вовлечения в программу независимых инвесторов и предпринимателей, расширения рынка рабочих мест. Другая подпрограмма направлена на обеспечение требований к организации использования воздушного пространства и управления воздушным движением в московской воздушной зоне. Цель третьей - создание системы предоставления услуг авиационно-технического, топливозаправочного комплексов, технического обслуживания и ремонта вертолетов и малых самолетов на базе Внуково (Внуково-3) и других аэропортов в пределах Центрального федерального округа. Четвертая подпрограмма обеспечит создание наземной инфраструктуры авиаперевозок, состоящей из аэродромов и вертодромов пригородного и регионального размещения. Пятая подпрограмма - формирование авиаци-

онной инфраструктуры региональных авиаперевозок: предприятий-эксплуатантов авиационной техники, воздушных судов и летного состава в соответствии с правилами совершения полетов воздушных судов малой авиации. Шестая подпрограмма включает в себя меры по поддержке и перспективному развитию программы; создание системы добровольной сертификации по требованиям, предъявляемым к операторам программы; совершенствование воздушного законодательства России; стимулирование развития авиапромышленности и авиадеятельности.

В целях реализации программы будут разработаны нормативно-правовая база, градостроительные и архитектурные проекты, бизнес-планы, системы управления, авиационной безопасности и безопасности полетов. Планируется восстановление и развитие воздушного сообщения в пределах 800-километровой зоны вокруг Москвы, включая строительство и ввод в эксплуатацию аэропортов и терминалов деловой авиации, в том числе на базе существующих аэропортов московского воздушного узла и региональных аэропортов. В частности, для развития малой авиации столичные власти планируют построить несколько вертодромов, аэропортов и терминалов в 25, 100 и 300 км от МКАД. Все это, по мнению авторов проекта, будет способствовать формированию спроса на коммерческие перевозки воздушными судами малой авиации (самолетами и вертолетами). В результате будет создан благоприятный инвестиционный климат, произойдет снижение инвестиционных рисков для финансовых и промышленных инвесторов.

Общий объем финансирования мероприятий программы составит 12 млрд. 390 млн. рублей, из которых средства бюджета города Москвы - 1 млрд. 267 млн. рублей, средства из внебюджетных источников - 11 млрд.

123 млн. рублей. Деньги из городского бюджета будут вкладываться только в основные элементы проекта: проектно-сметную документацию и систему управления, а само строительство и закупка авиатехники будут осуществляться инвесторами на конкурсной основе.

В целях реализации программы и управления проектом в целом в ближайшие месяцы будет создано открытое акционерное общество - управляющая компания. Предпочтение при конкурсном отборе будет отдаваться компаниям, которые уже являются операторами авиационного бизнеса. При этом правительство Москвы не будет стремиться к полному контролю над управляющей компанией и может ограничиться лишь блокирующим пакетом акций.

Что мы надеемся получить в конечном результате? Прежде всего речь идет о развитии целой отрасли городского хозяйства, создании дополнительных транспортных возможностей для москвичей и московских предприятий. Развитие малой авиации позволит укрепить экономические и социальные связи столицы с регионами Центральной России. В частности, первые регулярные авиарейсы возрождаемой малой авиации в Центральном федеральном округе, возможно, начнутся между Москвой, Ивановом и Калугой. Сейчас столица рассматривает возможность приобретения пакета акций Ивановского аэропорта и совместно с Ивановской областью уже начала его восстановление. Идут переговоры и о покупке Калужского аэропорта Грабцево с последующей его реконструкцией. Дело в том, что в течение последних десяти лет уже несколько раз предпринимались попытки возродить этот аэропорт, в том числе с участием администрации Якутии и ОАО «Газпром», однако дело с места не сдвинулось. На сегодняшний день объем инвестиций на восстановление здания и взлетно-посадочной полосы оценивается в размере не меньше 400 млн. рублей. На базе этих двух аэропортов предусматривается создать и центры по переподготовке летного состава.

В результате реализации программы к 2010 году емкость годового рынка услуг региональных авиаперевозок, по предварительным оценкам, составит около 16 млрд. рублей, а объем инвестиционных вложений в наземную инфраструктуру, производственные объекты и объекты сервиса - более 7 млрд. рублей. Грузовые и пассажирские рейсы в пределах Центрального административного округа станут регулярными. Хотя, если говорить об авиатакси, то из-за высокой стоимости билетов оно вряд ли будет пользоваться широким спросом. В целом же за счет развития малой авиации город может существенно пополнить свой бюджет.

Виктор БАШКИН

Я ВИДЕЛ СТЕРЛЯДЬ...

С острыми изломами плавников, хищными продолговатыми челюстями, похожими на обрубленный штык, они грациозно снова ли в воде, как в аквариуме.

Но это был не аквариум, а самый обыкновенный отстойник Курьяновской станции аэрации, откуда теплая, очищенная вода спускается в акваторию Москвы-реки. Таких станций аэрации в столице четыре, и каждые сутки они принимают 6,5 миллиона кубометров сточных вод. Пройдя три этапа очистки - механический, химический и биологический, эти 6,5 миллиона кубометров нечистот снова становятся речной водой, освободившись из долгого плена столичных канализационных сетей. Но перед тем, как попасть в реку, она проходит последний контроль, а в качестве контролеров выступают... рыбы. И время от времени по незамутненной глади водоема как ножом чиркнет рыбий плавник, раздается всплеск. Температура воды на очистных сооружениях и зимойelistовая. Москва-река уже схватилась льдом, и морозный воздух обжигает дыхание... Стерлядь и рыба, но соглядатаев не очень-то терпит, мало ли с какой целью пришли? Может, с удочкой и крючком. И прячется вглубь. Но рыбацат здесь редко. Хоть и метко.

- Недавно ребята поймали вот такого карпа. Старого!.. Устроился на зимовку... - Виктор Фомушкин - начальник службы по связям с общественностью Мосводоканала - рассекает руками воздух, демонстрируя габариты рыбы.

Я с недоверием покачиваю головой. Заливай больше. Фомушкин - поэт, а поэты любят преувеличивать. Мой собеседник, видимо, понял, что хватил лишнего:

- Ну не такого, чуть поменьше, но здорового! Во какого, - В. Фомушкин солидно балансирует руками в воздухе.

- Значит, рыбацат тут у вас в свободное от работы время.

- Бывает. Иногда...

- Стерлядь трогать нельзя. Это природный контролер. Обитает только в чистой, чистейшей воде, - включается в беседу гендиректор Мосводоканала Станислав Храменков. - Пойдемте, посмотрим, как она себя чувствует...

Где-то под водой установлены видеокamеры, и пируэты больших, красиво-хищных рыб, рассекающих подводное пространство, хорошо видны на экране монитора, установленном в служебном помещении станции аэрации. Проверить самочувствие рыб можно и из кабинета гендиректора - современные средства передачи информации позволяют это сделать.

- Стерлядь живет только в хорошей воде, которую можно пить, - комментирует увиденное С. Храменков. - Если в очистке стоков что-то не так, то рыба мгновенно отреагирует - уйдет в Москву-реку. Но сегодня вода в Москве-реке более грязная, чем та, которая проходит станцию аэрации. Поэтому сточные очищенные воды в какой-то мере оздоравливают реку...

Рыба, которую выращивает Мосводоканал, не ест даром свой хлеб - мальков и мелкую рыбешку, она «следит» за качеством работы всей системы очистки водостоков, специалистов станции аэрации. Но подозревает ли она, что и ее поведением интересуется крупное мосводоканальное начальство - сказать трудно. Во всяком случае, на экране хорошо видно (Храменков заказал картинку покрупнее) - стерлядь чувствует себя как самая настоящая рыба в самой настоящей воде: резвится вовсю.

- Вам бы еще форель завести, - подсаживаю мосводоканальному начальству. - Уж ее-то не проведешь. Это самый тонкий природный индикатор на всякую чуждую воде примесь.

- А что, - шевелит усами Фомушкин. - Можно. В перспективе. Но мне почему-то стерлядь больше нравится...

Я только развел руками. О вкусах не спорят...

Николай ПЕРМЯКОВ