

Рынок труда

Не наказывать, а мотивировать

В России в теневой сфере экономики заняты около 30 миллионов человек, согласно исследованию экспертов Российской академии народного хозяйства и государственной службы.

Такие данные, как сообщает агентство Bloomberg, привёл президент страны Владимир Путин на встрече по вопросам экономической политики в Кремле. В сфере «гаражной экономики» заняты представители таких профессий, как строители, стоматологи, ветеринары, механики, а также торговцы.

Агентство отмечает, что «в тени» в РФ работает до 40 процентов от общей численности экономически активного населения, состоящего из 76,5 миллиона человек. Это количество сопоставимо с населением американского штата Техас. При этом «теневики» производят до 25 процентов российского валового внутреннего продукта.

Обращаясь к чиновникам, российский лидер распорядился придумать способ мотивировать владельцев теневого бизнеса легализовать свои предприятия.

Между тем, по данным опросов компании Superjob.Ru, доля россиян, готовых согласиться на «серые» заработки, с каждым годом уменьшается: если в 2009 году 60 процентов опрошенных были готовы согласиться на зарплату в конвертах, то сегодня – только 41 процент.

Общественный транспорт

Под стук колёс

Вчера на аппаратном совещании о работе электротранспорта за прошедшую неделю отчитался директор МП «Маггортранс» Егор Тимофеев.

В период с 14 по 20 июля по сравнению с предыдущей неделей наблюдалось увеличение пассажиропотока на пять тысяч человек, на 197 тысяч рублей увеличилась и выручка. Общие задержки движения электротранспорта составили три часа 44 минут, из них почти два часа – по причине обрыва контактного провода стрелой неустановленного автопогрузчика на перекрёстке проспекта Карла Маркса и улицы Завенягина вечером 20 июля. Совместно с ГИБДД проводится розыск нарушителя.

С понедельника, 25 июля, выпуск поездов увеличится со 121 до 123. В связи с открытием Дворца правосудия по улице Николая Шишки 10 в данном направлении будет работать два дополнительных поезда. Также с понедельника в связи с низким пассажиропотоком сократится движение пяти поездов в ночное время. До конца года планируется увеличить число поездов до 125, что сравнимо с показателями 2000 года.

– Ставим задачу полностью перейти на одновагонные поезда, а в часы пик сокращать интервалы в движении, чтобы оперативно вывозить работников ОАО «ММК» и других промышленных предприятий, – подчеркнул глава города Виталий Бахметьев.

Градоначальник напомнил, что на днях МП «Маггортранс» презентовал полностью реконструированный своими силами трамвай и отметил перспективность работы в данном направлении – подробности в следующем номере «ММ».



Межзаводская школа



© Андрей Серебряков

Чувствовать пульс экономики

Несколько раз в год специалисты крупнейших металлургических предприятий совместно ищут пути совершенствования производства и инвестирования

Третья межзаводская школа по обмену производственным опытом, из четырёх запланированных на 2016 год с посещением делегатов промплощадки ОАО «ММК», стартовала в Магнитогорске в минувший вторник. Февральские и апрельские конференции были посвящены проблемам и достижениям в области конвертерного производства и логистики. В июле же внимание сосредоточили на холодном прокате.

Виталий Лифар, вице-президент корпорации «Чермет», которая 16 лет назад выступила с инициативой возобновить проведение межзаводских школ по советскому образцу, рассказал, что сегодня производство холодного проката считается экономически выгодным.

– Это направление, как говорят, с высокой добавленной стоимостью, востребовано, потому что в других видах проката есть сложности с портфелем заказов, – пояснил Виталий Васильевич. – Магнитогорский металлургический комбинат выбран стартовой площадкой, так как ведёт правильную политику в данном вопросе – развивает холоднокатаное производство.

Вот и главный прокатчик ММК Игорь Селезнёв подчеркнул, что ЛПЦ-11 – один из лучших цехов, которые посетят наши «школьники». Кроме того, в одиннадцатом цехе развивают агрегат горячего цинкования, и нас уже пригласили познакомиться с его работой в 2017 году.

После приветственных слов Виталия Лифара и Игоря Селезнёва участники зачитали доклады и подискутировали о технических характеристиках холоднокатаной низколегированной стали повышенной прочностью, предназначенной для холодной штамповки. Такая штамповка – один из наиболее популярных способов промышленной обработки металла высоким давлением. Благодаря своей производительности, а также пластичности и мягкости получаемого материала метод распространён в станко-, приборо-, автомобилестроении.

Обсуждение проходило в научно-техническом центре ОАО «ММК», откуда «школьники» выдвинулись на промплощадку комбината. Познакомившись с магнитогорским производством металла с покрытием и завершив стартовый этап обменом мнениями в ЛПЦ-11, участники школы отправились в Москву, где продолжили работу в Центральном научно-исследовательском

институте чёрной металлургии имени И. П. Бардина.

Вчера из Москвы они прибыли в Череповец на «Северсталь», где разобрали проблемы внедрения инновационного металлического покрытия. А послезавтра «школьники» ждёт промплощадка Новолипецкого металлургического комбината и дискуссия об экономии и контроле качества эмульсии в прокатных станах.

Завершится работа межзаводской школы во вторник. По её итогам участники получат рекомендации, которые передадут руководству своих предприятий.

По словам Виталия Лифара, за историю школы многие предложения были взяты за основу для совершенствования и инвестирования в производство. Но на таких конференциях, кроме успехов принято делиться и неудачными попытками развития. Чтобы, как выразился Виталий Лифар, коллеги «не наступали на чужие грабли». Главное, благодаря чему это стало возможным, руководители предприятий приняли политику открытости по отношению друг к другу. В отсутствие плановой экономики и в условиях устанавливающегося свободного рынка такой шаг в начале 2000-х стал качественно новой вехой в истории чёрной металлургии в России.

Однако и сама межзаводская школа не утрачивает актуальности. Её непрерывный рост обусловлен тем, что работа идёт в ногу с открытием новых технологий в области энергосбережения и инноваций в производстве оборудования. А это – промышленный тренд последних нескольких лет, который не теряет своей стратегической важности.

Уже в ноябре Магнитогорский металлургический комбинат снова станет стартовой площадкой для межзаводских встреч. Внимание аудитории будет обращено на агломерационное производство.

© Максим Юлин

Уборка



© Евгений Рухмалёв

Моем, чистим, пылесосим



Второй год подряд Магнитогорск убирают в круглосуточном режиме, и к ночному шуму огромных уличных пылесосов горожане уже привыкли, признав с удовлетворением: город действительно стал чище.

Центральные магистрали с интенсивным движением убирают дважды в неделю, улицы менее активного «использования» – один раз в неделю. По словам руководителя МБУ «Дорожно-специализированное учреждение» Максима Безгодова (на фото), каждую неделю работники его предприятия собирают на дорогах города от пятисот до шестисот тонн пыли и песка.

На круговое движение на месте пересечения улиц Завенягина и Галиуллина въезжает поливомоечная машина. Делает несколько витков: по левой стороне, потом в центре проезжей части. Максим Безгодов объясняет журналистам:

– Все дороги города имеют так называемый продольный уклон к бордюру, и поливомоечная машина сгоняет пыль к ним, в низших точках уклона находятся люки ливневой канализации, в которые сливается вода с пылью. Многие удивляются, что поливаем дороги в дождь: так ведь и после дождя пыль нужно сгнать к бордюру. Следом за поливомоечной машиной идёт пылесос, собирая остатки грязи. В заключение, если необходимо, пускаем трактор со щётками.

Четыре пылесоса, столько же поливомоечных машин и тракторов – по словам Максима Олеговича, на очистку города в круглосуточном режиме вполне достаточно.

– Не хватает машин по содержанию тротуаров и скверов, поэтому в прошлом году приобрели маленький пылесос ВКМ-2020 с бункером в два кубических метра. Такие машины должны быть в каждом районе, а у нас пока одна на весь город. Но и с ней смогли в разы увеличить производительность уборки улиц по сравнению с ручным трудом.

Теперь в планах властей города решить вопрос дефицита снегоуборочной техники, который особенно остро ощущала Магнитка прошедшей зимой, богатой на снегопады.

© Рита Давлетшина