

КОЛЛЕГИЯ ОРЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ ПОСТАНОВЛЕНИЕ

(Окончание. Начало на 1-й стр.)

Тем не менее администрацией города Орла, с ведома городского Совета народных депутатов, выделялись командитному товариществу новые площади под застройку...

нято не было, на большинстве из них строительство по-прежнему не ведется, что вызывает вполне обоснованные жалобы граждан.

В целях обеспечения завершения строительства вышеназванных жилых объектов, ликвидации возникшей социальной напряженности, усиления контроля за порядком распределения вновь вводимого жилого фонда, КОЛЛЕГИЯ ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Образовать комиссию коллегии области в следующем составе: Сошников И.В. — первый заместитель губернатора и председатель коллегии Орловской области...

Члены комиссии: Вельковский Е.Н. — заместитель председателя коллегии Орловской области, руководитель департамента строительной и жилищно-коммунальной политики Орловской области...

Поляков В.В. — начальник главного контрольно-ревизионного управления губернатора и коллегии области;

Савин В.И. — начальник правового управления аппарата губернатора и администрации области;

Козлов О.В. — первый заместитель началь-

ника управления имущества администрации области; Грызлов В.Н. — заместитель начальника строительства и ресурсоэнергосбережения аппарата губернатора и администрации области;

Еськов И.А. — заместитель начальника УВД Орловской области (по согласованию); Гуцын В.И. — руководитель управления Федеральной службы судебных приставов по Орловской области — главный судебный пристав (по согласованию);

Студенников А.Н. — первый заместитель генерального директора ОАО "Орловский областной центр рыночных отношений "Развитие" (по согласованию).

2. Комиссии в срок до 1 сентября т.г. внести на рассмотрение коллегии области конкретные предложения по безусловному завершению строительства жилья на объектах межрегионального филиала командитного товарищества "Социальная инициатива и Компания", исполнению обязательства товарищества перед дольщиками.

3. Предложить прокуратуре Орловской области (Куденев С.В.) организовать проведение проверки порядка использования жилого фонда, построенного в 795-м квартале УКСом г. Орла за счет средств, получаемых из федерального бюджета по программе переселения граждан из ветхого и аварийного жилья.

4. Контроль за исполнением постановления возложить на члена коллегии области, первого заместителя губернатора и председателя коллегии Орловской области, руководителя департамента имущественной, промышленной и информационной политики Орловской области Сошников И.В.

Председатель коллегии Е.С. СТРОЕВ.

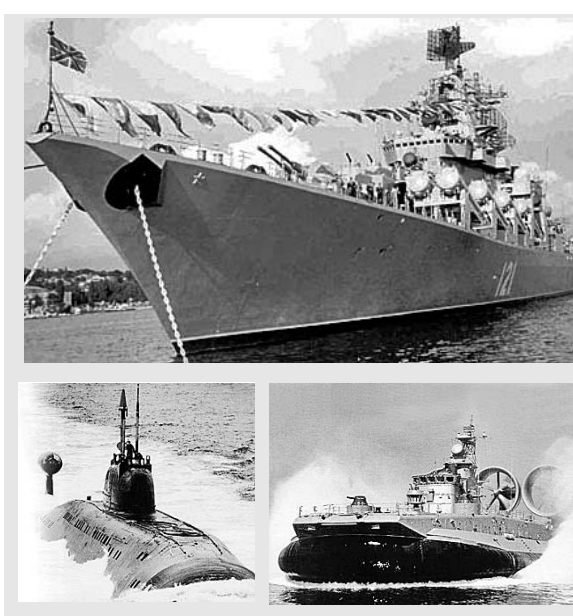
ЗАВТРА — ДЕНЬ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА

Последнее воскресенье июля — праздник военных моряков России (отмечается с 1939 года).

«МОРСКИМ СУДАМ БЫТЬ...»

В этом году ВМФ нашей страны исполняется 310 лет, весной праздновалось 100-летие подвального флота России. В ежегодном поздравлении моряков и ветеранов ВМФ, которое направил Президент России В.В. Путин, отмечено, что "нынешние поколения матросов и офицеров будут верой и правдой служить Отчизне, бережно хранить и приумножать лучшие флотские традиции".

«...Немного истории: в 1696 году решение Боярской думы законодательно определило создание Российского флота и положило начало его строительству. "Морским судам быть..." — такова была воля не только молодого русского царя Пе-



тра I, но и его сподвижников, хорошо понимавших, что без флота государство не может сделать нового шага в своем развитии... По многолетней традиции во всех местах дислокации российского флота пройдут морские парады и военно-спортивные состязания. В Москве к празднику приурочено открытие музея военно-морского флота. Его центральной композицией станут дизельная подводная лодка Б-396, которую доставили в Москву из Североморска, и сторожевой корабль "Дружный".

ном параде в акватории Невы свою боевую мощь покажет новый военный корабль "Астрахань". Во Владивостоке корабли Тихоокеанского флота для жителей города организуют показательные ракетные стрельбы, пуски торпед, погружение и всплытие подводной лодки, десантирование и операцию по уничтожению террористов.

По сообщениям информагентств.

ООО «ПАРОМ»: «МЫ ПРОДАЕМ УСПЕХ»

Аграриям области, приобретает запчасти, следует остерегаться подделок

Рассказывает Александр Николаевич ПАВЛОВ, генеральный директор ООО "Паром":

Наша организация — ведущая снабженческая организация в Орловской области в обеспечении аграрного сектора запчастями и готовой сельскохозяйственной техникой. Мы являемся официальными дилерами крупнейших в России заводов ОАО "АгроМашХолдинг" (в него входят Волгоградский тракторный завод, Красноярский комбайновый, Чебоксарский агрегатный) и ООО КЗ "Ростсельмаш", выпускающие комбайны "Дон-1500", "Вектор" и "Нива".



Отремонтированная техника на открытой выставке-площадке перед ТВЦ «Цон».

К сожалению, живо убеждение, согласно которому за запчастями необходимо ехать непосредственно туда, где она производится, или в столицу. Но с недавних пор для потребителей России сменились приоритеты. Раньше центром торговли была Москва, где сосредоточивались все дилерские программы. Все отпущилось через столицу и распространилось в регионы. Сейчас взоры заводов-производителей направлены в регионы. По каждой области маркетинговые отделы изучаются емкость рынка, и региональный дилер реализует заявленный объем продукции на своей территории.

Мы пошли навстречу аграриям из восточных районов, которые отдалены от областного центра, и открыли филиал на ливневской объездной дороге. Там присутствует та же номенклатура, что и в торговом центре. Причем мы берем на себя транспортные расходы по оперативной доставке в Ливны, чтобы хозяйства во время уборки или подготовки к посевной минимизировали свои затраты.

Взявшись изначально за продажу запчастей, техники, мы пришли к пониманию, что надо подходить к этому делу комплексно. Сейчас мы начали серьезно заниматься гарантийно-сервисным обслуживанием в связи с тем, что потребители справедливо требуют, чтобы мы несли ответственность за продаваемую технику, чтобы брали на себя ответственность за заводские недостатки и недоработки, за "отказы", которые могут случиться во время эксплуатации.

Плюс ко всему берем на себя проблемы иного плана. Можем устранить "отказы" по топливной аппаратуре, гидравлике, электрооборудованию, отремонтировать КПП Т-150, "НИВА", зарядить кондиционеры — словом, выполнять то, что наиболее востребовано. Имеем соответствующие сертификаты на эти виды работ.

Сегодня многие ремонтные предприятия утратили свои функции, и мы будем развивать именно ремонтную базу. Сейчас проводим отопление в цеху, чтобы брали на себя ответственность за заводские недостатки и недоработки, за "отказы", которые могут случиться во время эксплуатации. Мы создали базу для сервисного обслуживания, и в том числе для ремонта, а наши специалисты обучаются на заводах-производителях. В общем, сделано все для того, чтобы в одном месте наш клиент мог не только купить технику, но и получить гарантийно-сервисное обслуживание, отремонтировать вышедшие из строя узлы.

Сегодня многие ремонтные предприятия утратили свои функции, и мы будем развивать именно ремонтную базу. Сейчас проводим отопление в цеху, чтобы брали на себя ответственность за заводские недостатки и недоработки, за "отказы", которые могут случиться во время эксплуатации.

Какие же трудности возникают? Их создают недобросовестные поставщики, торгующие подделками. Например, оригинальная запчасть для комбайна "Дон" стоит 1000 рублей. За нее завод несет гарантийные обязательства, и она работает не один сезон. Якобы такая же деталь продается у посредников, которые не имеют никакого отношения к заводу-изготовителю, зато за полцены. Крестьянин, зачастую не владея информацией, покупает, естественно, более дешевый товар. Он экономит один раз: на закупке — и терпит вложенные деньги: ведь деталь, произведенная неизвестно кем, как правило, оказывается некачественной и на следующий год, что уже не раз случалось, выходит из строя. Естественно, хозяйство несет убытки. А обращаться не к кому: "челночков", "скиннувших" товар, след простыл. Мы же решаем проблемы на месте и не пытаемся от них уйти.

ООО "Паром" предлагает запчасти без посредников, из первых рук. Наше правило: низкие цены — оригинальные запасные части. Можно сказать так: мы продаем успех.

Каждый, кто побывал в нашем торговом центре и видел нашу продукцию, смог убедиться: мы не вымещники — мы пришли на рынок всерьез, надолго, основательно.

Анна ЗЕЛЕНКЕВИЧ.

Торгово-выставочный центр «Цон», Орловская обл., Орловский р-н, пгт. Знаменка, ул. Заречная, д. 16, тел./факс 72-39-55; г. Ливны, пос. Нагорный, д. 23.

«Паром» вот уже 8 лет работает на рынке области. Вся сельскохозяйственная техника и запасные части, предлагаемые нами потребителям, сосредоточены в пределах одного торгового-выставочного центра "Цон", расположенного на выезде из

Орла, в сторону Кром. В нем представлен полный спектр необходимых запчастей, имеются и сопутствующие товары: инструмент, шины, аккумуляторы, т.е. все, что пользуется повышенным спросом. Крестьянин сюда приходит и получает то, в чем нуждается.

Сейчас мы начали серьезно заниматься гарантийно-сервисным обслуживанием в связи с тем, что потребители справедливо требуют, чтобы мы несли ответственность за продаваемую технику, чтобы брали на себя ответственность за заводские недостатки и недоработки, за "отказы", которые могут случиться во время эксплуатации.

Каждый, кто побывал в нашем торговом центре и видел нашу продукцию, смог убедиться: мы не вымещники — мы пришли на рынок всерьез, надолго, основательно.

ЛИХОРАДКА

— Ну так в чем дело? — А мы занимаемся этим сейчас. Те 250 машин, которые будут вывозиться в Орле и не будут гоняться друг за другом по центральным улицам, мы предлагаем направить в том числе и на этот маршрут.

— А почему то вы направите, а частника муниципальный автобус туда не доходит? — Устало спросил Е.С. Строев. Этот вопрос так и повис в воздухе. Хотя директор МУП "ПАТП-1" Б.В. Карабанович здесь никакой проблемы не видит. По его информации, на 25-м маршруте задействовано два автобуса плюс маршрутные такси. Проблема в катастрофической изношенности подвижного состава — 92% автопарка давно пора менять. Классные водители от низкой зарплаты бегут в Москву. Дачные маршруты убыточны. Льготные проездные билеты для предприятия разорительны... Об этих проблемах Болеслав Ветиславович, к сожалению, говорит слишком часто, поэтому не будем повторяться.

— Что вам надо для нормальной работы, чтобы люди не жаловались? — напрямую спросил его губернатор.

— Дело в том, что мы обслуживаем очень много маршрутов, и наши автобусы буквально распылены по ним: 13 городских, 11 дачных... — Вы предлагаете их закрыть? — не без иронии спросил Е.С. Строев.

— Нет, конечно... — замаялся директор. — За все время мы от города не получили ни одного автобуса — только от областной администрации: 14 больших машин и 36 новых "пазиков". Надо усилить предприятие подвижным составом. И поднять зарплату, чтоб не разбегались люди. Больше ничего нам не надо.

— Почему все-таки ваши автобусы не доезжают до Мезенки? — вернулся Е.С. Строев к началу разговора.

— На автобус не развезен Егор Семенович.

— Ну, так сделайте разворот и возите людей, — поставил точку губернатор. Вряд ли. Руководителю ПАТП-1 сегодня не до того: предприятие держится на честном слове, накоплены долги, и есть опасность доехать до процедуры банкротства.

Нелегко живет сегодня и другой муниципальный перевозчик — трамвайно-троллейбусное предприятие. По словам его генерального директора А.Я. Корovina, ТТП существует за счет собственной выручки и средств областного бюджета. В среднем компен-

сация по перевозке льготных пассажиров должны в месяц составлять 6 млн. рублей, факт — 2,5 миллиона. Поэтому, чтобы удержать предприятие на плаву, не допустить остановки подвижного состава, приходится минимально направлять средства на ремонт троллейбусов и трамваев — как сказал Александр Яковлевич, "только бы удержать душу в теле". Средняя зарплата — 5,3 тыс. рублей. Водитель такой не заманишь...

В гоголевском "Ревизоре" есть замечательная некая сцена. Примерно такая же — у многих присутствующих сделались круглыми глаза и "отпала челюсть" — произошла, когда заместитель губернатора Т.П. Кравченко привела несколько цифр из акта проверки КРУ. Чудны дела ваши, транспортные начальники! Едва вы открываете рот — сразу раздаются жалобы на недофинансирование. И что же? Оказалось, в 2005 году на 1 рубль потеря, в 2006 году на 1 рубль потеря, которые были предьявлены автотранспортными предприятиями, из областного бюджета в виде компенсации выделялся 1 рубль 3 копейки. Кстати, особенно контролеры не проверяли, что в

эти самые издержки включалось: уровень себестоимости проезда — на совести самих транспортных компаний. А тема для детального исследования, надо думать, прелюбопытная. Но, сколько там может быть открытий чудных — не на одну немую секунду...

В этом году, между тем ситуация Тамара Петровна, ситуация для транспортников еще более улучшилась: на 1 рубль предьявляемая потеря они получали уже 1 рубль 8 копеек. Причем, согласно акту проверки, выгоды всего по компенсации ситуация именно в Орле, откуда доносятся наиболее зычные голоса по поводу недофинансирования.

"Перекоти из областного в муниципальный бюджет, — констатировала Т.П. Кравченко, — оцениваются десятками миллионов рублей. Это и транспортные средства, которые покупались за счет областного бюджета практически каждый год, и издержки, которые мы покрывали с лихвой".

Впрочем, удивительно, что транспортникам вообще как-то деньги передают при существующей управленческой структуре. Судите сами. Транспорт рулит два акционерных общества, и численность только управленцев в них — 350 человек! И, разуме-

ется, зарплата у этих менеджеров далеко не 4 тысячи, как у тружад-водителей. Только головной аппарат управления ОАО "Пассажиры" транспортной компании", состоящий из 29 человек, в среднем "стоит" 2,1 млн. рублей в год. Чуть скромнее "Орелавтотранс": 26 человек получают 1,6 млн. рублей. Иначе говоря, на издержки перевозок пассажиров легло содержание двух генеральных директоров, двух бухгалтерий, двух экономических служб и т.д.

На заседании коллегии "открылись" и другие интересные моменты. Например, как не было прежде в Орле муниципального заказа, так нет его и поныне. О чем тогда вообще можно говорить? Как контролировать перевозчиков? И какой смысл руководителям Орла рассказывать слезливые истории о тяжелейшем финансовом состоянии общественного городского транспорта, если самые доходные маршруты в Орле отданы... частному бизнесу. "Это вообще безумие!" — не удержался от возмущенного восклицания, услышав эту новость, губернатор.

Необходимо снять всякое напряжение по доставке людей — автобусы должны доезжать до самых отдаленных окраин Орла. Пассажирский транспорт исполняет важную

социальную миссию, и он должен работать как часы. "Это прямая обязанность исполнительной власти, — вбивал каждое слово Е.С. Строев. — Никаких особых законов здесь не требуется. Это черновая, повседневная работа людей, ответственных за эту строчку. Дальнейшее нежелание или неумение организовать правильную эксплуатацию транспорта приводит к потере лучших работников — они уезжают в другие города или садятся на частные маршрутки. Необходимо резко повысить зарплату — не на 15 — 20%, а в полтора-два раза. Если нужна финансовая поддержка, оказжем — за счет областного и городского бюджетов. Но мы обязаны снять все возникшие транспортные проблемы".

Что еще добавить? Всё и так ясно. Жаль, не всем. Комуто нестерпимый зуд не дает покоя — неуждержимо толкает от конкретной работы в сторону политических спекуляций. Впрочем, это объяснимо. Проблема, которых в Орле решать не перешасть, ими же занимается надо. Напряженно, постоянно, в поте лица. Куда проще "трудиться" на площади с плакатами в руках и "матюгалничком" в зубах. К счастью, "бригады" таких "трудогиликов" малочисленны.

Транспортная ли, политическая лихорадка — это болезненное состояние, которое надо лечить созидательным трудом.

Необходимо снять всякое напряжение по доставке людей — автобусы должны доезжать до самых отдаленных окраин Орла. Пассажирский транспорт исполняет важную

социальную миссию, и он должен работать как часы. "Это прямая обязанность исполнительной власти, — вбивал каждое слово Е.С. Строев. — Никаких особых законов здесь не требуется. Это черновая, повседневная работа людей, ответственных за эту строчку. Дальнейшее нежелание или неумение организовать правильную эксплуатацию транспорта приводит к потере лучших работников — они уезжают в другие города или садятся на частные маршрутки. Необходимо резко повысить зарплату — не на 15 — 20%, а в полтора-два раза. Если нужна финансовая поддержка, оказжем — за счет областного и городского бюджетов. Но мы обязаны снять все возникшие транспортные проблемы".

РЕКЛАМА И ОБЪЯВЛЕНИЯ

ОРГАНИЗАЦИЯ ПРОДАЕТ АВТОМОБИЛИ:

Advertisement for ZIL 5301 SS and UAZ-31514/10 vans. Includes images of the vehicles and contact information: 76-06-04, 76-06-06.

ВНИМАНИЮ ЮРИДИЧЕСКИХ И ФИЗИЧЕСКИХ ЛИЦ!

ОАО "Орелэнерго" доводит до сведения, что в соответствии с Правилами охраны электрических сетей напряжением до и свыше 1000 вольт запрещается проведение каких-либо работ в охранных зонах без письменного согласования с ОАО "Орелэнерго".

ПРОТОКОЛ № 20

рассмотрения и оценки котировочных заявок 24 июля 2006 г. Предмет: выбор подрядчика для проведения капитального ремонта системы отопления, водоснабжения и канализации в ОГБОУ "Нарышкинская школа-интернат для детей-сирот и детей, оставшихся без попечения родителей".

ОТДЕЛУ РЕКЛАМЫ

НП «Редакция газеты «Орловская правда» Tel.: 76-20-34, 76-02-59, 43-51-72.

НА ПОСТОЯННУЮ РАБОТУ

требуется молодые коммуникабельные люди. Издательство «Орловская правда» издает: книги различной тематики; открытки и сувенирную продукцию; календари и плакаты; журналы и газеты; бланчную продукцию. Tel./факс (4862) 76-33-64.