



Русские и китайцы хотят вместе построить железную дорогу

СТР. 2



«Сибгипротранспуть» наводит мосты

СТР. 3



Григорий Однокопылов: «Руководство стало к нам ближе»

СТР. 4

БЮДЖЕТ ОБЛЕКУТ В ФОРМЫ

ГЛАВНОЕ »

В ОАО «Росжелдорпроект» продолжается внедрение новой системы формирования бюджета компании. Это позволит филиалам более четко и грамотно управлять своей производственно-хозяйственной деятельностью.



В рамках внедрения разработана и прошла апробацию система планирования. Описательная часть этого процесса выражена в Методологии планирования, включающей в себя регламент документооборота, методику бюджетирования и инструкцию по заполнению бюджетных форм. Подготовлено и проходит согласование описание методологии сбора фактических данных для управленческого учета, идет подготовительная работа по автоматизации процесса планирования и сбора фактических данных. По окончании этой работы в 1С появятся модуль «Бюджетирование» и модуль «Управленческий учет». Причем последний будет в автоматическом режиме конвертировать бухгалтерские данные в форматы управленческого учета, удобные для различных пользователей, включая исполнителей, руководителей филиалов, руководство общества и соответствующие службы ОАО «РЖД».

Одним из этапов программы внедрения новой бюджетной системы стало проведение семинара в доме отдыха «Березовая роща». Необходимость проведения этого семинара стала очевидна после осуществления в филиалах пробного самостоятельного формирования бюджета на сентябрь 2007 г. в новом формате, в ходе которого были выявлены однотипные ошибки при заполнении бюджетных форм, а у исполнителей возникла масса вопросов. И в оперативном порядке было принято

решение собраться и провести «работу над ошибками».

Представители планово-экономических служб филиалов, в отрыве от текущих производственных вопросов, на основании подготовленной информации смогли с помощью специалистов финансовой и экономической служб, инвестиционного отдела и консультантов сформировать свои бюджеты на IV квартал 2007 года в новой системе. Параллельно проводилась защита этих же бюджетов в старом формате.

Одновременное планирование в двух форматах, существенно увеличившее нагрузку на экономистов филиалов, было необходимо по двум причинам. Во-пер-

формах осуществляться не будет и оперативно разобраться с несоответствиями без глубокого анализа уже будет невозможно. Бюджет 2008 года станет первым полноценным годовым бюджетом как каждого филиала в отдельности, так и общества в целом.

Новая модель не только устраняет недостатки существующей системы планирования, но и дополняет ее новыми возможностями для проведения анализа. Вместо массы разрозненных документов появилась объединившая внутреннюю нормативную базу методика, регламентирующая как собственно бюджетный процесс, так и порядок согласования и утверждения бюджетов.

Новая бюджетная система – это, прежде всего, эффективный инструмент управления финансовой составляющей хозяйственной деятельности

вых, формирование бюджета в старом формате позволило добиться сопоставимости данных при проведении годового план-фактного анализа результатов деятельности. Во-вторых, формирование бюджета в новом формате позволило совместными усилиями выявить большинство недочетов и устранить «подводные камни» бюджетной системы путем проведения сравнительного анализа результатов. Формирование бюджета на IV квартал 2007 года в новом формате стало генеральной репетицией перед формированием бюджета на 2008 год, когда планирование в старых бюджетных

форматах осуществляться не будет и оперативно разобраться с несоответствиями без глубокого анализа уже будет невозможно. Бюджет 2008 года станет первым полноценным годовым бюджетом как каждого филиала в отдельности, так и общества в целом.

Еще одним достоинством новой системы является подробная детализация и унификация планирования по трем наиболее

значимым статьям: заработная плата с начислениями, внешний субподряд и амортизация. Расходы по этим статьям составляют более 80% от суммы всех расходов общества.

Новая система бюджетирования позволяет ввести полноценное годовое планирование и проводить сравнительный анализ плановых и фактических показателей. Теперь еще на начальном этапе можно увидеть ожидаемый финансовый результат и принимать соответствующие управленческие решения. А в дальнейшем, на основании анализа отклонений фактических показателей от запланированных разработать и осуществить план мероприятий, направленный на достижение поставленных целей.

Для руководства ОАО «Росжелдорпроект» новая бюджетная система – это, прежде всего, эффективный инструмент управления финансовой составляющей хозяйственной деятельности. Для филиалов же это документ, позволяющий более четко управлять производственно-хозяйственной деятельностью, показать эффективность работы каждого института и размер его вклада в развитие всего общества, и вовремя и точно заявить об объеме необходимого финансирования.

Виталий Орлов,
начальник
экономической службы
ОАО «Росжелдорпроект»
Михаил Павлов,
начальник
финансовой службы
ОАО «Росжелдорпроект»

НОВОСТИ »

НОВЫЕ НАЗНАЧЕНИЯ

В ОАО «Росжелдорпроект» произошли новые кадровые назначения.



Начальником отдела делопроизводства ОАО «Росжелдорпроект» назначена Наталья Григорьевна Воронова. Н.Г. Воронова родилась в 1953 году. В 1977 году окончила Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова.

Работала в Московском музее-усадьбе «Останкино», в Музее декоративно-прикладного и народного искусства. С 1997 года – одна из организаторов крупнейшего музейного форума «Интермузей». С 2004 по 2007 год – заместитель главного редактора журнала «Мир музея». Последние десять лет в круг ее должностных обязанностей входили администрирование, делопроизводство, управление персоналом.

Директором центра инновационных технологий ОАО «Росжелдорпроект» назначен Александр Викторович Суворов



А.А. Суворов родился 28 марта 1952 года в городе Таганроге. В 1974 году окончил Таганрогский радиотехнический институт по специальности «автоматизированные системы управления».

С 1974 по 1991 год – инженер, старший инженер, ассистент кафедры, старший научный сотрудник, доцент кафедры Таганрогского радиотехнического института.

В 1991 – 1993 годах – директор Северо-Кавказского филиала Центра информации и развития России, (г. Ростов-на-Дону). С 1993 по 1996 год был главным специалистом, консультантом Министерства обороны РФ. В 1996 – 2000 годах занимал должности начальника отдела, начальника управления, и.о. руководителя аппарата Счетной палаты РФ.

С 2001 по 2004 год работал начальником управления Российского агентства по боеприпасам, первым заместителем директора ГНИИ информационных образовательных технологий Минобрнауки РФ, заместителем руководителя аппарата Комитета по промышленности, строительству и наукоемким технологиям, начальником Управления документационного обеспечения и архива, заместителем начальника Управления документационного и информационного обеспечения Аппарата Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации.

В 2004-2005 году – советник председателя Правления Пенсионного фонда РФ. С 2005 по 2007 год работал заместителем директора инженерно-маркетингового центра, руководителем Проекта-2 Российского НИИ космического приборостроения, занимал должность советника генерального директора «Финансовой лизинговой компании».

Доктор технических наук, профессор. Академик Российской Академии естественных наук. Имеет звание «Заслуженный деятель науки и техники Российской Федерации». Награжден медалью «В память 850-летия Москвы».



Начальником службы управления персоналом ОАО «Росжелдорпроект» назначен Сергей Станиславович Циренников.

С.С. Циренников родился 13 июля 1954 года. В 1975 году окончил Ленинградское высшее артиллерийское командное училище. С 1997 по 2000 год работал на руководящих должностях в коммерческих банках. С 2001 по 2006 год работал заместителем генерального директора в компании, работающей в сфере транспортного строительства. Подполковник запаса.

С сентября 2007 года работает в ОАО «Росжелдорпроект».

ДОРОГА ПОЙДЕТ В ГОРУ

ВАРИАНТ »

ОАО «Росжелдор-проект» намерено принять участие в осуществлении проекта строительства железнодорожной линии Кызыл – Минусинск (Курагино). Финансирование этой ветки будут осуществлять совместно Инвестфонд РФ и Объединенная промышленная корпорация.



Российские и китайские специалисты-проектировщики с интересом обсудили возможности сотрудничества по реализации проекта строительства новой железнодорожной ветки на территории России

Сегодня в отечественной экономике приоритет отдается крупным инфраструктурным проектам, реализуемым государством с участием частных инвесторов. В числе наиболее перспективных – проект строительства железнодорожной линии Кызыл – Минусинск (Курагино) в Республике Тыва. В ее появлении заинтересована Объединенная промышленная корпорация, которая намерена вскоре начать активное освоение одного из крупнейших в мире Элегестского месторождения коксующихся углей.

На строительство самой дороги Инвестфонд РФ и ОПК направят по 37,3 млрд руб., а расходы на закупку оборудования, монтаж подъездных путей и прокладку инфраструктуры (общая стоимость 24,2 млрд руб.) оплатит только инвестор.

Объединенная промышленная корпорация, заинтересованная в скорейшем вводе в эксплуатацию железной дороги, готова привлечь к первому этапу реализации проекта – проведению изысканий и разработке проектной документации, китайские железнодорожные компании. При этом возможно, что за ОАО «Росжелдорпроект» будут закреплены контрольно-надзорные функции за правильностью разработки проектной документации.

Направление проектируемой железной дороги определено через станцию Курагино – станцию Копь – разъезд Флорово – станцию Пихтовая – станцию Мынас – станцию Туран – станцию Кызыл. Саянская горная область, по которой пройдет часть железной дороги, одна из наиболее сложных в России по рельефу и инже-



нерно-геологическому строению. Район проектирования характеризуется высокой сейсмичностью (8-10 баллов). Возможны склоновые обвалы, осыпи и камнепады. Перепады температур составля-

ют от минус 58 градусов по Цельсию (зимой) до плюс 40 (летом). Значительная часть проектируемой трассы пройдет через горные перевалы в достаточно сложных для строительства условиях с высотой горных хребтов от 2000 до 3500 метров. Техно-экономическое обоснование, разработанное институтом «Сибгипротранс» в 2004 году, предусматривает более 500 искусственных сооружений, в том числе 18 больших мостов и виадуков, 87 средних мостов, два тоннеля длиной 980 и 3150 м.

В начале сентября 2007 года состоялся визит в Китайскую Народную Республику делегации, в состав которой вошли представители ОАО «РЖД», ОАО «Росжелдорпроект», Совета по изучению производительных сил МЭРТ РФ и самой ОПК. В ходе поездки российские специалисты ознакомились с деятельностью Китайской железнодорожной строительной корпорации, Первого проектно-изыскательского института, новыми технологиями строительства в условиях вечной мерзлоты, современным состоянием китайских железных дорог, а также совершили путешествие по Тибетской железной дороге.

По итогам визита сторонами был подписан совместный меморандум о сотрудничестве при строительстве железнодорожной линии Кызыл – Минусинск (Курагино).

Проект строительства железной дороги в Тыву родился не вче-

КОММЕНТАРИЙ »



Юрий Юрьевич АНДРЕЕВ,

и.о. главного инженера ОАО «Росжелдорпроект»:

– Поездка в КНР представителей ОАО «Росжелдорпроект» в составе делегации ОПК и ОАО «РЖД» дала возможность изучить перспективы сотрудничества с китайскими проектировщиками. Проектные организации КНР имеют большой опыт и возможности в проектировании объектов железнодорожного транспорта. Сотрудничество с ними было бы весьма интересно и перспективно. Отдельного изучения требует опыт проектирования высокоскоростных магистралей. Однако не следует забывать и об определенных проблемах, стоящих на пути такого сотрудничества. Это различия в подходах к планированию, сложности с переводом технической документации, различия в нормативных базах. Кроме того, при проектировании объектов на территории России, в частности, линии Кызыл-Курагино, возникнет вопрос о сохранении государственной тайны.

ра. Еще в 1944 году, когда Тува (ныне Тыва) была присоединена к РСФСР, одним из условий союзного договора было строительство в республике железной дороги. Тыва богата природными ресурсами, но их освоение сдерживается из-за отсутствия развитой инфраструктуры. Однако тогда дорога «ушла» в сторону на дружественную Монголию. Второй раз дорогу собрались строить в начале 80-х годов XX века, но в стране началась перестройка, и проект был отложен. Третья попытка имеет все шансы быть реализованной, поскольку в железной дороге появилась заинтересованность частных инвесторов. Объединенная промышленная корпорация намерена начать разработку Элегестского угольного месторождения уже в 2007 году, но только после ввода в эксплуатацию железной дороги, магистрали для вывоза угля, объем добычи увеличится с 2 до 12 млн т. в год.

Марина Провоторова

НАГЛЯДНО »

СХЕМА ПРОЕКТИРУЕМОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ КЫЗЫЛ-КУРАГИНО И ПОДЪЕЗНОГО ПУТИ К ЭЛЕГЕСТСКОМУ МЕСТОРОЖДЕНИЮ



«СИБГИПРОТРАНСПУТЬ» НАВОДИТ МОСТЫ

ВИЗИТКА »

Объекты, построенные по проектам специалистов института «Сибгипротранспуть», разбросаны по сети железнодорожных магистралей ОАО «РЖД». Да и сами они совершенно разные – мосты, путепроводы, щебеночные карьеры, рельсо-сварочные предприятия, земляное полотно.



Мосты через реки Зeya, Обь и Чуна, построенные и реконструированные по проектам института «Сибгипротранспуть»

Основными видами деятельности института «Сибгипротранспуть» являются инженерно-геодезические, геологические, гидрологические изыскания, инженерно-экологические работы.

В последнее время в институте активно работали над проектами реконструкции мостов на железных дорогах сети ОАО «РЖД».

Кроме того, специалисты института разрабатывают проекты нового строительства и реконструкции объектов железнодорожного хозяйства, промышленных зданий и сооружений, лавинозащитных, противооползневых и снегозащитных сооружений, а так же занимаются подготовкой проектов строительства вторых железнодорожных путей, подъездных и внутриплощадочных путей.

В числе проектов, недавно выполненных специалистами института – строительство нового моста через реку Обь, по которому пройдет второй главный путь. Он расположен на 605 км участка Омск-Алтайская Западно-Сибирской железной дороги.

Новый мост строится параллельно ныне действующему, в 25 м. выше по течению Оби. Его длина оставляет 977 м. Кроме возведения самого моста будут отсыпаны подходные насыпи к нему. Сам второй главный путь протяженностью 2300 м. запроектирован с учетом существующей застройки города Камень-на-Оби. Земляное полотно достигает высоты 17,2 м. В рамках реализации проекта предусмотрено строительство новых путепроводов через улицы Томская и Колесникова.

Проектом предусматривается строительство городка ВОХР. Сметная стоимость объекта – 4,7 млрд руб.

На Восточно-Сибирской дороге идут работы по реконструкции мостового перехода через реку Чуна на 124

км линии Тайшет – Лена. Здесь предстоит построить новый мост для первого пути, отсыпать подходы к нему, переустроить платформы, укрепить откосы дамб и конусов устоев моста. Кроме того, будет проведена замена пролетных строений моста второго пути, отремонтированы и переустроены его опоры, укреплена кладка, удлинены устои моста. Параллельно будут вестись работы по переустройству существующих линий связи и энерго-снабжения, а также контактной сети. Общая длина моста – 335,3 м. Стоимость объекта составила 814 млн руб.

Реконструкция моста через реку Зeya с заменой пролетных строений, длиной более 120 м. каждое, и переустройством опор намечено и на Забайкальской железной дороге. Общая длина моста – 1100 м. Стоимость объекта составила 4,9 млрд руб.

Среди других проектов, выполненных специалистами института «Сибгипротранспуть» – участие в проектировании комплексной реконструкции

участка Карымская – Забайкальск Забайкальской железной дороги. Институту проведено обследование существующих искусственных сооружений, пути и земляного полотна, а так же спроектирована реконструкция участка Татарская - Оловянная протяженностью 133,7 км. Сейчас на 7 перегонах уже построены вторые пути; заканчивается проектирование реконструкции существующего пути.

В 2007 году выполнен проект реконструкции рельсосварочного поезда (РСП-1) на станции Предпортовая Октябрьской железной дороги.

Специалистами института выполнены обмерные и обследовательские работы существующего состояния зданий, сооружений и инженерных коммуникаций. Произведена реконструкция существующих зданий и разработаны проекты по строительству новых зданий и сооружений на территории РСП-1. Сметная стоимость проекта составляет 502 млн руб.

Олег Ковалев

ИСТОРИЯ ИНСТИТУТА

- 1937 год – создана всесоюзная специализированная контора «Транс-проекткарьер» с 4 экспедициями – в Киеве, Ленинграде, Ростове-на-Дону, Новосибирске.
- 1944 год – образовано Новосибирское отделение «Транспроекткарьер» с зоной обслуживания от Урала до Дальнего Востока и Средней Азии.
- 1954 год – «Транспроекткарьер» реорганизован в Государственный институт по геологическим изысканиям и проектированию щебеночных заводов и карьеров «Гипротранскарьер».
- 1969 год – «Гипротранскарьер» с филиалами в Ленинграде, Киеве, Ростове-на-Дону, Новосибирске и Мостовое проектное бюро Главного управления пути были объединены и реорганизованы в Государственный институт по проектированию инженерных сооружений и промышленных предприятий путевого хозяйства и геологическим изысканиям «Гипротранспуть».
- 1995 год – институт «Гипротранспуть» стал государственным унитарным предприятием.
- 1998 год – филиал в Новосибирске стал называться Новосибирский филиал ГУП «Гипротранспуть».
- 2001 год – на базе Новосибирского филиала создано федеральное государственное унитарное предприятие «Новосибирское дочернее предприятие» (ФГУП «Новосибирское дочернее предприятие» ГУП «Гипротранспуть» МПС РФ).
- 2003 год – в связи с вхождением в состав ОАО «РЖД», ФГУП «Новосибирское дочернее предприятие» ГУП «Гипротранспуть» переименовано в Сибирский институт по проектированию инженерных сооружений и промышленных предприятий путевого хозяйства и геологическим изысканиям «Сибгипротранспуть» – филиал ОАО «РЖД».
- 2006 год – «Сибгипротранспуть» вошел в состав ДЗО «Росжелдор-проект».

ПРОЕКТ »

«КАРЬЕРНЫЙ» РОСТ

Одной из недавних работ, выполненных специалистами института, стал проект реконструкции карьера «Северный» на Дальневосточной железной дороге.



После реконструкции «Северный» сможет увеличить выпуск щебня в 5 раз

Целью реконструкции карьера является увеличение выпуска щебня для балластного слоя железнодорожного пути и покрытие дефицита в щебне при производстве капитального, средних ремонтов и текущего содержания железнодорожных путей на северном широтном ходу ДВЖД.

Карьер «Северный», относящийся к подвижной механизированной станции 305, расположен в Тындинском районе Амурской области в километре к юго-востоку от станции Дипкун. После реконструкции, при бесперебойной работе, он сможет увеличить выпуск щебня и скального грунта с 100 тыс. куб. м. до 500 тыс. куб. м. в год.

Проект предусматривает организацию на территории карьера склада емкостью 70 тыс. куб.м. щебня для накопления и хранения в зимнее время щебня фракции

СПРАВКА »

ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ КАРЬЕР «СЕВЕРНЫЙ» СМОЖЕТ ВЫПУСКАТЬ:

- щебень фракции 25 - 60 мм, удовлетворяющий требованиям НБ ЖТ ЦП-77-2001 «Щебень из природного камня для балластного слоя железнодорожного пути»;
- щебень фракции 5 - 20 мм, удовлетворяющий требованиям ГОСТ 8267-93 «Щебень и гравий из плотных пород для строительных работ»;
- смесь С12 по ГОСТу 25607-94, используется для отсыпки и ремонта земляного полотна, как дренажный грунт;
- камень для водоборьбы по ТУ 32ЦП-527-77 «Камень естественный для водоборьбы».

25 – 60 мм для летних путевых работ. Аппаратура установленная на сборке и на щите оператора позволяет выполнять сблокированный запуск выбранных оператором узлов линий, осуществлять контроль за работой в виде предупредительной и аварийной сигнализации, и при необходимости производить аварийную остановку механизмов. Управление дробильно-сортировочной установкой запрограммировано в автоматическом режиме с пульта оператора.

Электроснабжение оборудования будет осуществляться от существующей трансформаторной подстанции мощностью 400 кВа и проектируемой подстанции мощностью 630 кВа.

Проект прошел экспертизу промышленной безопасности, экспертизы в территориальных надзорных органах и успешно реализуется. Общая стоимость строительства составила 500 млн руб.

Петр Самойлов

ГРИГОРИЙ ОДНОКОПЫЛОВ: РУКОВОДСТВО СТАЛО К НАМ БЛИЖЕ

ИНТЕРВЬЮ »

Григорий Михайлович Однокопылов проработал в институте «Сибгипротранспуть» более 35 лет, пройдя за эти годы путь от простого инженера до директора. О том, как коллектив живет и работает сегодня, он рассказал корреспонденту «НП»..

– Григорий Михайлович, что изменилось с выделением проектных институтов из ОАО «РЖД» и объединением их в дочернее общество «Росжелдорпроект»?

– Прежде всего, хочу отметить, что мы, наконец, почувствовали, что у нас есть руководство, которое стало ближе к нам. Оно глубже вникает в проблемы нашего института, помогает выработать решения по сложным вопросам, которые характерны и для нашего, и для других филиалов. Например, через аппарат управления компании в институт стало поступать большое количество заказов на проектно-исследовательские работы, что облегчает формирование пакета заказов института на год.

Появилась и реальная финансовая помощь и поддержка. Например, в январе - феврале центральный аппарат нашел возможность выделить нам деньги для выплаты заработной платы сотрудникам, несмотря на недостаточный объем продаж.

В тоже время создание компании привело к расширению круга вопросов, требующих согласования с руководством общества, увеличению времени на принятие решений, росту объемов предоставляемой отчетности.

Освоение новой восьмой версии программы 1С, единой для всех филиалов, потребовало увеличения загрузки и более интенсивного труда бухгал-



теров, повышения их квалификации. Такая же задача поставлена перед работниками экономической и производственной служб.

– Какие проблемы стоят сегодня перед институтом, и каким образом вы намерены их решать?

– Среди наиболее острых проблем института – отсутствие свободных площадей для увеличения штата проектировщиков, устаревшая исследовательская и буровая техника, которую надо срочно менять и отсутствие на рынке труда готовых высококвалифицированных работников. Возможными путями решения являются аренда, строительство или покупка дополнительного офиса, увеличение средств, направляемых на обновление техники и оборудования через инвестиционную программу ОАО «Росжелдорпроект», больших, чем амортизационные отчисления. А кадровая проблема является общей проблемой всех институтов, входящих в ОАО «Росжелдорпроект». Мы планируем решать ее привлекая работников нужных специальностей из других организаций, принимая на работу молодых специалистов из про-

фильных учебных заведений, вести обучение за счет средств компании детей наших работников. Кроме того, чтобы повысить квалификацию будем регулярно отправлять наших сотрудников на специальные кратковременные курсы, проводимые по программам ОАО «Росжелдорпроект» и ОАО «РЖД».

– С выходом на рынок обострится конкуренция, что потребует от сотрудников института большей самоотдачи. Как коллектив института относится к тому, что потребуются больше и качественней работать?

– Поверьте, наши работники умеют сконцентрироваться в нужный момент и показать максимальную производительность труда. Этому их научил основной заказчик – ОАО «РЖД», постоянно увеличивающий объемы финансирования проектных работ во втором полугодии и особенно в IV квартале.

Конечно, важную роль играет и материальная заинтересованность работников, уверенность, что их усиленный труд будет оценен в соответствии с установленным положе-

ЛИЧНОЕ ДЕЛО »

Григорий Михайлович ОДНОКОПЫЛОВ

Родился 12 октября 1946 года в деревне Киндал Каргасокского района Томской области.

В 1971 году окончил Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта.

После окончания института был распределен в Новосибирский филиал института «Гипротранспуть», который в период реформирования МПС в 2003 году был переименован в институт «Сибгипротранспуть» ОАО «РЖД».

С 1971 по 2005 годы занимал должности инженера, старшего инженера, руководителя группы, главного инженера проекта, главного инженера института.

В 2005 году назначен директором института «Сибгипротранспуть».

С 2007 года является директором Сибирского института по проектированию инженерных сооружений и промышленных предприятий путевого хозяйства и геологическим изысканиям «Сибгипротранспуть» – филиала ОАО «Росжелдорпроект».

нием об оплате труда и нормативом фонда оплаты труда.

– Сейчас общество разрабатывает долгосрочную стратегию развития институтов. Как вы видите перспективы развития института? За счет чего «Сибгипротранспуть» мог бы занять лидирующие позиции на рынке проектных услуг? Какие возможности у него есть для этого?

– Наш институт и в настоящее время лидирует на рынке по ряду направлений. В их числе – проектирование строительства и реконструкции больших, средних и внеклассных железнодорожных и автомобильных мостов, разведка нерудных месторождений и проектирование новых щебеночных заводов и их реконструкция, проектирование

рельсосварочных и шпалопроточных предприятий.

Институт имеет единственный за Уралом сертифицированный центр по испытанию щебня на соответствие стандартам для укладки в железнодорожный путь.

Это лидерство достигнуто за счет узкой специализации выполняемых работ, которую предполагается сохранить и в будущем. Освоение новых видов проектных работ целесообразно, если их не выполняют другие филиалы.

Дмитрий Иванов

ВОПРОС – ОТВЕТ »

Мы вводим новый корпоративный стиль в нашем институте. В принципе, все хорошо, но есть вопросы по составу информации в подписи письма – зачем повторять то, что уже есть в «шапке»?

Также непонятно, почему в письмах логотип появляется на каждой странице – разве на первой недостаточно? И потом, «шапка» письма занимает 1/4 страницы, не слишком ли это много?

И.о. заместителя директора по развитию института «Омскжелдорпроект»
В.Г.Погребинский

Отвечает начальник отдела маркетинга ОАО «Росжелдорпроект» Артем Владимирович Давыдов:
Повторение реквизитов в подписи письма, возможно, но не обязательно. Повторение логотипа на каждой страни-

це любого документа компании – обязательно, делается это для более полного «погружения» в атмосферу корпоративной стилистики. Размер заголовка документа («шапка») должен быть с некоторым количеством пустого пространства с тем, чтобы у адресата документа была возможность наложить резолюцию по этому вопросу.

В ноябре текущего года выйдет дополненная версия книги «фирменного стиля», которую мы сразу же направим в филиалы. В ней будут подробнее рассмотрены все спорные моменты – бланки: приказ, письмо, телеграмма; оформление проектной документации; форменная одежда и другие элементы корпоративного стиля.

Свои вопросы вы можете задать по телефону редакции: (495) 624-52-42 или прислать по электронной почте: rzdproject@inbox.ru

ПОЗДРАВЛЯЕМ »

2 октября свое появление на свет отметила **ОКСАНА ВИКТОРОВНА КАЧЕР**, главный бухгалтер института «Забайкалжелдорпроект»

9 октября 55-летие отпраздновал **АЛЕКСЕЙ НИКОЛАЕВИЧ РЕЗИНКИН**, главный инженер института «Иркутскжелдорпроект»

12 октября с 61-м днем рождения друзья поздравили **ГРИГОРИЯ МИХАЙЛОВИЧА ОДНОКОПЫЛОВА**, директора института «Сибгипротранспуть»

17 октября исполнилось 58 лет **АЛЕКСЕЮ ГРИГОРЬЕВИЧУ ДУДИНУ**, директору института «Желдорпроект Поволжья»

19 октября друзья и коллеги поздравили с 55-й годовщиной со дня рождения **ПАВЛА ПАВЛОВИЧА ТАБОРКИНА**, директора института «Сибжелдорпроект»

22 октября отпраздновала свой день рождения **ЛЮДИЛА ВАСИЛЬЕВНА МОСКОВСКАЯ**, и.о. главного бухгалтера института «Мосжелдорпроект»

29 октября свой 53-й день рождения отметил **ЕВГЕНИЙ НИКОЛАЕВИЧ РОМАНОВ**, директор института «Саратовжелдорпроект»

30 октября 41 год исполнилось **ВЛАДИМИРУ НИКОЛАЕВИЧУ УРАКСИНУ**, заместителю директора по производству института «Желдорпроект Поволжья»