

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Министры защитят потребителей

Правительство утвердило кандидатуру вице-преьера, министра финансов Алексея Кудрина в должности главы рабочей группы по подготовке программы снижения темпов роста потребительских цен. Об этом вчера сообщила пресс-служба кабинета министров. Соответствующее распоряжение подписал премьер-министр Виктор Зубков. Также распоряжением утверждается состав группы. Так, заместителями Алексея Кудрина в рабочей группе будут глава Минэкономразвития России Эльвира Набиуллина и министр сельского хозяйства Алексей Гордеев.

Декларации зашифровали

Федеральная налоговая служба (ФНС) ввела двухмерный штрихкод для подаваемых гражданами деклараций, что позволяет отслеживать уплату налогов и формировать списки неплательщиков практически в режиме онлайн. Об этом вчера сообщил заместитель руководителя Главного научно-исследовательского вычислительного центра службы Юрий Волков. Он пояснил, что благодаря штрихкоду банк сразу же после уплаты налога персонализирует платёж. «Так что буквально на второй день налогоплательщик может идти и брать необходимую ему справку, например, об отсутствии задолженности», – сказал Юрий Волков.

Нефти всё больше

Добыча нефти в России в январе – декабре 2007 года выросла до 490,7 млн тонн, т.е. на 2,1% по сравнению с предыдущим годом. Об этом говорится в сообщении Росстата. Добыча нефти в декабре составила 41,6 млн тонн, что на 0,7% выше, чем в декабре 2006 года, и на 3,5% выше, чем в ноябре 2007 года. Реализация нефти на внутреннем рынке выросла на 3,8% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года – до 228,6 млн тонн. Экспорт нефти из России за прошлый год вырос по сравнению с 2006 годом на 4%, т.е. до 258,4 млн тонн.

Кандидаты в Интернете

Начал действовать мобильный портал, позволяющий получать информацию из государственной автоматизированной системы «Выборы». Как сообщили вчера в ЦИК России, через этот портал итоги голосования на выборах президента можно будет узнать по мобильному телефону. В настоящее время на портале размещены лишь данные о зарегистрированных кандидатах на пост президента. «Достаточно отправить SMS-сообщение на номер 5503 – и фамилии кандидатов выстроятся на экране мобильного по номерам – в том порядке, как они указаны в избирательном бюллетене», – заверили в ЦИК.

ДТП и сигареты опасны для жизни

Около 230 млрд руб. из бюджета будет выделено на реализацию концепции демографической политики России с 2008 по 2010 год. Об этом вчера сообщила замдиректора департамента Минздравсоцразвития России Ольга Самарина. При этом, добавила Ольга Самарина, «основное внимание в плане уделено вопросам снижения смертности от управляемых причин». «Отдельным блоком выделены меры по снижению уровня смертности населения в результате дорожно-транспортных происшествий, от которых ежегодно в России умирают порядка 35 – 40 тыс. человек», – пояснила она. Кроме того, по её словам, планируется разработать и предложить регионам план мероприятий по сокращению потребления алкоголя и сигарет.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

ПРЯМАЯ РЕЧЬ



Максим Быстрор, заместитель министра регионального развития РФ

«Нам нужно срочно принимать поправки в концессионный закон, которые бы позволяли чётче подходить к конкурсам по выбору инвесторов, давали бы возможность предоставлять инвестору гарантии по минимальной доходности».

>Новости компаний | 3

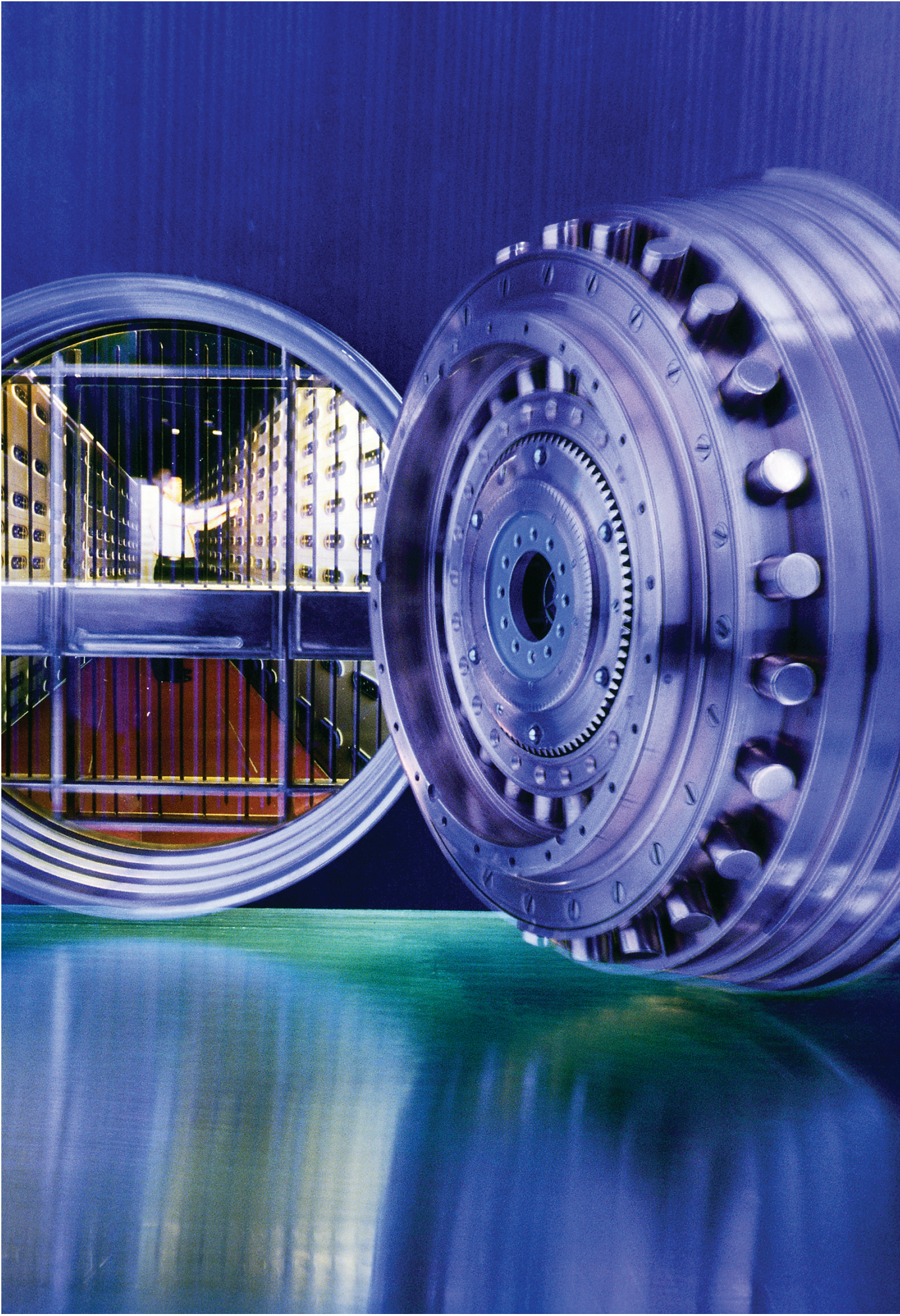
КУРС
Центрального банка РФ
19.02.08

Доллар США | 24,5767
Евро | 36,0663

Компания | Кредит

Для РЖД деньги есть

Банки готовы предоставить железнодорожникам средства на выгодных условиях



В марте ОАО «РЖД» планирует разместить еврооблигации на \$1 млрд и не собирается откладывать на более позднее время выпуск рублёвых облигаций на 80 млрд.

Об этом сообщил президент компании Владимир Якунин в Новосибирске в понедельник.

А в пятницу совет директоров ОАО «РЖД» утвердил программу заимствований на 2008 – 2010 годы. В этом году компания планирует занять 128,9 млрд руб., в 2009-м – 121,1 млрд руб., в 2010-м – 75,4 млрд руб.

«Ситуация для нас благоприятная, в марте наша делегация вылетает в Лондон для размещения евробондов, – сказал Владимир Якунин. – В настоящее время среди инвесторов наблюдается большой интерес к бумагам компании, поэтому я дал команду, что, если в Лондоне будут более хорошие условия, привлечь средств больше».

Согласно утверждённому плану сейчас компания уже начала синдикацию кредита на \$1 млрд по ставке около 50 базисных пунктов над LIBOR.

Кредит будет привлечён двумя траншами сроком на три и пять лет по \$500 млн каждый. «Наш ориентир по трёхлетнему траншу LIBOR + 0,55%, по пятилетнему траншу LIBOR + 0,75%, – заявил «Гудку» первый заместитель начальника департамента корпоративных финансов ОАО «РЖД» Юрий

Несмотря на мировой кризис, для ОАО «РЖД» банковские сейфы открыты

Новожилов. – Такие предложения банков для нас довольно неплохие, но надо чётко понимать, что в данный момент рынок весьма сложный». Он пояснил, что, по сути, проводится маркетинг и только по его результатам станет окончательно ясно, по какой ставке будут привлечены кредиты.

Вместе с тем в компании уверены, что другие участники рынка поддержат заданную маржу. «Мы занимаем столько, сколько стоит наш кредитный риск с учётом рыночной конъюнктуры, нашей низкой долговой нагрузки и высоких кредитных рейтингов, – отметил г-н Новожилов. – Мы уверены, что сможем набрать по данной ставке заявленный объём».

Организаторами сделки для РЖД выступают семь банков: Bank of Tokio – Mitsubishi, Barclays, Banco Bilbao de Vizcaya, BNP Paribas, ING, UniCredit, West LB. Предложения стать кредиторами РЖД поступят примерно сотне банков. Ожидается, что желающих будет меньше, чем при организации дебитного синдицированного кредита на \$600 млн в октябре 2005 года. Конкретное количество участников определится к концу февраля. Сама же сделка по синдикату будет закрыта до 10 марта.

Помимо синдицированного кредита, компания планирует в мае – июне размес-

тить программу рублёвых облигаций на 80 млрд на 3 – 10 лет и зарегистрировать программу бондов на \$7 млрд на срок до 30 лет. «Подготовка документации по выпуску рублёвых облигаций и регистрация эмиссии в ФСФР завершится не раньше начала мая, поэтому мы выйдем на рынок в конце мая – в июне, не раньше», – сообщил Юрий Новожилов. Далее все будет зависеть от ситуации.

По мнению ведущего экономиста «Дойче Банка» Ярослава Лисоволика, условия кредита можно охарактеризовать как относительно благоприятные, учитывая глобальную нестабильность финансовых рынков и возросшие проблемы с ликвидностью, которые проявились уже в этом году.

«Скорее всего, средства будут распределены по всему спектру стратегических задач, которые поставила перед собой железнодорожная компания, прежде всего, вероятно, пойдут на решение проблемы устаревшего подвижного состава, – считает г-н Лисоволик. – Что касается размещения рублёвых облигаций, это будет не только дополнительный инструмент привлечения средств, но и дополнительная страховка на случай, если возникнут трудности с внешним финансированием».

ГАЛИНА БОЧАРОВА

Проект | ГЧП

Дорога дойдёт до угля

Линию Кызыл – Курагино построят через пять лет

Объединённая промышленная корпорация (ОПК) и Внешэкономбанк (ВЭБ) подписали меморандум о взаимодействии в реализации проектов строительства железнодорожной линии Кызыл – Курагино с освоением минерально-сырьевой базы Республики Тува и современного судостроительного комплекса в Санкт-Петербурге на базе производственных мощностей завода «Северная верфь».

Начало реализации обоих проектов намечено на 2008 год.

Максимальный объём инвестиций на строительство железнодорожной линии оценивается в 125 млрд руб. Из них 49,3 млрд руб. выделяются из средств Инвестиционного фонда РФ.

Протяжённость ветки составит 460 км. Будут также построены подземные пути протяжённостью 38 км. После чего начнётся поэтапное освоение месторождения коксуемых углей близ города Кызыл Республики Тува.

По словам управляющего директора ОПК Дмитрия Сахно, «подрядчик в настоящий момент ещё не определён. Конкурс по определению подрядчика состоится после подписания инвестиционного соглашения с правительством. Реализация проекта рассчитана на пять лет».

Напомним, что лицензия на разработку элегестских углей принадлежит «Енисейской промышленной компании» (ЕПК), входящей в структуру ОПК. По сообщению пресс-службы компании, ЕПК планирует уже в этом году добыть на месторождении 775 тыс. тонн угля, в 2010 году – около 3 млн тонн, а через четыре года выйти на полную проектную мощность – 13,5 млн тонн угля в год. Как рассказал «Гудку» заместитель начальника департамента экономической конъюнктуры и стратегического развития ОАО «РЖД» Сергей Постников, «этот проект предусмотрен «Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года». Он будет разрабатываться совместно с ОАО «РЖД» в рамках государственно-частного партнёрства. В проекте заинтересованы промышленные предприятия и крупный бизнес».

Точный круг инвесторов представитель ОАО «РЖД» пока затрудняется назвать. «Инициировали проект власти Республики Тува. Поэтому регион намерен выделить свои средства. Поскольку Кызыл – Курагино выходит на магистральную линию, ОАО «РЖД» предстоит решить, как связать её с общей сетью. Мы рассчитываем на стабильный грузопоток с новых месторождений», – добавил он.

АЛЬБИНА БУЛАТОВА

Экспорт | Взаимодействие

Перевозкам нужен маркетинг

Компания проведёт исследование по перспективам работы со стивидорами

Руководство РЖД по-прежнему не удовлетворено эффективностью взаимодействия дорог и портов. В феврале погрузка грузов на экспорт через порты снизилась. В ближайшее время будут проведены расчёты перспектив работы дорог с грузоотправителями и стивидорами.

Вчера на оперативном совещании в ОАО «РЖД» первый вице-

президент компании Вадим Морозов заявил, что в феврале этого года общий объём погрузки экспортных грузов назначением на портовые станции России, СНГ и стран Балтии снизился по сравнению с аналогичным периодом 2007 года более чем на 11%.

Вадим Морозов заметил, что в адрес российских портов, в частности, экспортная погрузка упала на 6%, на 20% – в адрес портов Северо-Кавказского региона.

«Гудок» сообщил, что ОАО «РЖД» совместно с Минтрансом России приняли решение, что в феврале ежемесячно припортовые железные дороги с участием федеральных агентств морского и речного флота, железнодорожного транспорта должны проводить селекторные совещания, на которых в оперативном режиме будут подводиться итоги работы на стыках железная дорога – порт.

Грузы, следующие в международном сообщении через припортовые станции, составляют 13% всей работы РЖД. В январе через порты России, СНГ и Балтии грузоотправители заявили более 32 млн тонн экспортных грузов, при этом согласовано оказалось лишь 24,9 млн тонн. 8 млн тонн грузов не были приняты от железнодорожников

портала. Это вынуждало РЖД отказывать грузоотправителям. Компания недополучила в январе 3,5 млрд руб. Между тем проблемы на стыках зачастую возникают по вине портов. Например, в 2007 году увеличилось время нахождения вагонов в портах под выгрузкой с 10 до 22 часов, а в Восточной стивидорной компании – с 4 до 14 часов.

Первый вице-президент отметил, что пока в компании, к сожалению, принимаются меры к ликвидации уже появившихся проблем. А подробных прогнозов на перспективу пока, по существу, нет. Это касается расчётов и независимых оценок по поводу наличия флота под объёмы железнодорожных перевозок в порты, которые должны возрастать. Необходимо также точное и обоснованное представление о том, как предприятия и бизнес в целом будут увеличивать объёмы экспортных перевозок.

Вадим Морозов сказал, что работу департамента по маркетингу грузовых перевозок и тарифной политике ОАО «РЖД» необходимо значительно активизировать. По его словам, маркетологи департамента должны давать компании своевременные, подробные и точные прогнозные расчёты.

Первый вице-президент компании обязал руководство департамента в ближайшее время подготовить отчёт о процессах взаимодействия ОАО «РЖД» с портовыми структурами, а также с иными транспортными и промышленными организациями и представить прогнозное видение развития ситуации в дальнейшем.

АЛЕКСАНДР ШУТАЕВ

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

В зоне турбулентности

Алжир недоволен российскими истребителями МиГ-29 и намерен вернуть 15 самолётов производителю. Под угрозой оказался контракт на сумму более \$1,5 млрд. Эта проблема станет одной из главных на переговорах прибывшего в Москву с визитом президента Алжира Абдельазиза Бутефлики. После поставки первой партии Алжир предъявил претензии к качеству истребителей, приостановил финансирование и приёмку самолётов. Алжирцы полагают, что ряд узлов самолётов выполнен из некачественных деталей. В корпорации «МиГ» это считают необоснованным: алжирские специалисты самым скрупулёзным образом принимали каждый самолёт и никаких недостатков не выявили. В корпорации уверены, что таким образом Алжир пытается отказаться от закупок военной техники в РФ и переориентироваться на Францию.

Из Токио в Лондон на поезде

Строительство подводного тоннеля между Японией и Южной Кореей позволит добраться из Токио до Лондона на поезде, считают в японском парламенте. В целях скорейшей реализации такого проекта в высшем законодательном органе Японии создана инициативная надпартийная группа депутатов во главе с бывшим начальником управления обороны Сэйсиро Это. По его словам, «идея сооружения подводного железнодорожного тоннеля между японским островом Кюсю и южной частью Корейского полуострова поддерживается многими политическими партиями Японии». Её сторонники рассчитывают заручиться в скором времени поддержкой большинства японских законодателей, чтобы уже на этой основе добиваться от правительства страны выделения бюджетных средств для проведения технико-экономического обоснования проекта. Аналогичное обращение будет адресовано японскими парламентариями и правительству Республики Корея. Тоннель длиной 128 км от японского города Карацу (префектура Сага) до южнокорейского портового города Пусан, по замыслам инициаторов проекта, можно было бы проложить по трассе, которая пройдёт через японские острова Ики и Цусима в Корейском проливе.

США и Австралия открыли небо

США и Австралия подписали договор «Открытое небо». Как сообщает агентство France Press, в рамках договора будут сняты все ограничения в сфере авиаперевозок между двумя странами. «Авиакомпании США и Австралии смогут определять частоту и направления своих рейсов без вмешательства правительства стран», – заявил министр транспорта Австралии Энтони Альбанезе. По словам министра, в результате подписания договора пассажирам будет предоставлен более широкий выбор перевозчиков, а также будет создана возможность усиления конкуренции между австралийскими и американскими авиалиниями. В частности, на рынок авиаперевозок между США и Австралией войдут авиалинии V Australia – дочерняя компания американского авиаконцерна Virgin. Ранее США заключили аналогичный договор об «открытом небе» с Евросоюзом.

Китайцы будут строить дороги в Ливии

Китайская компания China Railway Construction Corp., занимающаяся строительством железных дорог, получила заказ на строительство двух железных дорог в Ливии. Общая стоимость проекта составляет 3,2 млрд динаров (\$2,6 млрд). Согласно проекту на территории Ливии будут построены две линии железных дорог: одна протяжённостью 352 км, вторая – 800 км. Строительство каждой займёт четыре и три года соответственно. China Railway Construction Corp. была создана на основе дорожно-строительного подразделения Народно-освободительной армии Китая. За 11 месяцев 2007 года компания получила заказы на строительство железных дорог на сумму 89,5 млрд юаней (\$12,4 млрд).

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

Конкурс | ГОЛОСОВАНИЕ

Выбери своего агента

На сайте газеты «Гудок» (www.gudok.ru) открыт интернет-голосование за лучшего агента СФТО. Его итоги определяют участники! (а агенты – все до одной женщины!), которая и получит приз зрительских симпатий. Голосование проводится в рамках второго этапа конкурса «Лучший пользователь системы ЭТРАН». Конкурс, первый раз состоявшийся в 2006 году, учреждён Центром фирменного транспортного обслуживания и компанией «ИнтэлЛекс» (разработчик системы «Электронная транспортная накладная», или ЭТРАН). 27 февраля в Москве пройдёт финал конкурса, на котором лучшие агенты каждой дороги пройдут суровые профессиональные испытания теорией и практикой в Главном вычислительном центре ОАО «РЖД». Тем временем мы приглашаем проголосовать за лучшего агента в номинации «Приз зрительских симпатий». На сайте «Гудка» вы найдёте краткие биографии и фотографии участников.

МАРИЯ ЯКОВЛЕВА

Налоги | Документ

Уже не секрет

ФНС и Росстат узнают о ГРАЖДАНАХ ВСЁ



ФОТО: GETTY IMAGES

ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ГОСУДАРСТВЕННОЙ СТАТИСТИКИ (РОССТАТ) И ФЕДЕРАЛЬНАЯ НАЛОГОВАЯ СЛУЖБА (ФНС) ВЫПУСТИЛИ СОВМЕСТНЫЙ ПРИКАЗ, ПРЕДУСМАТРИВАЮЩИЙ ОБМЕН МЕЖДУ НИМИ КОНФИДЕНЦИАЛЬНОЙ ИНФОРМАЦИЕЙ.

Документом утверждается перечень статистической отчётности, которую ведомства намерены передавать друг другу без специальных запросов.

В частности, Росстат поделится с ФНС данными о зарплате работников предприятий, о фондах зарплат, среднемесячных зарплатах, сведениями о затратах на производство и продажу продукции или услуг. В свою очередь ФНС обязуется информировать Росстат о налоговых поступлениях, о задолженности по налогам, а также снабжать данными о доходах граждан.

Возможность обмениваться такой информацией этих госструктур была и раньше, но для этого каждый раз требовался отдельный запрос. С мая текущего года, с момента вступления приказа в силу, в этом не будет необходимости.

«Откройте, – статистики!»

По мнению экспертов, пойти на контакт с Росстатом в ФНС решили после принятия в конце минувшего года закона «Об официальном статистическом учёте в системе государственной статистики в РФ». В документе отмечается, что респонденты обязаны безвозмездно предоставлять субъектам официального статистического учёта первичные статистические и административные данные. В том числе сведения, составляющие государственную или коммерческую тайну, а также сведения о налогоплательщиках, персональные данные физических лиц и другую информацию, доступ к которой ограничен федеральными законами.

«У Росстата всегда лучше получалось собирать информацию, чем анализировать собранные данные. С другой стороны, теперь им активно будет помогать ФНС, особенно с конфиденциальной информацией», – отметил гендиректор Центра политической конъюнктуры Михаил Виновников. Таким образом, в ФНС получат доступ к дополнительной информации

о налогоплательщиках, которая ранее была ограничена официальными формулярами.

«Суть дела заключается в том, что любое фискальное ведомство при желании имеет доступ к любым документам предприятия, причём на законных основаниях, – подчеркнул гендиректор компании «Финэкспертиза» Агван Микаэлян. – К примеру, против предприятия можно возбудить уголовное дело, и тогда для снятия обвинения оно будет обязано предоставить любую запрашиваемую информацию заинтересованному ведомству».

В то же время специалисты опасаются, что конфиденциальная информация, покинув пределы одного ведомства, может затем оказаться в чужих руках и использоваться против определённых лиц или компаний. В Росстате уже приняты меры по её защите. По словам советника руководителя Росстата по работе с прессой Григория Симановича, даже информация о том, каким образом усилены меры защиты, является секретной.

Константин Филатов

Авто | СТРАХОВАНИЕ

Работа над ошибками

МИНФИН РЕШАЕТ, УВЕЛИЧИТЬ ИЛИ УМЕНЬШИТЬ ТАРИФ ОСАГО



ФОТО: АНДРЕЙ ЯВОВ

Стоимость полиса ОСАГО для владельцев частных автомобилей, а также для общественного транспорта может увеличиться после принятия правительством соответствующего решения.

Изменения в базовый тариф страховки готовятся в Минфине России. По словам замруководителя департамента финансовой политики министерства Веры Балакиревой, сейчас рассматриваются предложения Российского союза автостраховщиков (РСА). В частности, в документе предлагается пересмотреть территориальные коэффициенты для ряда регионов, которые изначально были рассчитаны неверно. По словам замруководителя департамента, из-за ошибки в расчётах в таких регионах, как Урал, Сибирь и Ханты-Мансийский АО, уровень убыточности в ОСАГО превышает 100%.

Базовый тариф ОСАГО не пересматривался с 2003 года, и для частных лиц тариф на легковой автомобиль сегодня составляет 1980 руб. По мнению специалистов рынка, тарифы ОСАГО нуждаются в пересмотре. «Существующее положение дел является неудобным для всех участников рынка. Муниципальный транспорт исключительно убыточен. Очевидно, что там было неточно спрогнози-

Платить за убыточность в сфере ОСАГО придётся в первую очередь автолюбителям

рован тариф, и это бремя для всех компаний, занимающихся страхованием общественного транспорта, – сказал замгендиректора «РЕСО-Гарантия» Игорь Иванов. – Про убыточность региональных коэффициентов мы говорим уже не первый год. Компании закрывают эти убытки либо продажей полисов по другим видам страхования, либо за счёт продаж ОСАГО в Центральной России».

Тем не менее чиновники осторожны в прогнозах. По словам представителя министерства, на данный момент нельзя точно сказать, как именно изменятся тарифы, «вполне может быть, что их, наоборот, уменьшат, если сочтут нужными».

Представители другой заинтересованной стороны считают, что страховые компании лукавят, жалуясь на невыгодность ОСАГО. «Этот бизнес убыточен только для тех, кто не умеет работать, – уверен президент Коллегии правовой защиты автовладельцев Виктор Травин. – Компании, давно присутствующие на рынке, сумели выстроить отношения со своими клиентами, и существующие тарифы их вполне устраивают».

Александр Черных

Финансы | Контроль

Из космоса видно лучше

СЛЕДИТЬ ЗА ХОДОМ ФЕДЕРАЛЬНЫХ СТРОЕК МОЖНО С ПОМОЩЬЮ СПУТНИКОВ

РОСФИНАДЗОР ПО ПОРУЧЕНИЮ ПРАВИТЕЛЬСТВА ПРИСТУПИЛ К ПРОВЕРКЕ РАСХОДОВАНИЯ БЮДЖЕТНЫХ СРЕДСТВ, В ТОМ ЧИСЛЕ С ПОМОЩЬЮ КОСМИЧЕСКОГО СПУТНИКА.

Как заявил руководитель Росфиннадзора Сергей Павленко, речь идёт о проверке объектов, строительство которых осуществляется за счёт средств федерального бюджета в крупном объёме.

«Мы собираемся опробовать возможности наблюдения со спутников на примере восстановления пострадавшего от землетрясения в августе 2007 года Невельска. И ведём переговоры с Минприроды о возможности использования для этих целей их системы космического мониторинга за лесами», – уточнил он.

Инициатива, прежде всего, связана с тем, что деньги, выделенные Сахалину на восстановление разрушенного жилья, до сих пор не дошли по назначению. Между тем речь идёт о 6,5 млрд руб.

Как сообщил глава ведомства, если нововведение оправдает себя, то спутниковый мониторинг используют при надзоре за Владивостоком в рамках подготовки к форуму Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества и за Сочи в рамках олимпийского строительства.

Кроме того, Росфиннадзор намерен с помощью космических спутников провести фотосъёмки федеральной трассы Чита – Хаба-

ровск. Как пояснил Павленко, «согласно документам, она принята в эксплуатацию, но люди, которые по ней ездят, говорят, что это не дорога». При этом расходы на её строительство с 2002 по 2008 год оцениваются в 700 млн руб.

Технически это вполне выполнимо. «Сейчас на орбите находятся два спутника, и в ближайшей перспективе Роскосмос планирует запустить ещё семь спутников дистанционного зондирования Земли. Они снимают поверхность планеты с разрешением около 10 м. Этого достаточно для наблюдения за строительством домов и дорог», – говорит эксперт Института космических исследований РАН Юрий Зайцев.

Впрочем, как считает научный руководитель Центра социальной политики Института экономики РАН Евгений Гонтмахер, для контроля за расходованием средств на важных объектах правительству было бы целесообразнее поручить управление финансами частным структурам.

«Они будут ответственны за их целевое расходование, так как от результатов выполнения поручения правительства напрямую зависит репутация компаний», – считает он. Кроме того, по мнению эксперта, такая схема исключает основной коррупционный элемент, где возможно соприкосновение бизнеса и государства в лице местных властей.

ЕЛЕНА КУДРЯВЦЕВА

ГЕОПОЛИТИКА | СЕПАРАТИЗМ

Косовары раскололи мир

НЕЗАВИСИМОСТЬ ПРИШТИНЫ ПОДЕЛИЛА МИРОВОЕ СООБЩЕСТВО НА ДВА ЛАГЕРЯ

Собственный горький опыт общения с сепаратистами не позволил ряду стран смириться с суверенитетом косовских албанцев.

Россия возглавляет список государств, отказавшихся признать независимость края Косово. Прошедшая через две чеченские войны страна последовательно отстаивала территориальную целостность Сербии в Совете Безопасности ООН. А после того как суверенитет Косова был провозглашён в одностороннем порядке, Россия выступила инициатором проведения экстренного заседания Совбеза ООН. Кроме того, Москва призвала Генсека ООН Пан Ги Муну занять чёткую позицию по косовскому вопросу.

В числе первых заявил, что не готов признать независимость края, и пострадавший от радикальных исламистов Израиль. Как заявил министр иностранных дел Испании Мигель Анхел Моратинос, официальный Мадрид ни за что не признает новое государство косовских албанцев. Испанские города слишком часто слышали взрывы, организованные террористами из баскской сепаратистской организации ЭТА. «Заявление временного органа самоуправления Косова об отделении от Сербии противоречит нормам международного права и противозаконно», – заявил

пресс-секретарь министерства иностранных дел Азербайджана Хазар Ибрагим.

Свою позицию по этому вопросу обозначила и Индонезия. Правительство этого государства полагает, что косовская декларация может спровоцировать сепаратистскую активность в Индонезии. Состоящие приблизительно из 18 тысяч островов государство уже пережило в 1999 году отделение Восточного Тимора. А в настоящее время сепаратисты действуют на острове Новая Гвинея и на Молуккских островах.

Грузия, на территории которой находятся непризнанные республики Абхазия и Южная Осетия, также не собирается признавать независимость Косова. «Такой вопрос вообще не стоит на повестке дня», – сообщил председатель парламентского комитета Грузии по внешним связям Константин Габушвили. Впрочем, даже в косовской проблеме Тбилиси усмотрел руку Москвы: МИД Грузии оперативно выразил протест в связи с заявлением российских коллег об изменении позиции РФ в отношении Абхазии и Южной Осетии в случае международного признания независимости Косова. А между тем о готовности её признать уже объявили семь западных государств: Бельгия, Франция, Италия, Великобритания, Хорватия, Германия и США.

Артём Козёв

Объявление | Конкурс

Западно-Сибирская железная дорога – филиал ОАО «РЖД»

ОБЪЯВЛЯЕТ ПРОВЕДЕНИЕ КОНКУРСОВ:

– конкурс № 18: Реконструкция цеха по ремонту МВСП в Омском филиале ТЧ Москва
С описанием объекта конкурса и конкурсной документацией можно ознакомиться бесплатно на сайте www.zszd.ru (раздел «Бизнес-информация»). Вы можете получить информацию по вопросам, связанным с конкурсом, по адресу: 630004 г. Новосибирск, Вокзальная магистраль, 12. Дирекция по капитальному строительству, ком.604. Телефон: (383) 229-44-50. Факс: (383) 229-54-58.
Регистрация участника конкурса производится после получения организатором уведомления о его намерении участвовать в конкурсе. Конкурсные заявки принимаются по адресу: 630004 г. Новосибирск, Вокзальная магистраль, 12. Дирекция по капитальному строительству, ком. 604.
Последний срок приёма заявок 20 марта 2008 года до 12.00 местного времени.

Авиация | Топливо

Борьба за шланг

Минтранс России хочет отделить ТЗК от аэропортов

Министр транспорта РФ Игорь Левитин заявил, что соответствующий приказ уже готовится.

«Мы готовы выпустить стандарт, запрещающий аэропортам заниматься топливозаправочной деятельностью», – объявил министр в своём выступлении на Красноярском экономическом форуме. По его словам, аэропорты могут остаться собственниками ёмкостей и инфраструктуры хранения топлива, но поставка авиакеросина и услуги по его зачке в самолёты должны отойти независимым компаниям.

Это уже не первая инициатива Министерства транспорта РФ, призванная как-то снизить цены на авиационное топливо. В 2006 году в недрах ведомства готовился план организации торговли стандартными биржевыми контрактами на поставку авиакеросина. Как уже писал «Гудок», это могло сократить цену на топливо на 20 – 25%, что при средней доле топлива в затратах российских авиакомпаний на уровне 50 – 60% означало снижение общих расходов авиакомпаний на 10 – 15%. Теоретически на столько же могли упасть и цены на авиабилеты. Однако эта схема не учитывала расходов на доставку топлива в конкретный аэропорт и так и не была реализована.

Нынешняя идея отделить ТЗК от аэропортов также не лишена слабых мест. Например, во многих городах заправкой занимаются «дочки» нефтяных компаний. И Федеральная антимонопольная служба (ФАС) даже пытается контролировать их монополистическое положение. Например, подконтрольному нефтяной компании «ЛУКОЙЛ» ТЗК «Совэкс», действующему в питерском аэропорту Пулково, служба выдала самое общее предписание «не допускать необоснованного отказа»

в обслуживании авиакомпаний и закупок топлива у сторонних поставщиков. Подобная схема работы с ТЗК действует и в аэропортах Волгограда и Самары.

А вот в аэропортах Сочи и московских – Шереметьево и Внуково топливно-заправочные комплексы либо входят в структуру аэропорта, либо контролируются акционерами управляющих компаний аэропортов.

Специалист отраслевого агентства «Аэропорт» Олег Пантелеев уверен, что не имеет значения, кому принадлежит ТЗК, главное – чтобы в аэропортах могли конкурировать различные поставщики топлива. «Совершенно не принципиально, кому принадлежит бочка, важно, кто её может наполнять», – говорит он. – По-хорошему авиакомпания в одном аэропорту должна выбирать из двух-трёх поставщиков топлива».

Генеральный директор ЗАО «Универсальная коммерческая биржа «Юмекс» Всеволод Соколов, принимавший участие в разработке биржевых контрактов на авиакеросин, считает планы министерства законодательно разделить ТЗК и аэропорты «правильным решением». Но он сомневается, что в итоге цены для авиакомпаний упадут. «Нужно понимать, что цена услуг ТЗК, как правило, покрывает часть текущих расходов аэропортов. Поэтому эффективная конкуренция поставщиков топлива возможна лишь примерно в 10 крупнейших городах страны. В остальных в результате удешевления топлива могут подорожать услуги самих аэропортов», – рассуждает он.

Косвенно об этом в своём выступлении упомянул и сам Игорь Левитин, когда заметил, что аэропорты будут получать с ТЗК комиссию за использование инфраструктуры.

ПАВЕЛ ВЛАДИМИРОВ

Уголь | Перевозки

Актив в дефиците

«СИБУГЛЕМЕТ» ЗАШЁЛ В ПОРТ



ФОТО: ТАСС/ГОРГОРВАНД

Компания выиграла аукцион Российского фонда федерального имущества (РФФИ) по продаже принадлежащих государству 20% акций находкинского ОАО «Восточный порт».

ОАО «Восточный порт» является крупнейшим стивидором одноименного порта, расположенного в Находке. Общество специализируется на перевалке угля. За девять месяцев 2007 года выручка компании по РСБУ выросла по сравнению с аналогичным периодом 2006 года на 25,5% и составила 1,3 млрд руб. Чистая прибыль увеличилась на 51,8% – до 188,9 млн руб. 74,5% акций ОАО «Восточный порт» принадлежат Eastern Stevedoring Holdings Corp. По неофициальным данным, порт контролирует компания «Кузбассразрезуголь», входящая в добывающий комплекс Уральской горно-металлургической компании (УГМК).

РФФИ в конце декабря 2007 года выставил на продажу государственную долю в ОАО «Восточный порт» – 498,9 тыс. обыкновенных

«СИБУГЛЕМЕТУ» очень нужны портовые мощности на Дальнем Востоке

акций, которые составляют 23,5% голосов в компании. Начальная цена была установлена в размере 650,3 млн руб. Согласно конкурсной документации торги проходили в виде открытого аукциона, который не предусматривал ограничений по участию. Не запрещалось и участие иностранцев.

По официальной информации РФФИ, за пакет акций боролись два участника: ЗАО «Сибуглемет» и ООО «Эдис», которые сделали 19 шагов на аукционе, подняв начальную цену на 190 млн руб. Победившему ЗАО «Сибуглемет» вхождение в число крупных акционеров «Восточного порта» обошлось в 840,3 млн руб. Договор купли-продажи с РФФИ должен быть заключён в течение пяти дней.

Ещё в начале 2006 года «Сибуглемет» объявил о намерении построить между Владивостоком и Находкой в бухте Суходол порт по перевалке угля мощностью 8 млн тонн в год,

В эксплуатацию его предполагалось ввести до конца 2008 года. Однако летом 2007 года проект рухнул: Дума городского округа Большой Камень единогласно проголосовала против строительства порта на территории рекреационной зоны. И «Сибуглемет» остался без собственных портовых мощностей на Дальнем Востоке, откуда уголь отгружался на выходные рынки Юго-Восточной Азии.

Аналитик ИК «БрокерКредитСервис» Севастьян Козицын считает, что неожиданное появление такого крупного партнёра может вызвать очередную корпоративную войну. Ведь, чтобы получить возможность блокировать важные решения совета директоров ОАО «Восточный порт», «Сибуглемету» достаточно перекупить у акционеров всего 1,5% акций и довести свою долю до 25%. «С другой стороны, «Сибуглемет» может предложить акционерам дополнительные средства на увеличение пропускной способности порта», – говорит эксперт.

ПАВЕЛ АРАБОВ

Инфраструктура | Мнение

Инвесторам нужны гарантии

Необходимо привлекать частных инвесторов к строительству дорог и развитию дорожной сети в Российской Федерации. Из тех механизмов государственно-частного партнёрства, которые появились за последние два года, выделяю концессионную схему и привлечение средств Инвестиционного фонда.

Надо отметить, что, когда мы начали работать с первыми проектами платных дорог, мы поняли, что концессионная схема в применении её к Инвестфонду вызывает очень много трудностей. Прежде всего концессионный закон и сама логика концессии требуют того, чтобы проект уже был сформирован, чтобы земля была выкуплена и концессионная конкурсная документация была готова. Но в Российской Федерации очень мало готовых проектов. Большинство тех, которые есть, – это советское наследие. А уж проектов, имеющих заключение Главгосэкспертизы, вообще единицы. Поэтому, когда мы стали соотносить Инвестфонд и концессию, мы поняли, что, к сожалению, не можем финансировать из него выкуп земли и разработку документации. Надо сказать, что мы очень долго (и не только по нашей вине) согласовывали изменения, которые бы нам позволили начать это дело. Сейчас эта проблема снята: можно выкупать землю и финансировать разработку конкурсной документации из Инвестфонда. Более того, мы сейчас заложили несколько проектов на стадии разработки проектной документации. Мы пока решили профинансировать только проектную документацию по таким масштабным проектам, как трасса Москва – Санкт-Петербург и ЦКАД вокруг Москвы.

Нам нужно срочно принимать поправки в концессионный закон, которые бы позволяли чётче подходить к конкурсам по выбору инвесторов, давали бы возможности предоставлять инвестору гарантии по минимальной доходности. Это очень важно, потому что в тех конкурсах, которые сейчас проходят, инвесторы не очень охотно участвуют. Всё-таки это новая тенденция для России, а существующий закон не очень совершенен. Другой вопрос – будут ли реализованы гарантии или нет. Это уже зависит от качества проработки документации и от того, как мы грамотно оценили транспортный поток по этим магистралям. Я надеюсь, что все проекты, которые у нас есть в работе, будут профинансированы и мы продолжим их реализацию.



Максим Быстров, заместитель министра регионального развития Российской Федерации

Объявление | Конкурс

Юго-Восточная дорога – филиал ОАО «Российские железные дороги» проводит открытый конкурс №1 с целью выбора организации для разработки, производства и поставки подвижного пункта управления руководителя гражданской обороны и железнодорожного мобильного комплекса для очистки воды (СКО-1,5/0,8-1К) в 2008 году

Конкурс (вскрытие конвертов с предложениями) состоится 21 марта 2008 г. в 10.00 по адресу: 394036, г. Воронеж, пр. Революции, 18, к. 244.

Конкурсные предложения организаций принимаются до 10.00 21 марта 2008 г.

Детальная информация, касающаяся предмета конкурса, порядка его проведения, содержится в конкурсной документации, которая может быть получена организациями или юридическими лицами после осуществления безвозвратного платежа в размере 2000, 00 руб. (двух тысяч рублей с учётом НДС) по адресу: 394036, г. Воронеж, пр. Революции, 18, к. 430 в рабочие дни с 9.00 до 16.00, перерыв с 12 до 13.00.

Информацию о проведении конкурса можно получить по телефонам: (4732) 65-22-51, (4732) 65-28-81, факс: (4732) 65-31-63.

Оплата осуществляется банковским переводом по следующим реквизитам:

ИНН 7708503727
КПП 997650001
Р/сч №40702810400016073004

БИК 042007793
Кор/сч 30101810200000000793
Название банка: г. Воронеж, ОАО БАНК «Юго-Восток».
Получатель: Юго-Восточная железная дорога – филиал ОАО «РЖД».
Назначение платежа: «За конкурсную документацию №1».
Для ознакомления конкурсная документация выложена на сайте http://www.uvzd.rzd.ru (раздел «Открытые конкурсы»).

Организатором открытого конкурса является Юго-Восточная железная дорога – филиал ОАО «РЖД».

К участию в конкурсе допускаются организации и юридические лица, выкупившие конкурсную документацию, подавшие в установленные сроки надлежащим образом оформленные конкурсны предложения и имеющие квалификацию, соответствующую требованиям заказчика.

Для получения конкурсной документации при себе необходимо иметь:

- паспорт,
 - карточку с основными сведениями об организации (полное название организации, фактический и юридический адреса, банковские реквизиты, контактный тел./факс, контактное лицо),
 - оригинал платёжного поручения с отметкой банка об исполнении,
 - доверенность на право получения документации (на сотрудника) или копию протокола о назначении на должность (для генерального директора/директора).
- Заказчик оставляет за собой право внести дополнения и изменения в конкурсную документацию, принимать или отклонять любое конкурсное предложение, а также прекратить процедуру конкурса и отказаться от всех конкурсных предложений в любое время до заключения договора без объяснения причин. Не несёт при этом никакой ответственности перед участниками, которым такое действие может принести убытки.
- Победителем конкурса будет признан участник, предложивший лучшие условия.

WWW.BUSINESSDIALOG.RU
WWW.EURASMET.RU

II КОНФЕРЕНЦИЯ

↓

МЕТАЛЛУРГИЯ - РЖД:
стратегия взаимного успеха

СТРАТЕГИЧЕСКИЙ СПОНСОР

РЖД Российские железные дороги

28 ФЕВРАЛЯ 2008 Г.,
отель "Рэдиссон САС Славянская"

Организаторы

Генеральный спонсор

Спонсор

Генеральный медиа-партнер

Официальная газета

Медиа-партнеры

Компания «БизнесДиалог»:
Тел./факс: +7 (495) 262-98-15,
+7 (495) 940-67-72
E-mail: info@businessdialog.ru

Журнал «Металлы Евразии»:
Тел.: +7 (495) 784-69-71
Факс: +7 (495) 784-69-70
E-mail: subscribe@eurasmet.ru

БизнесДиалог

Металлы Евразии

УГМК

МЕТАЛЛОИНВЕСТ

РЖД.партнер

Гудок

Gudok.ru

deliver

РЕКЛАМА

Rail Group

ГРУППА КОМПАНИЙ

ВКМ

ЛИЗИНГ

Операционный
и финансовый лизинг
подвижного
и тягового состава

123100, г. Москва, ул. Манталинская, д.5а
Тел/факс: +7 (495) 933-0063,
www.railgroup.ru, e-mail: info@railgroup.ru
www.vkmleasing.ru, e-mail: info@vkmleasing.ru

РЕКЛАМА

ПАРТНЁРЫ | МНЕНИЕ

Сеть дорог едина

Игорь Чижевский, начальник управления железнодорожного транспорта ОАО «ГАЗ»:
– У тысяч предприятий России есть свой железнодорожный комплекс, нередко мощный, с хорошо отлаженной системой работы. У ОАО «ГАЗ» – почти 100 км развёрнутой длины путей, четыре станции, сортировочная горка, звеносборочная база, десять локомотивов, семь кранов на железнодорожном ходу и разная путейская техника.



ФОТО: АЛЕКСАНДР ЕДУКОВ

И для всех работников управления, и для наших ветеранов стало приятной неожиданностью, что ОАО «РЖД» признало ОАО «ГАЗ» лучшим владельцем подъездного пути и вручило нам приз – статуетку первого министра путей сообщения России Павла Мельникова. Вместе с тем сеть железных дорог в стране едина. Да, есть пути общего и необщего пользования, но, кому бы они ни принадлежали, задача у всех одна – привлечение клиентов, увеличение объёма перевозок железнодорожным транспортом. Автозавод ещё только начал строиться, а автозаводская железная дорога уже работала. В 60 – 70-е годы, когда шло техническое перевооружение ГАЗа, мы ввели тепловозную тягу и электроцентрализацию. Тогда же стали оперативно взаимодействовать с подразделениями Горьковской дороги, ввели совместное суточное планирование со станцией Горький-сортировочный, начали формировать маршрутные поезда, а их более тысячи в год. Такое взаимодействие позитивно сказывается на работе магистрали – приводит к снижению простоя вагонов, повышению скорости продвижения грузов, к высвобождению мощностей станции Горький-сортировочный. Секреты того, как мы добились успеха, просты. Естественно думать о прибыли, но ведь повышать тарифы на услуги мы не можем, чтобы не потерять наших клиентов, работающих через ОАО «РЖД». Приходится разумно подходить к расходам. Мы поставили счётчики расхода воды, экономим электроэнергию, внедряем энергосберегающие технологии, механизмируем и автоматизируем малоэффективный ручной труд. Создали локальную компьютерную сеть. Оптимизировали запасы расходных материалов на складах, чтобы ничто не лежало мёртвым грузом. Присматриваемся к опыту работы других предприятий и станций. И всё новое, что подходит для наших условий работы, внедряем у себя. Мы продолжим развивать хозяйство. В ближайших планах – автоматизировать сортировочную горку, что поможет ускорить оборот вагонов и сделает условия труда безопаснее. И ещё отмечу, что пока ещё встречается среди железнодорожников мнение, мол, куда от нас клиенты не денутся, всё равно к нам придут. Но конкуренция усиливается, например, со стороны автотранспорта. Поэтому железнодорожники ОАО «РЖД» и других предприятий должны чувствовать себя в одной упряжке. Ведь общий успех зависит от всех нас, мы передаём вагоны и грузы друг другу, из рук в руки.

Куйбышевская | Ремонт

«Окно» на автомате

Впервые на Куйбышевской дороге во время летних путевых работ «окна» будут планироваться автоматически. Как рассказал заместитель начальника КбшЖД по путевому хозяйству Владимир Яковенко, автоматизированная технология предварительного планирования и согласования «окон» (АТ ПСО) в этом году впервые будет использована при проведении ремонтной путевой кампании и позволит более чётко выполнить график ремонта. Разработчик новой системы – Российский научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт информатизации, автоматизации и связи на железнодорожном транспорте. Заместитель начальника производственно-технического отдела дорожной дирекции по ремонту пути Владислав Панаев отметил, что использование АТ ПСО даст возможность службе перевозок разработать варианты графики пропуска поездов в «окна», своевременно подготовить необходимую документацию для проведения ремонтно-путевых работ. А службе пути – разработать календарный план проведения «окон», обеспечить готовность путевой техники, своевременную доставку людей и материалов к месту работ. «Преимущество новой технологии – чёткое соблюдение выполнения variantного графика для бесперебойного пропуска поездов во время проведения ремонтного «окна», – говорит Владислав Панаев. Диспетчерский аппарат магистрали сможет наблюдать на мониторе компьютера все «окна», причём с указанием вида ремонта на каждом из них. Кроме того, благодаря автоматизированному планированию путевые машинные станции должны обеспечить выработку ремонта в «окно» не ниже среднесетевого показателя, то есть 180 метров в час, тогда как в прошлом году средняя выработка ПМС составила 176 метров в час. В 2008 году на КбшЖД запланировано проведение 748 «окон» общей протяжённостью 9389,5 часа.

Дмитрий Попов,
сов. корр. «Гудка»
САМАРА

Стратегия | Развитие

Отложенный дублёр

Нерешительность бизнес-структур не позволяет ускорить начало строительства Северо-Сибирской магистрали



ФОТО: МАКСИМ КАШИРИН

Инициатива властей российских регионов о форсировании проекта Севсиба не была поддержана на V Экономическом форуме в Красноярске. Из-за недостаточного количества заинтересованных сторон подписание меморандума о прокладке дублёра Транссиба отложено на неопределённый срок.

Ещё в прошлом году проект строительства Севсиба, стоимость которого оценена в 1,5 трлн руб., был внесён в «Стратегию развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года». Согласно документу магистраль протяжённостью 1892 км должна пролечь через ряд сибирских регионов по маршруту Нижневартовск – Белый Яр – Ельчимо – Усть-Илимск. Кроме того, проект предусматривает и дополнительное 110-километровое ответвление от будущей станции Ельчимо до Чадобецкого рудного залегания.

Наличие железной дороги – необходимое условие для активного развития северных регионов России

Несмотря на то, что «Стратегией» линия определена в качестве технологической, потенциальные участники проекта склонны характеризовать её гораздо шире. «Севсиб рассматривается в качестве параллельного Транссибу хода, пропускные способности которого сегодня ограничены. К тому же проект позволит вовлечь в производственный оборот ресурсную базу Сибири», – отметил на форуме министр транспорта России Игорь Левитин. Не устраивает регионы и слишком далёкая перспектива начала строительства железной дороги. По словам вице-президента ОАО «РЖД» Валерия Решетникова, согласно «Стратегии» сроки реализации проекта лежат за пределами 2015 года. «Севсиб должен быть реализован как можно быстрее», – уверен губернатор Томской области Виктор Кресс, объясняя необходимость фор-

сирования строительства бурным развитием промышленности региона. По его словам, до 2020 года приток инвестиций в область прогнозируется на уровне свыше 1 трлн руб., которые пойдут в том числе на развитие нефтегазоконденсатного комплекса правобережья Оби, создание горно-металлургического комплекса и ряд проектов в области лесопереработки. Основываясь на объёмах ожидаемых инвестиций, специалисты Томской облмагистратии прогнозируют к 2020 году увеличение объёма грузоперевозок по железной дороге в три раза. При этом существующий участок Томск-2 – Тайга, ведущий к Транссибу, уже загружен на 80 – 85%. По мнению руководства региона, при таком росте грузопотока новая линия придётся весьма кстати. «Инициативу регионов по перенесению сроков реализации проекта Севсиба на более ранний срок трудно не приветствовать.

Мы готовы совместно работать не только на стадии подготовки проекта к обращению в Инвестфонд с предложением о софинансировании строительства, но и далее – в качестве технических экспертов, возможно, строителей, я уж не говорю о будущей эксплуатации, где без нас не обойтись», – сообщил «Гудку» Валерий Решетников, предположивший, что заявка в Инвестфонд может быть подана уже через 1 – 1,5 года. Однако в Минтрансе России полагают, что сроки начала возведения магистрали не будут пересмотрены. «Раньше 2015 года проект не будет реализован, поскольку в федеральную целевую программу развития транспорта на 2010 – 2015 годы уже внесён целый ряд приоритетных проектов в области нового железнодорожного строительства», – сообщил «Гудку» Игорь Левитин, отметив, что согласно планам Минтранса в Сибирском федеральном округе до 2015 года будет введено до 2 тыс. км новых линий.

Приволжская | Контроль

Как в аптеке

Взвешивающий рельс защищает интересы дороги и повышает безопасность движения



ФОТО: ИВАН ГРОМ

Взвешивающий рельс определяет точный вес груженого вагона за считанные секунды

оказалось 73 тонны», – говорит Виктор Волхонский. По словам начальника технического отдела службы вагонного хозяйства Виктора Онохова, столь значительный перегруз изнашивает вагоны. В рельсах, также рассчитанных на определённую нагрузку, от перегруза возникают дефекты. Это может стать причиной схода поезда с пути. Новшество оценили и клиенты магистрали. «Взвешивание подвижного состава на ПривЖД направлено на предотвращение крушений

и профилактику нарушений, связанных с загрузкой вагонов. Нас, грузоотправителей, это дисциплинирует. Мы стали тщательнее контролировать вес грузов у себя, ведь из-за нарушений может произойти сход и на наших подъездных путях», – сказала «Гудку» Вера Логинова, ведущий инженер по транспорту ОАО «Вольскимент», одного из крупных грузоотправителей дороги. Кроме Озюнок веса установлены ещё на трёх станциях ПривЖД – Им. Максима Горького, Анисовка и Аксарайская-2. **Инга Сундукова,**
сов. корр. «Гудка»
САРАТОВ

Северо-Кавказская | Кадры

Студенты выручат

СКЖД ищет способы сокращения оттока работников на олимпийские объекты

ДЕПАРТАМЕНТ УПРАВЛЕНИЯ ПЕРСОНАЛОМ ОАО «РЖД» ПРЕДЛАГАЕТ МАГИСТРАЛИ ЛИКВИДИРОВАТЬ КАДРОВЫЙ ГОЛОД ЗА СЧЁТ СТУДЕНТОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВУЗОВ И ПРЕДОСТАВЛЯЯ СПЕЦИАЛИСТАМ ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ МАТЕРИАЛЬНЫЕ НАДБАВКИ.

В управлении СКЖД кадровую проблему называют остройшей, отмечая, что недостаток на предприятиях дороги большого числа работников напрямую угрожает освоению объёмов летних путевых работ. «В этом году планируем отмонтировать более 760 км пути, – говорит начальник службы пути СКЖД Эдуард Барсегов. – При этом надо заменить 290 комплектов стрелочных переводов, в том числе 250 – на железобетоне. После завершения работ более чем на 90 км магистрали снизится протяжённость пути со сверхнормативным сроком капитального ремонта. Кроме того, на 240 км увеличится протяжённость пути на железобетонном основании и на 210 км удлинится бесстыковые участки. Всё это позволит снизить количество ограничений скорости по дефектности шпал на 10%. А усиление несущей способности земполотна за счёт очистки балласта на 634 км уменьшит число предупреждений по выплескам

на 25%. В результате скорость повысится более чем на 192 км магистрали. Вместе с тем начавшееся строительство олимпийских объектов, требующее привлечения значительных трудовых ресурсов, способно значительно усложнить дороге выполнение поставленных задач». По словам руководителя Дирекции по ремонту пути Александра Запольского, текучесть кадров за последние два года выросла с 13 до 29%, а по основным специальностям, таким, как монтеры пути и машинисты путевых машин, она даже превысила 50%. Из уволившихся по собственному желанию в прошлом году большинство причиной увольнения назвали низкую зарплату. И даже несмотря на то, что её уровень в нынешнем году вырос на 21%, он по-прежнему остаётся ниже среднесетевого и окладов рабочих на олимпийских стройках. Похожая ситуация наблюдается и в Дирекции по эксплуатации и ремонту путевых машин. Здесь, несмотря на то, что в декабре машинисты в среднем зарабатывали по 21 тыс. руб., уровень текучести кадров составляет 16%. В прошлом году, как сообщил начальник дирекции Александр Мурлычев, с предприятия уволились 69 машинистов и их помощников, в то время как обучение по

этим специальностям прошли 63 человека. Однако, как отмечают в департаменте управления персоналом ОАО «РЖД», кадровую ситуацию на СКЖД нельзя назвать критической. «Безусловно, нехватка кадров может ощущаться на отдельных дистанциях, и не только на близких к Сочи, в частности на Таганрогской. Здесь сказывается географическое положение – близость крупного промышленного центра – Ростова-на-Дону», – говорит заместитель начальника департамента Олег Шунатов, отмечая, что у СКЖД даже при высокой текучести кадров есть действенные способы восполнить недостаток работников. «Прежде всего для удержания работников руководство дороги имеет право на индивидуальное материальное стимулирование за счёт региональных надбавок. Кроме того, на полигоне дороги находится Ростовский государственный университет путей сообщения, готовый формировать по принципу студенческих отрядов бригады ребят на летние путевые работы, о чём неоднократно заявляло руководство вуза», – замечает Олег Шунатов. **Игорь Евдокимов,**
сов. корр. «Гудка»
РОСТОВ-НА-ДОНУ

МНЕНИЕ | ЭКСПЕДИТОР

Оптимальный вариант

Производители Европы зависят от рельсов



ФОТО: АНТОНИ КАЛИНИЙ

Наталья Юхас, директор экспедиторской компании ORIENTSPED (Венгрия)

– Госпожа Юхас, как вы оцениваете ситуацию с перевозкой продуктов питания из Венгрии и других стран Восточной Европы в Россию и СНГ?

– Ситуацию по перевозкам продуктов питания в общем за последние 5 – 6 лет можно назвать плачевной. Подвижной состав общего парка находится в очень плохом состоянии, вагоны практически не пригодны к перевозке. Кроме того, железные дороги не могут предоставить грузоотправителям необходимое количество крытых вагонов.

Во время проведения в мае 2007 года в Сербии очередного ежегодного международного совещания по согласованию объёмов перевозок представители железнодорожных администраций России, Украины, Венгрии и стран бывшей Югославии обозначили проблему транспортировки продуктов питания, в том числе и консервов, и намерены были найти её решение.

С тех пор прошёл почти год. Но решений пока не последовало.

Единственным изменением в этом сегменте перевозок можно назвать произошедшую приватизацию изотермического подвижного состава в ряде стран. После чего в ноябре, в самый разгар перевозочного сезона, остановился экспорт изотермического подвижного состава в ряде стран. После чего в ноябре, в самый разгар перевозочного сезона, остановился экспорт изотермического подвижного состава в ряде стран. После чего в ноябре, в самый разгар перевозочного сезона, остановился экспорт изотермического подвижного состава в ряде стран.

– Как раньше перевозились консервы из Венгрии в Россию? Когда возникла эта проблема с транспортировкой по железной дороге и в чём, собственно, преимущества железных дорог?



ФОТО: АНТОНИ КАЛИНИЙ

Консервы чувствительны к ценам на рельсы

Невозможность дешёвого и надёжного способа перевозки – доставки товара железнодорожным транспортом – может привести к закрытию и банкротству многих заводов. Думаю, необходимо создание новых тарифных условий перевозок для заинтересованности фирм, владеющих собственным подвижным составом, в осуществлении перевозок из Венгрии и стран Евросоюза на Россию и страны СНГ.

ПЕРЕВОЗКИ | СКОРОПОРТ

Заграница нам интересна

Конкурировать с флотом пока сложно



ФОТО: АНТОНИ КАЛИНИЙ

Несомненное преимущество железной дороги – объёмы загрузки

Импортные продукты питания попадают в Россию преимущественно через морские порты. Однако опрошенные «Гудком» участники перевозочного бизнеса уверены, что значимый объём скоропорта может привлекаться и через сухопутные пограничные переходы.

Европейская интеграция

«Этот рынок очень интересен для операторов, но, к сожалению, пока малодоступен», – отметил в беседе с «Гудком» исполнительный директор компании «Агентство Реферевозки» Дмитрий Ермоленко.

По словам генерального директора ОАО «Рефсервис» Николая Аверкова, компания заинтересована в выходе на европейский рынок и уже предпринимает к этому первые шаги. «Мы оцениваем рынок перевозок продуктов питания из Европы как перспективный. Впрочем, следует отметить, что перевозки на этом направлении сопряжены с определёнными сложностями. Прежде всего из-за необходимости проезда транзитом через территорию Украины, которая не заинтересована допускать сторонний изотермический подвижной состав, если хватает местного. Кроме того, себестоимость перевозок в изотермическом подвижном составе, особенно в рефрижераторных секциях, достаточно велика, и потенциальные клиенты более ориентированы на автотранспорт. Но конкуренция с автотранспортом на этом направлении вряд ли может считаться справедливой, поскольку зачастую фуры идут с большим перегрузом. Если бы автоперевозчики работали строго по правилам, думаю, экономика перевозок единицы груза была бы сопоставимой. И тогда в игру вступило бы несомненное преимущество железнодорожного транспорта – объёмность загрузки».

Мы уже осуществили пробные перевозки фруктов из Германии в центр России, вина из Болгарии. Пока эти первые шаги не принесли ощутимой прибыли, но цель их по большому счёту не в этом, а в том, чтобы прорекламировать компанию, обозначить присутствие бренда «Рефсервис» в Европе. Это вполне укладывается в стратегию нашей материнской компании ОАО «РЖД», идущей курсом на интеграцию в европейскую транспортную систему», – отметил Николай Аверков.

Украина вне конкуренции

«Раньше существовало такое понятие, как «страны СЭВ», куда входили в том числе Румыния, Венгрия, Польша, Чехословакия. И

по межгосударственным соглашениям между СССР и этими странами в Союз поставлялись продовольственные грузы, в том числе по железной дороге, с отлаженной технологией перестановки вагонов на тележки соответствующей ширины колеи. После распада социалерия грузопоток сильно сократился, но определённый, причем стабильный, объём перевозок сохранился. При этом процесс пришёл к нормальному рыночному принципу, когда покупатель и продавец работают по коммерческим договорённостям между собой, а не по межправительственным соглашениям. Грузопоток достаточно значителен. По нашим данным, транзитом через Украину в Россию отсюда попадает 200 – 300 вагонов в месяц», – рассказал Дмитрий Ермоленко. «При этом в настоящее время основная масса этих грузов обслуживается изотермическими вагонами, принадлежащими «Укррефтрансу». Сказывается географическое преимущество украинской компании, имеющей прямой выход в страны Восточной Европы. Для частных операторов предоставление своего парка в эти страны является затруднительным. Это связано с получением согласования на разрешение курсирования по территории Украины. Достаточно сложно пройти процедуру согласования в странах, куда вагон направляется. Помимо этого, серьёзным барьером является оплата порожнего пробега по транзитным территориям, что составляет значительную долю в себестоимости этих перевозок. «Укррефтранс», находясь в структуре государственной железнодорожной администрации «Укразлинизция» (УЗ), работает по другой схеме, при которой его порожний пробег не учитывается.

Мало того, Украине выгодно ещё и потому, что за вагон, зашедший на территорию России, выставляются счета к оплате за пользование этим вагоном.

Ещё большой проблемой является подача под погрузку вагона с точки зрения взаимодействия с таможенными органами. Объяснить, что вагон перемещается как транспортная единица, а не как товар, довольно сложно. Необходимо оформление режима временного вывоза, который достаточно тяжело согласовать в таможенном управлении.

По мнению заместителя директора компании «Ховринский складской терминал» Валерия Медведова, частным операторам невыгодно перевозить продукты из Европы из-за различий в тарифных системах.

«Собственникам вагонов за счёт реформы в 2005 году Прейскуранта 10-01 созданы выгодные условия для работы на внутрироссийских направлениях: реальная вагонная составляющая, позволяющая собственникам подвижного состава выстраивать эффективную экономику перевозок. Но у российского бизнеса и у российского потребителя есть интересы к поставкам продовольствия из Европы. Однако они оказываются вне интересов собственников вагонов. Нашей компании, например, невыгодно отвлекать вагоны-термосы с внутрироссийских перевозок. Грузоориентировать их на международные. Потому что в этом случае вагонная составляющая тарифа для собственных и арендованных вагонов составит лишь 15%, что по меньшей мере вдвое ниже, чем при перевозках по России. Попытка же сделать перевозку рентабельной делает конечную цену для грузоотправителя отпугивающей», – отметил он.

Решение есть

«У нашей компании пока нет опыта работы с Европой, мы не занимались этим, оценив перечисленные сложности и затраты. Но хочу сказать, что ситуация постепенно меняется к лучшему. Насколько нам известно, «Укррефтранс» пытаются постепенно выделить в самостоятельную бизнес-структуру. В этом случае он вынужден будет рассчитываться с УЗ за груженный и порожний пробег как любой другой оператор. Это, естественно, уравнивает шансы в плане экономики перевозок. Во-вторых, при регулярном обсуждении в Совете по железнодорожному транспорту государств – участников СНГ вопросы выхода частных вагонов, в том числе изотермических, на территории сопредельных государств постепенно упощаются, становится легче согласовать полигоны их обращения», – отметил Дмитрий Ермоленко. По его словам, для вхождения на данный рынок возможен вариант формирования компании, имеющей собственный подвижной состав как в РФ, так и в стране-экспортёре. «Это значительно упростит перевалку. Именно такую схему мы прорабатываем для перевозок из Китая. По китайской железной дороге до пограничных переходов Гродеково, Золотое Звено или Забайкальск груз может доставляться на подвижном составе, соответствующем нормативам КНР, с перевалкой на границе на российский подвижной состав», – уточнил Дмитрий Ермоленко.

МНЕНИЕ | ОПЕРАТОР

Термос-контейнер – для импорта

Алевтина Кириллова, директор ООО «САНГЕЙТ»:

– Основной грузопоток импортных скоропортящихся грузов в Россию идёт из Америки, Канады, Африки, стран Евросоюза. Большую часть номенклатуры составляют мясо, курица, фрукты, рыба, консервированная продукция и детское питание. Соккупные годовые объёмы поставок скоропорта в Россию составляют не менее 5 млн тонн ежегодно, причём основной грузопоток «холодных» грузов поступает в страну через порты Санкт-Петербурга, Новороссийск, Калининград и Прибалтику. Однако импорт продовольствия в Россию растёт быстрее, чем возможности отечественных портов по его перевалке.

Так, порт Санкт-Петербург оказался практически не готов к росту объёмов перевалки импортных скоропортящихся грузов. Практически нет крупных холодильных складов, где груз может временно храниться и отгружаться партиями под заказы потребителей.

Отмечу, что данная схема чётко отработана и эффективно функционирует в портах Балтии. Например, на сегодняшний день в Клайпеде расположены два мощных рефрижераторных терминала, которые полностью удовлетворяют требованиям Евросоюза по перегрузке рефрижераторных грузов. Их совокупные перевалочные мощности составляют не менее 40 тыс. тонн.

Развитая система холодильных складов в порту Клайпеды и прочих портах прибалтийских стран способствует тому, что основная часть продовольствия в РФ ввозится по-прежнему морем с перевалкой и дальнейшей доставкой автомобильным транспортом или рефрижераторами. Когда речь идёт о перевозках малых партий, конкурентоспособность автотранспорта резко возрастает. Вести рефрижераторными секциями выгодно, когда одновременная отгрузка составляет не менее 180 тонн, а экономика перевозок рефрижераторными секциями рефрижераторных грузов, когда количество рефрижераторных секций превышает 6 единиц. Перевозить одиночные рефрижераторы по железной дороге



ФОТО: АЛЕКСАНДР СЕВЕРОВ

Незначительное количество консервированной продукции ввозится в крытых вагонах

невозможно, поскольку без сопровождения велик риск хищения груза. Автомобильный рефрижераторный транспорт позволяет перевозить малые партии с полной гарантией сохранности и товара, и его качества. Оценивая грузопоток скоропорта из Европы, поступающий через сухопутные пограничные переходы, можно отметить, что объёмы перевозок в данных направлениях невысокие и практически весь груз везётся автотранспортом. Лишь незначительное количество консервированной продукции и детского питания в летнее время ввозится в крытых вагонах или универсальных контейнерах.



ФОТО: АЛЕКСАНДР СЕВЕРОВ

Импорт продовольствия растёт быстрее, чем новые причалы

Основная проблема при перевозках рефрижераторов на сухопутном маршруте, например, Чехия – Москва через пограничный переход Чоп, состоит в отсутствии обратной загрузки рефрижераторов, что делает перевозку экономически невыгодной. Также нет практики транспортировки рефрижераторов на европлатформах после смены колеи 1520 мм на 1435 мм. Не отработана логистика оборотного парка рефрижераторов, минимизирующая простои платформ в пунктах перевалки под ожиданием возврата контейнера.

Кроме того, на железных дорогах по-прежнему нет инфраструктуры для технического обслуживания, ремонта, дозаправки, промывки, хранения рефрижераторных контейнеров. Нет и общесетевых условий перевозок, разработанных и согласованных в соответствии с техническими регламентами железнодорожного транспорта. На мой взгляд, для сегодняшней активизации грузопотоков скоропорта через сухопутные переходы надо начинать предлагать услугу импортных перевозок в контейнерах-термосах, которые не требуют сопровождения, их значительно проще эксплуатировать, они не требуют инфраструктуры для технического обслуживания и могут использоваться как универсальные контейнеры по всей сети РЖД.

Полосу подготовил Вячеслав ЗАКАТАЕВ



События | Факты

Ещё увидимся

Центр молодёжных проектов РЖД планирует провести в этом году четыре слёта – три региональных и один всероссийский. В первой декаде июня в Ростове-на-Дону пройдёт молодёжный слёт дорог, расположенных в европейской части страны, в конце месяца в Красноярск съедутся молодые работники из центральных регионов, а в июле в Хабаровске соберутся дальневосточники. По итогам трёх встреч определится состав участников общероссийского Слёта молодёжи ОАО «РЖД», который, как и в прошлом году, пройдёт в сентябре – октябре в Москве. Кроме того, состоится несколько дорожных слётов. Ближайший из них – с 13 по 16 марта – проведёт Московская магистраль. Одна из главных задач слётов – создание площадок для объединения молодёжи, формирования инициативных проектных команд, отработки различных профессиональных навыков и механизма «обратной связи».

Важное решение

Начальник КбшЖД Анатолий Левченко подписал распоряжение о создании дорожного Совета по делам молодёжи. Совет станет региональным аналогом Совета по делам молодёжи при президенте ОАО «РЖД». 15 января этого года был утверждён состав нового органа. Помимо председателя – начальника магистрали, в него вошли руководители служб и дирекций дороги, представители дорпрофсожа и Совета молодых специалистов. Первое заседание совета состоится весной. Ожидается, что на нём будут представлены проекты по повышению эффективности работы молодых сотрудников КбшЖД.

Спросил, узнал – и заселился

В 2007 году на Северо-Кавказской дороге 68 молодых специалистов смогли улучшить свои жилищные условия и приобрести жильё с помощью ипотечной субсидии ОАО «РЖД». Примечательно, что это ровно в 2 раза больше, чем в 2006 году. На дороге считают, что такие показатели достигнуты в основном за счёт того, что на протяжении всего прошлого года молодых работников магистрали более активно информировали о действующей в компании льготной ипотечной программе. Вопросы решения жилищной проблемы, которую сама молодёжь ОАО «РЖД» считает одной из самых острых, постоянно обсуждаются советами молодых специалистов СЮКД.

Интернет | Планы

Новая версия

Вместе с остальной системой корпоративных сайтов существенное обновление претерпел и молодёжный интернет-ресурс ОАО «РЖД», который по-прежнему расположен по адресу: www.young.rzd.ru. Как рассказали «Гудку» разработчики ресурса – специалисты сектора интернет-коммуникаций департамента корпоративных коммуникаций ОАО «РЖД», молодёжный сайт, предыдущая версия которого действовала с октября прошлого года, нуждался в обновлении, так как пользователи указывали на необходимость её дополнения новыми разделами и сервисами. Новый сайт выдержан в том же стиле, что и основной портал компании, но структура его полностью видеоизменилась. Теперь посетителям доступны разделы, в которых отражается информация о работе Совета по делам молодёжи и принимаемых им решениях, о деятельности Центра молодёжных проектов ОАО «РЖД» и программах, которые он реализует. Появилась новостная лента, информирующая посетителей о деятельности молодёжных активов на всех 17 дорогах. На страницах сайта можно ознакомиться с проектами, которые молодёжь представила руководству компании в ходе слётов. Посетители ресурса уже оставили на форуме одобрительные оценки содержания сайта (прежде всего обращают внимание на то, что теперь можно получить гораздо больше полезной информации) и его нового облика. «Оформление в новом корпоративном стиле выглядит современнее», – замечает пользователь под именем KhoroshunovYY. С другой стороны, есть мнения и о том, что ещё многого не хватает. «В форуме, например, нет возможности просмотреть профиль собеседника, хотя бы в базовом наборе – настоящее имя, место работы, учёбы, возраст и т.д.», – считает пользователь vAlex. Разработчики ресурса учитывают все подобные замечания и продолжают совершенствовать сайт. В частности, появится интерактивный сервис, с помощью которого пользователи смогут искать своих друзей и одноклассников, сокурсников, коллег, соседей и т.д. «При создании сайта мы опирались на модели поведения молодёжи в Интернете. Эти исследования, а также наш предыдущий опыт показали, что наибольший интерес молодёжной аудитории вызывают именно интерактивные сервисы, предоставляющие широкие возможности для общения on-line», – рассказала «Гудку» начальник сектора интернет-коммуникаций Елена Масленникова. Авторы нового молодёжного ресурса надеются, что он станет эффективной площадкой для обмена информацией между молодёжью и руководством компании, а также «информационной доской для молодых специалистов, которые хотели бы связать своё будущее с железными дорогами». В этом должна помочь единая база вакансий ОАО «РЖД» для молодёжи, работу над которой также планируется завершить в 2008 году.

Образование | Перспективы

Не вузом единым

Корпоративный университет объединит кадры компании



ФОТО: ИРИНА ГОРБАТОВА

ОАО «РЖД» РАБОТАЕТ НАД СОЗДАНИЕМ КОРПОРАТИВНОГО УНИВЕРСИТЕТА (КУ), ЗАДАЧЕЙ КОТОРОГО СТАНЕТ ПРИУМНОЖАТЬ И ДОПОЛНЯТЬ ПОЛУЧЕННЫЕ В ГОДЫ СТУДЕНЧЕСТВА ЗНАНИЯ И ПОВЫШАТЬ КВАЛИФИКАЦИЮ СОТРУДНИКОВ КОМПАНИИ.

О том, что развитие кадрового потенциала становится основным фактором развития российской экономики, в последнее время говорят с самых разных трибун. Президент РФ Владимир Путин, например, выступая на расширенном заседании Госсовета 8 февраля, заявил, что «переход России на инновационный путь развития связан с масштабными инвестициями в человеческий капитал», а «развитие национальной системы образования становится ключевым элементом создания конкурентоспособных специалистов».

Успешный опыт создания собственных образовательных структур крупными российскими компаниями показывает, что такая форма образования, как корпоративный университет, позволяет эффективно развивать и совершенствовать кадровый потенциал. Естественно, ОАО «РЖД» не могло остаться в стороне от этого процесса. Причём идея создания подобной структуры прорабатывается сразу с двух сторон – непосредственно Департаментом управления персоналом и молодыми железнодорожниками, которым в будущем предстоит стать студентами корпоративного университета РЖД.

Свое видение будущего КУ в виде отдельного проекта молодёжный актив вскоре собирается представить руководству компании. Собственно, этот проект вырос из другого – Международного молодёжного городка ОАО «РЖД», о котором «Гудок» писал ранее. Его авторы, исследовав международный и российский опыт корпоративного обучения, пришли к выводу о том, что именно корпоративный университет является наиболее перспективной формой развития и обучения специалистов по программам, учитывающим специфику конкретной компании. Потому и трансформировали свою первоначальную идею в более масштабный проект.

«Корпоративный университет будет готовить именно тех специалистов, в которых есть потребность у компании сегодня или будет завтра, и давать знания, которые в обычном вузе просто не дают, но самое главное – делать это в предельно сжатые сроки», – рассказал «Гудку» инженер службы корпоративной информатизации СЮКД Евгений Москвин, являющийся одним из авторов проекта. Он подчёркивает – у корпоративного университета особая,

Традиционные университеты не смогут создать единый корпоративный стиль мышления и управления среди специалистов разных поколений и разных дорог

уникальная миссия. «У традиционных образовательных программ при всей их силе, фундаментальности есть уязвимое место – слабая корпоративная составляющая, а для ОАО «РЖД», филиалы которого находятся в разных регионах или даже странах, очень важно чувствовать себя единым целым», – поясняет Евгений Москвин. По его мнению, у выпускников корпоративных университетов вырабатываются единый управленческий язык, взаимопонимание и культура коллегиального принятия решений.

Исследования разработчиков проекта показали, что на создание собственной образовательной структуры компаниям требуется, как правило, не меньше двух лет. В то же время в ОАО «РЖД» она будет создаваться не с нуля.

«В 2007 году, в соответствии с функциональной стратегией развития кадрового потенциала, у нас начал функционировать Корпоративный центр развития профессионального обучения персонала, который будет поэтапно перерастать в корпоративный университет», – рассказал «Гудку» заместитель начальника департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Николай Стеблянский. Главный довод в пользу создания КУ, по его мнению, заключается в том, что в быстро меняющихся условиях одной из главных проблем любой компании становится «несоответствие знаний, навыков и компетентности персонала вызовам внешней среды и требованиям бизнеса».

В последние годы в России корпоративные университеты растут как грибы после дождя. Они появились у РАО «ЕЭС России», ОАО «ГМК «Норильский никель», ОАО «Северсталь» и многих других крупных компаний. Как считают эксперты, это закономерное следствие изменений в экономике и на рынке труда. «Корпоративных университетов появляется всё больше по той причине, что традиционные, государственные образовательные программы инерционны, вузы не успевают за меняющимися кадровыми потребностями развивающихся отраслей. А КУ дают те зна-

ния, которые «затачивают» выпускников вузов под требования компании и выполняют заказы не за несколько лет, а, к примеру, за пару месяцев», – прокомментировала «Гудку» главный специалист отдела проектов в сфере высшего образования Национального фонда подготовки кадров Татьяна Дубова.

По её словам, КУ станут не столько конкурировать с отраслевыми вузами, сколько способствовать максимальному приближению традиционного профобразования к интересам отрасли.

«Корпоративный университет действительно будет способствовать приближению вузовского образования к требованиям бизнеса, так как в его функцию будет входить не только разработка корпоративных требований к выпускникам вузов и техникумов, но и организация эффективного взаимодействия с этими учебными заведениями», – согласны с такой точкой зрения в департаменте управления персоналом ОАО «РЖД».

Вместе с тем в обычных вузах пока осторожны в своих оценках и предположениях относительно перспектив КУ. «С одной стороны, корпоративный университет – это успешная практика многих зарубежных компаний, а с другой – это серьёзный проект, который потребует поиска преподавательских кадров, создания новой инфраструктуры, в общем, колоссальной работы и значительных материальных вложений со стороны ОАО «РЖД», – считает президент Ассоциации транспортных вузов России, ректор Московского государственного университета путей сообщения Борис Левин, подчёркивая, что отраслевая вузовская система уже успешно помогает компании в переподготовке и повышении квалификации её работников и нацелена на ещё более тесное сотрудничество в будущем.

Тем не менее создание первого корпоративного университета на российских железных дорогах – лишь вопрос времени, которое потребуется для проработки идеи и её практической реализации.

Справка «Гудка»

Корпоративный центр развития профессионального обучения персонала – структурное подразделение ОАО «РЖД» – создан 23 марта 2007 года для внедрения новых образовательных технологий развития и обучения персонала компании, организации планирования и выполнения программ подготовки, переподготовки и повышения квалификации работников, совершенствования учебно-методической работы 53 учебных центров и дорожно-технических школ, повышения эффективности взаимодействия с вузами.

Проект | Автор

Минимум бумаг – максимум дела

За этим проектом Октябрьской магистрали с интересом наблюдают не только молодёжные активы на сети, сам начальник ОЖД, но и руководство компании. Идея перестроить систему общественной работы железнодорожников в возрасте до 30 лет была одобрена президентом ОАО «РЖД» Владимиром Якуниным в конце прошлого года. Насколько успешно реализуется проект «Молодёжная политика: региональный аспект» и придут ли на смену советам молодых специалистов комитеты по делам молодёжи, рассказывает один из авторов идеи.



Елена Коваленко, председатель комитета по делам молодёжи ОЖД, инженер отдела экономики дирекции по ремонту пути «Путьрем» ОЖД

– Елена, откуда появилась идея создать новую региональную структуру по работе с молодёжью?

– На прошлогоднем Всероссийском слёте молодёжи ОАО «РЖД» поднималось много проблем, одна из которых такова: региональная молодёжная политика компании неоднородна, а потому не везде эффективна. Там же, на слёте, сложились костяк нашей группы. Позднее к нам присоединились ребята с дороги, которые по ходу вносили ценные замечания и предложения. Так, готовая к ноябрьскому слёту молодёжи ОЖД, мы параллельно развивали и проект.

К тому времени пришло понимание, что двигать корпоративную молодёжную политику в регионах должен какой-то особый механизм, который бы позволял ребятам с дорог теснее общаться, иметь по-настоящему действенную обратную связь с руководством компании без сложных бюрократических барьеров, из-за чего молодёжь часто валится в собственных проблемах и теряет мотивацию к работе и новым идеям. Причём этот механизм мог бы одинаково успешно выстроиться на всей сети и привести работу с молодёжью на дорогах к единому знаменателю.

На слёте мы представили наш проект президенту компании и начальнику дороги, он был одобрен. Так при поддержке и участии руководителей ОАО «РЖД» был создан наш молодёжный комитет, который в качестве пилотного проекта начал работу.

– Что он собой представляет?

– Мы задумывали, что комитеты по молодёжной политике будут встраиваться в региональные оперативные комиссии (РОК). Так что наш комитет уже сформирован и включился в работу РОК.



ФОТО: ИРИНА ГОРБАТОВА

Сейчас в нём занято 13 молодых специалистов: 6 – от отделений дороги, столько же руководителей функциональных секторов и председатель. Им стала я. Представители от НОД были избраны ещё на слёте молодёжи ОЖД, а вот руководителями секторов (информационного, образовательного, корпоративно-идеологического и других) стали ребята, которые уже имели наработку в этих областях ещё до появления комитета. Хочу обратить внимание, что комитет создан не как бюрократическая машина с должностными инструкциями, кабинетными интригами и прочим. У нас минимум бумаг, максимум дела. Ребята занимаются этой деятельностью параллельно с основной работой.

В то же время они должны будут составлять ежесвартальный и годовой отчёты. По их итогам в конце года мы будем переизбирать членов комитета. Дорога сюда тем, кто чего-то достигает, подаёт свежие идеи, должна быть открыта. – Но ведь очень трудно сочетать активную общественную работу с основной. Начальство

не журит за подобную инициативность?

– Это действительно сложно... зато интересно. Общественная работа требует дополнительного, иногда невероятного напряжения. Однако уже первые результаты придают новых сил и желания двигаться дальше.

– И каковы же эти первые результаты?

– В этом году комитет провёл уже три заседания: одно в составе РОК, где руководство комиссии познакомилось с нами и одобрило нашу деятельность, и два отдельных, на которых мы рассмотрели текущие организационные вопросы и определили задачи на перспективу.

Одна из наших основных задач – поддержка молодёжных проектов. Вот только один пример: сейчас активно разрабатывается родившийся на слёте молодёжи ОЖД проект совместного российско-финляндского предприятия по организации контейнерных перевозок между Россией и Финляндией. Здесь к молодёжи присоединилось уже и руководство дороги. И сложившаяся команда едина, ведь без опыта горы не свернёшь. Но ведёт проект его инициатор – молодой лидер Валерий Баккал. Уже налажен контакт с автоперевозчиками региона, проектными институтами, изучается опыт подобного вида деятельности в Калининградской области, на немецких, финских железных дорогах.

– Придётся ли молодёжному комитету опит советом молодых специалистов ОЖД и какова, на ваш взгляд, их дальнейшая судьба?

– Думаю, что наиболее инициативные ребята со временем войдут в комитет как активные участники,

Идея преобразовать молодёжную политику родилась на слёте

сами будут генерировать идеи и формировать проектные команды для их реализации. У них есть ценный опыт оказания помощи вновь пришедшим в компанию молодым людям при вхождении в должность и адаптации на месте. Это очень важная работа, которую нельзя прекращать. Добавлю, что к обсуждению некоторых вопросов начинаем привлекать ребят из вузов, ДЗО и дорпрофсожа и находим хороший отклик.

– Может ли что-то помешать реализации вашего проекта?

– Безусловно, пока есть проблема непонимания со стороны части коллег и некоторых руководителей. Иногда приходится выделять часть рабочего времени на общественную работу. Но мы снимаем эту проблему, когда достигнем реальных результатов, демонстрирующих то, что наши идеи работают. Мы уверены, что только конкретные результаты помогут комитету завоевать серьёзный авторитет и впоследствии стать примером для всей сети российских железных дорог.

Полосу подготовил СЕРГЕЙ НАГОРНЫЙ

Биатлон | Чемпионат мира

Три орла и львицы

Первенство планеты подарило болельщикам новые яркие звёзды

НА ЗАВЕРШИВШЕМСЯ В ШВЕДСКОМ ЭСТЕРСУНДЕ ПЕРВЕНСТВЕ МИРА 14 ЧЕЛОВЕК СТАЛИ ЧЕМПИОНАМИ И 30 ЧЕЛОВЕК ПОБЫВАЛИ В ПРИЗЁРАХ 11 ГОНОК. МНОГИЕ ИЗ НИХ ИЗВЕСТНЫ ПОКЛОННИКАМ БИАТЛОНА, НЕКОТОРЫЕ РАСКРЫЛИС С НЕОБЫЧНОЙ СТОРОНЫ. ЕСТЬ И ТЕ, ЧЬИ ИМЕНА ПЕРЖДЕ НЕ АССОЦИИРОВАЛИСЬ У НАС С ПОБЕДАМИ.

Невольно по ходу чемпионата вспоминались слова героини Нонны Мордюковой из фильма «Простая история». Хороший, скажем, Дмитрий Ярошенко гонщик. Но не орёл. Орлами на минувшем первенстве предстали трое – норвежцы Уле Эйнар Бьёрндален да Эмиль Хегле Свендсен и, что особо приятно, наш Максим Чудов.

Дело, разумеется, не в числе полученных наград или уровне подготовки. И Дима, и Николай Круглов, а вкупе с ними немцы Анди Бирнбахер и Михаэль Грайб получили в Эстерсунде по золотой и бронзовой медали. Никто не может их обвинить в чём-либо плохо сделанном. Они хорошо выступили. Только изюминки в их выступлениях не было, удачи, красоты. Кто сказал, что биатлон не может быть искусством, таким, каким является фигурное катание, синхронное плавание или художественная гимнастика?! Может!

Присмотритесь к суховатому, пусть и набившему оскомину Бьёрндалену. Да, не печалится он сильно, если проиграет на сей момент лучшему, чем сам! Помните, как лихо финишировал он на пару со Свендсеном в гонке с масс-старта – словно дети соревновались на лыжне, обнявшись сразу после финиша. Проиграл великий Уле? Да. Ну и что?



Девчата – в шеренгу, нервы – в струну, а против них, как бывает, не только мишени, но и механизмы винтовок

ТАБЛИЦА РАСПРЕДЕЛЕНИЯ МЕСТ НА ЧЕМПИОНАТЕ МИРА-2008

	Золото	СЕРЕБРО	БРОНЗА	4-Е МЕСТО	5-Е МЕСТО
Спринт, мужчины	Чудов, Россия	Ханевольд, Норвегия	Бьёрндален, Норвегия	Черезов, Россия	Рёш, Германия
Спринт, женщины	Хенкель, Германия	Ахатова, Россия	Хвостенко, Украина	Бергер, Норвегия	Байи, Франция
Преслед., мужчины	Бьёрндален, Норвегия	Чудов, Россия	Вольф, Германия	Ярошенко, Россия	Шлезингт, Чехия
Преслед., женщины	Хенкель, Германия	Юрьева, Россия	Ахатова, Россия	Бергер, Норвегия	Байи, Франция
Смешанная эстафета	Германия	Беларусь	Россия	Швеция	Италия
Индивиду., мужчины	Свендсен, Норвегия	Бьёрндален, Норвегия	Максимов, Россия	Фуркад, Франция	Чудов, Россия
Индивиду., женщины	Юрьева, Россия	Глагов, Германия	Хвостенко, Украина	Бергер, Норвегия	Моисеева, Россия
Масс-старт, мужчины	Свендсен, Норвегия	Бьёрндален, Норвегия	Чудов, Россия	Максимов, Россия	Ханевольд, Норвег.
Масс-старт, женщины	Нойнер, Германия	Бергер, Норвегия	Юрьева, Россия	Семеренко, Украина	Йонссон, Швеция
Эстафета, мужчины	Россия	Норвегия	Германия	Австрия	Франция
Эстафета, женщины	Германия	Украина	Франция	Россия	Беларусь

События | Люди

Наш лёд только для нас

Сборная России в 6-й раз подряд и 14-й в истории выиграла командный чемпионат мира по мотогонкам на льду, два дня проходивший в подмосковном Красногорске. Наши гонщики заметно опередили австрийцев и финнов.

Языки помешали судьям

На прошедшем во Владикавказе Кубке мира по вольной борьбе сборная России долго была в неведении относительно своего соперника по финалу. Собравшись выйти против кубинцев, но судьи верили – в финал вышла сборная Узбекистана. Потом арбитры изменили своё мнение – да, и вправду Куба. А причиной неразберихи стало расхождение в тексте регламента на русском и английском языках. В финале россияне победили кубинцев.

Девчата поплывут к Пекину

В Италии стартовал женский олимпийский квалификационный турнир по водному поло. Это соревнование двенадцати сборных определит обладателей последних четырёх путёвок на Игры в Пекине. По словам наставника российской команды Александра Клеймёнова, наши девушки станут на турнире сильнейшими.

Певец-провокатор

Испанская федерация футбола оштрафовала нападающего «Барселоны» Самюэля Это'О на \$17 тысяч, признав его поведение провокационным. Камерунский форвард во время клубных празднеств позволил себе на сцене распевать произведения из репертуара каталонских фанатов, позорщие имя главного соперника «Барсь» – мадридского «Реала».

Подготовил Сергей Физин

Бокс | Успех

Возвращение короля

Николай Валуев готов вновь сразиться за чемпионский пояс

Одержав уверенную победу над белорусом Сергеем Ляховичем, российский тяжеловес Николай Валуев стал официальным претендентом на титул чемпиона мира по версии Всемирной боксёрской ассоциации (WBA), и следующий бой проведёт с его нынешним обладателем – узбекским боксёром Русланом Чагаевым.

Накануне боя шансы боксёров Валуева и Ляховича расценивались как равные. Оба прежде были чемпионами мира, оба своих титулов лишились и теперь полны желания их вернуть. Преимущество же Николая в весе и росте, по мнению спесов, могло быть компенсировано скоростью Ляховича. И только тот факт, что бой проходил в Германии – на территории Валуева и его менеджера Вилфрида Зауэрланда, делал Николая слегка фаворитом.

Но на взвешивании выяснилось – если Зверь с Востока, как прозвали россиянина в Америке, находится в боевом и традиционном весе 146 кг, то параметры Ляховича, носящего в боксёрском мире прозвище Белый Волк, сом-

нительны. Его 114 кг как минимум на 6 кг превышали обычный боевой вес белоруса. А в боях такого уровня даже сто лишних граммов могут иметь значение.

Похоже, этот вес сказался на итоге поединка. В двух заключительных раундах было видно, что Валуев устал куда меньше соперника, хотя изначально предполагалось, что всё будет наоборот. Впрочем, не только в концовке боя, но и в его начале, и в середине очевидное преимущество было на стороне россиянина.

Николай использовал главное своё оружие – джеб. Причём теперь этот коронный удар Валуева – прямой передней рукой – стал куда быстрее, чем прежде. Да и применял его наш боксёр в связке с другими ударами – прямым прямым и апперкотом, что раньше замечалось за ним не часто. Чувствуется, что работа с новым тренером – Александром Зиминым пошла Николаю на пользу.

Ляхович сопротивлялся, пытаясь войти в ближний бой. Но всё тот же валуевский джеб сильно мешал ему действовать эффективно. К концу боя Ляхович откровенно сник, и победа Валуева

ни у кого не вызывала сомнений – ни у зрителей, ни у специалистов, среди которых яркой одеждой и громким криком выделялся знаменитый промоутер Дон Кинг, ни у судей. Последние дружно отдали победу россиянину – 120:108, 120:108, 120:107.

После боя Валуев не скрывал, что доволен собой:

– Мы с тренером Александром Зиминым многое поменяли в моей подготовке. Не хватало, но я стал сильнее. И теперь с нетерпением жду возможности в этом году провести чемпионский бой, чтобы вернуть себе титул.

Что ж, бой с Ляховичем стал для Валуева действительно лучшим в карьере. И следующим соперником Николая станет, вероятно, нынешний обладатель чемпионского пояса WBA узбек Руслан Чагаев. Тот самый, который год назад лишил Николая чемпионского звания, нанеся единственное пока поражение на профессиональном ринге. Но если Валуев будет и дальше под началом Зимина прогрессировать такими темпами, то, нет сомнений, – реванш состоится.

Матвей Володин

Волейбол | Лидеры

«Локомотивы» идут ровно

Сибирские железнодорожники смогли обыграть «Искру»

Новосибирский «Локомотив» и «Локомотив-Белогорье» сократили отставание от лидеров. Сибиряки победили «Искру», а белгородцы обыграли одноклубников из Екатеринбурга.

Система розыгрыша нынешнего чемпионата такова, что за «золото» смогут бороться лишь те, кто займёт в регулярном турнире первое-второе места. А за «бронзу» – лишь те, кто регулярный чемпионат закончит третьим-четвёртым. В такой ситуации важна стабильность. И когда столичные «Динамо» и «Искра» из Одинцова начали штамповать одну победу за другой, казалось, остановить эти укомплектованные игроками мирового уровня команды будет невозможно.

Однако в Белгороде и Новосибирске прижизнились иного мнения. Сначала белгородцы в пух и прах разнесли «Динамо». Затем новосибирцы едва не «положили» динамовцев на их площадке. Сибиряки всё же проиграли, но одно очко в награду за две выигранные партии в этом матче взяли. И останавливаться на достигнутом не собирались.

На повестке дня была приехавшая погостить и поиграть в качестве фаворита «Искра».

Матч выдался боевым, предсказать его исход до последнего розыгрыша было невозможно. После того, как «Искра» первую партию проиграла с разницей в десяток очков, две следующие подопечные Зорана Гаича выиграла. Казалось, до победы в матче им рукой подать. Однако давно известно – характер у сибирской команды железный. Вот и на этот раз «Локомотив» не сдался. Взял четвёртую партию, а потом победил и в пятой. Отличный матч провели лидеры хозяев – пуэрториканец Эктор Сото, американец Рид Придди и Николай Павлов.

«Локомотив-Белогорье» дома выяснял отношения с екатеринбургскими одноклубниками. Те хорошо выступают в Кубке Вызова, имеют шансы на выход в полуфинал, а в чемпионате России с восьмью очками находятся на 12-м, последнем месте. Однако победа далась белгородцам нелегко. Лишь проиграв первые две партии, хозяева пришли в чувство. Смогли выиграть следующие три сета и победили в матче.

Тем временем московское «Динамо» неожиданно проиграло скромному «Ярославичу». И сейчас, после 12 туров, в турнирной таблице возникло двоевластие. «Искра» и столичные динамовцы имеют по 28 очков. Белгородский и новосибирский «Локомотивы» – по 23 очка. У «Динамо-ТТТ» – 21 очко, но игра в запасе. Идущий шестым новоуренгойский «Факел» – 17 очков.

Роман Вишнёв

СУПЕРЛИГА. 12-й ТУР
«Локомотив» (Новосибирск) – «Искра» (Московская область) – 3:2 (25:16, 23:25, 23:25, 25:20, 15:11)
«Локомотив-Белогорье» (Белгород) – «Локомотив-Измюры» (Екатеринбург) – 3:2 (18:25, 25:27, 25:23, 25:16, 15:8)
«Югра-Самолот» (Сургутский район) – «Динамо-ТТТ» (Казань) – 0:3 (21:25, 20:25, 20:25)
«Ярославич» (Ярославль) – «Динамо» (Москва) – 3:1 (25:23, 19:25, 25:19, 25:17)
«Газпром-Югра» – «Динамо-Янталь» (Калининград) – 3:2 (25:21, 29:31, 16:25, 25:16, 15:11)
«Урал» (Уфа) – «Факел» (Новый Уренгой) – 3:1 (25:18, 23:25, 26:24, 28:26).

Ответы на кроссворд за 18 февраля

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:
1. Лабиринт. 5. Плакса. 8. Бигуди. 9. Лабамбр. 10. Гуси. 12. Скальп. 14. Крыса. 16. Затвор. 17. Элита. 19. Тракт. 21. Жвачка. 23. Драма. 25. Гепард. 27. Кафе. 28. Астроном. 29. Трение. 30. Торшер. 31. Растрата.

ПО ВЕРТИКАЛИ:
1. Лобзик. 2. Богатыри. 3. Радуга. 4. Такси. 5. Полос. 6. Кобыла. 7. Аэропорт. 11. Стакан. 13. Корт. 15. Свёкла. 17. Эмигрант. 18. Ажур. 20. Анаконда. 22. Юпитер. 23. Декрет. 24. Аптека. 26. Донор. 27. Марар.

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года. Свидетельство ПИ № ФЧ77-19219.

Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Роспотребнадзор. Индекс 50019
http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info
Генеральный директор – главный редактор: Владимир ЗМЕЮШЕНКО (Заместители главного редактора: Николай Давыдов, Валентин Запелов, Николай Мирошкин, Евгений Персиков, Валерий Погорелый (ответственный секретарь))
Заведующие отделами: Нина Дассохова (письма), Борис Иванов (международный), Владимир Игнатов (политика), Анна Зограф (информация), Елена Костюк (корпоративные проекты), Алексей Пержинский (спорт), Сергей Плетнев (экономика), Андрей Стрелцов (наука), Яна Хазикметова (соц. проблемы), Алексей Чекалин (иллюстрации), Сергей Черемин (бизнес), Александр Шуген (эксплуатационной работы транспорта) Павел Крайнов (макет) Руководитель группы специальных корреспондентов: Валерий Драников.
Номер велит: Николай Мирошкин, Алексей Юдин.
Телефоны отделов редакции:
эксплуатация 624-69-35|бизнес 262-91-44|социальных проблем 624-73-50|искусств 624-53-95|международной жизни 624-71-18|новостей 624-76-48, 262-92-34|спорта 624-75-36|науки 624-63-14|корпоративных проектов 624-52-42|иллюстраций 624-75-72, 262-90-52|корреспондентской сети 262-58-69|справочно-библиографический 624-77-79|производственный 624-56-07, 262-90-25|бухгалтерия 262-99-34|секретариат 624-45-16 (7/ф), 262-26-53, 262-15-56.
E-mail: gudok@css-rzd.ru

Телефоны собственных корреспондентов:
Воронеж (4732) 65-40-12|Иркутск (3952) 64-40-13|Калининград (4012) 58-65-82|Кемерово (3842) 32-43-30|Москва (495) 266-33-37|Н.Новгород (8312) 48-46-74|Новосибирск (3832) 29-44-87|Омск (3812) 44-30-60|Ростов-на-Дону (863) 259-55-25|Самара (846) 303-49-97|Санкт-Петербург (812) 768-69-45|Саратов (8452) 41-66-64|Хабаровск (4212) 38-46-50|Чита (3022) 97-81-68|Челябинск (351) 268-41-09|Ярославль (4832) 79-39-13.
Наш адрес: ул. Старая Басманная, 38/2, строение 3. Москва 105066

Отдел распространения: 262-89-69, факс: 624-52-37
Рукописи не рецензируются и не возвращаются|При перепечатке ссылка на «Гудок» обязательна|Набрано и сверстано в РИЦ газеты «Гудок»
Материалы с рубрикой, набранной **ТАКИМ ШРИФТОМ**, – на правах рекламы
Отдел рекламы: (495) 624-78-53. Welcome@gudok.ru

Отпечатано: Издательский дом «Медиа-Пресса»|Ул. Правды, 24|Москва 125998|Тип. № 848027|Подписано в печать в 18.45.
Печатается в Москве, Астрахани, Белгороде, Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Казани, Калининграде, Кемерово, Краснодаре, Красноярске, Минеральных Водах, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Солнечногорске, Уфе, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.