

ГЛАВНЫМ О ГЛАВНОМ

Серьезные изменения внесены в структуру бухгалтерской службы и организацию бухгалтерского учета в ОАО «Росжелдорпроект». По мнению руководства, это будет содействовать укреплению единства компании.

С 1 марта 2008 года введены в действие новое положение о бухгалтерской службе общества, типовое положение о бухгалтерии филиала и типовая должностная инструкция главного бухгалтера филиала. В соответствии с этими документами внесены изменения в «Положение о филиале ОАО «Росжелдорпроект» и «Положение о порядке назначения на руководящие должности в ОАО «Росжелдорпроект».

Кроме того, в течение марта должен быть принят сборник типовых должностных инструкций для сотрудников бухгалтерий филиалов, а в самих филиалах должны быть разработаны, согласованы с главным бухгалтером общества и утверждены директорами филиалов положения о бухгалтериях и должностные инструкции на основе типовых документов. Также с 1 марта существенно изменены условия труда главных бухгалтеров филиалов. Трудовой договор с ними подписывает теперь генеральный директор общества, изменяются условия оплаты их труда, порядок премирования, наложения взысканий, увольнения и приема на работу.

ВОЗВРАЩЕНИЕ К ИСТОКАМ

«По сути дела, мы возвращаемся к структуре бухгалтерской службы, когда наши институты входили в состав ОАО «РЖД». Тогда главные бухгалтеры филиалов назначались приказом президента компании и функционально подчинялись главному бухгалтеру ОАО «РЖД», – говорит главный бухгалтер ОАО «Росжелдорпроект» Александр Викторович Веселов. По его мнению, при формировании дочернего общества в построении функциональных связей бухгалтерий филиалов и бухгалтерской службы центрального аппарата возник пробел, который настоя-



» А.В.Веселов уверен, что четкое разграничение функций способствует укреплению единства компании

тельно требует заполнения.

«Существует «Типовая учетная политика для дочерних обществ ОАО «РЖД», – напоминает А.В. Веселов. – В этом документе четко сказано, что административно главный бухгалтер филиала подчиняется директору филиала, а функционально – главному бухгалтеру общества. Так было всегда в ОАО «РЖД», а теперь и в холдинге ОАО «РЖД». Мы решили у себя в обществе эти связи и функции восстановить».

БУХГАЛТЕР, МИЛЫЙ МОЙ БУХГАЛТЕР

По словам главного бухгалтера общества, руководители филиалов должны помнить, что их бухгалтерская отчетность является внутренней. В филиале накапливается информация, необходимая для формирования единой и целостной бухгалтерской отчетности всего общества, которую подписывают генеральный директор и главный бухгалтер общества. При этом основная задача директора филиала – организационное обеспечение ведения бухгалтерского и налогового учета и исполнение действующего законодательства при осуществлении финансово-хозяйственной деятельности филиала.

«К сожалению, сегодня в некоторых филиалах мы

сталкиваемся с тем, что главный бухгалтер филиала, относясь в соответствии со штатным расписанием к руководящим работникам, фактически низведен до должности технического сотрудника, что абсолютно неправильно. А ведь филиал – это структурное подразделение компании, а не отдельная организация, в которой директор может решать все вопросы самостоятельно, – говорит А.В. Веселов. – Мы же хотим получить единую бухгалтерскую структуру всего общества, которая сможет качественно и стабильно выполнять свои функции, полностью отвечая требованиям руководства, акционеров, материнской компании, государства в целом. При этом наша работа находит понимание и поддержку и со стороны начальника департамента бухгалтерского учета бухгалтерской службы ОАО «РЖД» Натальи Алексеевны Лем, и первого заместителя начальника департамента капитального строительства ОАО «РЖД» Любови Васильевны Малыхиной».

ЗАКОН СУРОВ, НО ЭТО ЗАКОН

Порой бухгалтерии загружены совершенно несвойственной им работой. До сих пор в некоторых филиалах бюджеты, платежные балансы и вся управленчес-

кая отчетность делаются бухгалтерией. При этом качество представляемой филиалами бухгалтерской и налоговой отчетности зачастую оставляет желать лучшего.

«В функции бухгалтерской службы не входит составление управленческой отчетности. Ее основная задача – непрерывное и нейтральное ведение бухгалтерского и налогового учета и формирование соответствующей отчетности, а также исполнение контрольных функций, возложенных на нее действующим законодательством. Здесь все строго регламентировано. Есть федеральное законодательство, есть стандарты, которые мы обязаны выполнять. Бухгалтерская отчетность составляется для акционеров, для государства, для инвесторов. Поэтому она должна составляться по единым стандартам и однозначно трактоваться любыми пользователями. А вот на основании бухгалтерских данных можно составлять управленческую отчетность в любой форме, в том числе даже и противоречащей принципам составления бухгалтерской отчетности. И это нормально, потому что она составляется для принятия управленческих решений руководством компании», – отмечает Александр Веселов.

ПРОЕКТ

При участии специалистов ОАО «Росжелдорпроект» в Воронеже построен новый кафедральный собор



» СТРАНИЦА 2

ФИЛИАЛ

ПИИ «Ленжелдорпроект» делает ставку на молодежь и техническое обновление



» СТРАНИЦА 3

ИНТЕРВЬЮ

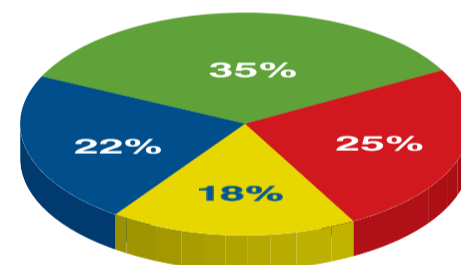
С.Е. Карнейчик:
«Задача – выполнить заказ РЖД»



» СТРАНИЦА 4

ЦИФРА НОМЕРА

25% сотрудников ОАО «Росжелдорпроект» – в возрасте до 30 лет



■ более 50 лет
■ от 40 до 50 лет
■ от 30 до 40 лет
■ до 30 лет

Данные ОАО «Росжелдорпроект» на 01.01. 2008 г.

РАЗМЕЖЕВАТЬСЯ, ЧТОБЫ ОБЪЕДИНИТЬСЯ

Чтобы устранить эти перекося, было принято решение четко разделить функции бухгалтерской, финансовой и экономической служб. При этом на уровне руководства компании эти функции разграничены изначально. В ведении главного бухгалтера находится ведение бухгалтерского и налогового учета, а в ведении заместителя гендиректора по экономике и финансам находятся управленческая отчетность, планирование, бюджетный процесс, управление финансами.

По инициативе бухгалтерской службы ОАО «Росжел-

дорпроект» в июне 2008 года должно пройти совместное совещание с финансовой, экономической и юридической службами общества. На нем будут обсуждаться вопросы взаимодействия служб и поиск подходов к решению существующих проблем. «Думаю, что эта встреча послужит не только решению методологических и организационных вопросов, но и укреплению корпоративного духа и ощущения принадлежности к единой организации – ОАО «Росжелдорпроект», – убежден А.В.Веселов.

Дмитрий ЮРКОВ

ПРОЕКТ

ЯВЛЕНИЕ ХРАМА

На сентябрь 2008 года намечено торжественное открытие Благовещенского кафедрального собора в Воронеже. Проектно-изыскательские работы, предпроектные проработки и сам проект собора выполнены специалистами института «Юговосжелдорпроект».



» Благовещенский кафедральный собор возводят в Воронеже всем миром

Конкурс по определению места для строительства собора был объявлен 10 лет назад, в 1998 году, по инициативе митрополита Воронежского и Липецкого Мефодия. В нем приняли участие восемь проектных институтов и архитектурно-планировочное управление Воронежа.

Институтом «Юговосжелдорпроект» был предложен вариант включения соборного храма в сложившуюся застройку города – на территории Первомайского сада, напротив управления Юго-Восточной железной дороги. На городском градостроительном совете предпочтение было отдано именно этому варианту, и специалисты «Юговосжелдорпроект» получили задание на выполнение проектных работ.

Стоит отметить, что митрополит Мефодий благословил коллектив института, и проектно-изыскательские работы выполнялись на благотворительной основе, с частичной оплатой в 2006 году.

Разработку и создание проекта строительства кафедрального собора выполняла группа проектировщиков под руководством архитектора Владимира Петровича Шевелева.

В основу храма положены канонизированные приемы и принципы построения литургического пространства православных храмов. Прототипическими образами послужили храм Христа Спасителя в Москве (архитектор К.А.Тон) и Владимирский храм (архитектор А.А.Кюи).

Собор отличается оригинальной конструкцией. Здание располагается на 4-метровом стилобате. Вход в храм – через две часовни и через колокольню. Внутри колокольни спроектирован лифт, который

доставляет посетителей на смотровую площадку вокруг барабана главного купола собора. На уровне перекрытий подклети вокруг здания спроектирована галерея, называвшаяся в русской культурной архитектуре XVI – XVII веков гульбищем. (По ней во время великих церковных праздников проходили крестные ходы духовенства и мирян.) В подклети собора создан нижний храм, а также музей истории Воронежско-Липецкой епархии.

Верхний храм Благовещенского собора вмещает 3500 человек, нижний – 2000 человек.

В соборе уложен теплый пол, благодаря чему удастся избежать сильных перепадов температур, что не только благотворно скажется на состоянии фресок и икон храма, но и создаст комфорт для прихожан.

Рядом с собором построена небольшая часовенка, а на месте заброшенного летнего театра возведено новое здание Воронежского епархиального управления. Кроме того, в соответствии с проектом, предполагается благоустроить Первомайский сад, покрыть дорожки, ведущие к храму, фигурной плиткой. В сквере появятся дополнительные светильники, будет посажен декоративный кустарник.

Благовещенский кафедральный собор был заложен в августе 1998 года, и возводился на частные пожертвования, размер которых составлял от десятков тысяч до десяти миллионов рублей.

Общий бюджет работ составляет около 300 млн руб.

Сергей АЛЕКСАНДРОВ

» Благодарственное письмо митрополита Воронежского и Борисоглебского Сергия руководству института «Юговосжелдорпроект»

СПРАВКА

Воронежский Благовещенский кафедральный собор был заложен 28 августа 1998 года, в день празднования Успения Пресвятой Богородицы. 15 ноября того же года Патриарх всея Руси Алексей II освятил закладной камень под Благовещенский собор, строительство которого посвящено 2000-летию Рождества Христова.

Новый Благовещенский собор вобрал в себя память о трех крупнейших соборах Воронежа, разрушенных большевиками, – Благовещенском, Владимирском и Свято-Троицком. В память об «убиенных» в новом храме будут освящены престолы.

В середине октября 2001 года на главном куполе собора на высоте около 80 м был установлен пятитонный крест. Благовещенский собор входит в пятерку самых крупных культовых зданий Русской Православной Церкви – как исторических, так и возведенных за последние годы.



ФИЛИАЛ

В НОГУ СО ВРЕМЕНЕМ

За 70 лет своего существования специалисты института «Ленжелдорпроект» накопили большой опыт в выполнении инженерных и проектных работ для объектов железнодорожного транспорта на различных магистралях страны.

Сотрудники института выполняли работы по развитию станции Лянгасово с усилением локомотивного хозяйства (Горьковская железная дорога), по удлинению и укладке дополнительных путей на станции Ганюшкино на участке Гурьев – Аксарайск (Западно-Казхстанская железная дорога), устанавливали систему автоблокировки на участке Унгены – Бельцы и подготовили проект путевого развития станции Рыбница (Молдавская железная дорога). Ими была проведена диспетчерская централизация на участке Тапа – Тарту (Прибалтийская железная дорога) и электрическая централизация станции Ростов (Северо-Кавказская железная дорога). Кроме того, по их проекту был построен железнодорожно-автобусный вокзал на станции Плесецкая (Северная железная дорога).

В последние годы инженеры-проектировщики института внесли большой вклад в реконструкцию, модернизацию и капитальный ремонт объектов Октябрьской железной дороги.

По проектам института осуществлено строительство станций Бусловская, Сонково, очистных сооружений на станции Кемь, Великие Луки, проведена реконструкция главного корпуса Санкт-Петербургского государственного университета путей сообщения (ПГУПС), капитально отремонтировано более 2600 км путей, построена выставочная площадка экспонатов железнодорожного транспорта на Варшавском вокзале в Петербурге.

Проектирование и строительство станции Бусловская велось в тесном сотрудничестве с финскими специалистами. С участием института осуществлялись обновление ремонтно-экипировочного депо на станции Санкт-Петербург - Ладужский (для вокзального комплекса «Ладужский»), ремонт зданий ВЧД-1 на станции Москва, здания вокзала на станции Малая Вишера, реконструкция и техническое переоснащение локомотивного депо Санкт-Петербург - Балтийский. Институтом выполняются работы по проектированию



объектов в рамках организации скоростного движения пассажирских поездов на линиях Санкт-Петербург – Москва и участке Санкт-Петербург – Бусловская.

Институт выполняет проектно-исследовательские работы по заказам Калининградской железной дороги.

Для внедрения в процесс разработки проектно-сметной документации современных технологий и систем автоматизированного проектирования институт использует передовой опыт мировых и российских разработчиков программного обеспечения (ПО).

Перечень ПО, используемого специалистами института, включает в себя более 50 наименований различных программ, позволяющих автоматизировать

работу. Для выпуска проектно-сметной документации используются инженерные центры OCE TDS600 и XEROX6030. Они обеспечивают печать, копирование и сканирование широкоформатных чертежей со скоростью до 6 м/мин. Кроме того, при подготовке документации используются широкоформатные плоттеры Hewlett-Packard DesignJet 1050c, скоростные копировальные аппараты, широкоформатный фотопринтер Hewlett-Packard DesignJet Z2100, широкоформатный сканер Cougar Tx36 и другие технические средства.

Оснащение института современной техникой и системами автоматизированного проектирования позволяет выполнять работы с высоким качеством и в короткие сроки.

Иван ДМИТРИЕВ

ИСТОРИЯ ИНСТИТУТА

1938 год – образована проектная контора «Дорпроект»;

1952 год – при объединении Октябрьской и Ленинградской железных дорог создан «Дорпроект» на Октябрьской железной дороге;

1969 год – проектная контора переименована в дорожный проектно-исследовательский институт «Желдорпроект» Октябрьской железной дороги;

1974 год – институт переименован в «Ленжелдорпроект» и переведен в подчинение главного управления по проектированию объектов железнодорожного транспорта «Главжелдорпроект» МПС СССР;

1993 год – институт зарегистрирован как ГП ПИИ «Ленжелдорпроект» МПС РФ;

1997 год – ГП ПИИ «Ленжелдорпроект» МПС РФ перерегистрирован в ГУП «Ленжелдорпроект» МПС РФ;

2003 год – институт в качестве филиала вошел в состав ОАО «Российские железные дороги»;

2006 год – институт в качестве филиала вошел в состав ОАО «Росжелдорпроект».

БУДНИ

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ - БАЛТИЙСКИЙ: КАЧЕСТВО И ТЕХНОЛОГИИ

Завершаются реконструкция и техническое переоснащение локомотивного депо Санкт-Петербург - Балтийский (ТЧ-15). Генеральным проектировщиком является институт «Ленжелдорпроект».



тельная, центральный тепловой пункт, компрессорная станция, очистные сооружения, а также весь необходимый комплекс зданий и сооружений для жизнеобеспечения депо, в том числе – 6-этажный бытовой корпус с комнатами отдыха локомотивных бригад и медпунктом.

А новый вагонное отделение с отделением очистки кузовов вагонов, где применяется технология очистки методом «сухого» льда, позволит полностью уйти от использования ручного труда. Кроме того, в

депо будет построен поворотный круг.

«В ТЧ-15 появится несколько базовых цехов, где будет проводиться ремонт узлов, деталей и агрегатов не только для электропоездов, приписанных к ТЧ-15, но и для всех электричек Октябрьской железной дороги», – сообщил Владимир Петров. Речь идет о цехах по восстановлению корпусов редукторов, ремонту аккумуляторных батарей.

Примененные в проекте высокоэффективные технологии позволят улучшить качество ремонта узлов и деталей электропоездов, повысить безопасность движения электропоездов, сократить время выполнения ремонтных операций, улучшить условия труда рабочих и повысить уровень техники безопасности на предприятии.

Общая стоимость строительства составляет около 370 млн руб. в ценах 2000 года.



СПРАВКА

Виды и объемы ремонта моторвагонного подвижного состава локомотивного депо Санкт-Петербург-Балтийский (ТЧ-15):

До реконструкции:
– ТО - 3 – 7936 секций/год;
– ТР - 1 – 1024 секции/год;
– ТР - 3 – 143 секции/год;
– ремонт колесных пар со сменой элементов – 600 ед./год.

После реконструкции:
– ТО - 3 – 7950 секций/год;
– ТР - 1 – 1025 секций/год;
– ТР - 3 – 220 секций/год;
– ремонт колесных пар со сменой элементов – 1200 ед./год.

Как рассказал главный инженер проекта Владимир Петров, большая часть работ по проекту должна закончиться к концу нынешнего года.

Кроме реконструкции существующих зданий, в которых проводятся ТО-3, ТР-1 и ТР-3 подвижного состава, на площадке построены новые газовая ко-



ИНТЕРВЬЮ

СЕРГЕЙ КАРНЕЙЧИК: ЗАДАЧА – ВЫПОЛНИТЬ ЗАКАЗ РЖД

Специалисты института «Ленжелдорпроект» имеют большой опыт выполнения инженерных и проектных работ по строительству, реконструкции, техническому перевооружению и капитальному ремонту объектов железнодорожного транспорта на Северо-Западе России. О сегодняшнем дне и перспективах института рассказывает его директор Сергей Евгеньевич Карнейчик.

– Сергей Евгеньевич, какова сегодня загрузка института? Есть ли перспективный портфель заказов на ближайшие годы?

– Сейчас спрос на услуги проектных институтов значительно превышает предложение. Учитывая одобренную съездом ОАО «РЖД» «Стратегию развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года», которая по инновационному сценарию предусматривает строительство новых железнодорожных линий протяженностью более 20 тыс. км, а также инвестиционную программу ОАО «РЖД», можно уверенно сказать, что институт обеспечен заказами не только на ближайшее время, но и на перспективу.

Основным заказчиком института является Октябрьская железная дорога. В прошлом году ее заказы составили около 80% от общего объема заказов.

На план строительства этого года основная масса договоров уже подписана, что обеспечивает гарантированную загрузку института более чем на полгода. Кроме того, продолжается договорная работа на выполнение проектно-исследовательских работ по объектам строительства будущих лет. Объем работ на 2008 год превосходит наши возможности. Поэтому, чтобы полностью выполнить наши обязательства, мы намерены привлечь субподрядные организации.

– Есть ли у института сторонние заказы и о каких объектах идет речь? Каково должно быть, на ваш взгляд, соотношение заказов РЖД и сторонних заказчиков?

– В 2007 году институт выполнил более 20 сторонних заказов, что составило 19,4% от общего объема. В основном это были заказы, связанные со

строительством и реконструкцией подъездных путей и промышленных станций. Наиболее крупными из сторонних заказчиков являются наши коллеги из института «Ленгипротранс», Северо-Западная ТЭЦ, группа компаний «Содружество». Однако, учитывая, что наша главная задача – это удовлетворение возросших потребностей ОАО «РЖД» по разработке про-

ЛИЧНОЕ ДЕЛО

Сергей Евгеньевич КАРНЕЙЧИК родился 12 апреля 1954 года в г. Ленинграде.
В 1976 году с отличием окончил Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «эксплуатация железных дорог».
Работать начал в 1976 году в институте «Ленгипротранс» в должности инженера отдела узлов и станций. Затем был старшим инженером и руководителем группы.
С 1982 года – руководитель группы, главный инженер проекта, начальник отдела пути и станций, а с 1993 года по 2001 год – главный инженер института «Ленжелдорпроект».
В апреле 2001 года назначен исполняющим обязанности, а в сентябре 2001 года утвержден в должности директора института «Ленжелдорпроект».
С октября 2003 года – директор института «Ленжелдорпроект» – филиала ОАО «РЖД».
С июня 2007 года – директор института «Ленжелдорпроект» – филиала ОАО «Росжелдорпроект».
Награжден именными часами министра МПС РФ, медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга», знаком «Почетный железнодорожник».

ектно-сметной документации, сторонние заказы планируются по остаточному принципу.

– Над какими наиболее значимыми проектами работают сейчас специалисты института?

– Институт является одним из основных подрядчиков Октябрьской железной дороги по выполнению реконструкции, модернизации и капитальному ремонту железнодорожных путей. Кроме того, мы работаем над объектами локомотивного и вагонного хозяйства (реконструкция и техническое переоснащение локомотивного депо Санкт-Петербург - пассажирский - Московский, расширение вагонного депо ВЧД-8, рекон-



моторвагонного подвижного состава, строительство цеха эксплуатации локомотивного депо Калининград, реконструкция станции Балтийский Лес, техническое перевооружение станции Луговое Новое). Кроме того, по заказам сторонних организаций наши специалисты выполняли проекты строительства и реконструкции подъездных путей и промышленных станций.

– Какие вы видите проблемы, стоящие сегодня перед институтом, и пути их решения?

– Среди наиболее острых – проблема планирования работ. Трудность состоит в том, что наш основной заказчик представляет свои планы разработки ПИР с задержкой, кроме того, в течение года они могут неоднократно меняться. Чтобы стабилизировать работу, мы стремимся сбалансировать объекты ПИР текущего строительства и будущих лет, а также дробить выпуск документации на этапы с выделением первоочередных.

Еще одна проблема – дефицит квалифицированных проектировщиков. Институт остро нуждается в ГИПах по проектированию комплексных объектов, главных специалистах по СЦБ и по проектированию железнодорожных путей. И хотя число специалистов института

ПОЗДРАВЛЯЕМ

3 марта исполнилось 49 лет Юрию Владимировичу Сисьмекову, директору института «Уралжелдорпроект»;

13 марта отметила свой день рождения Алена Олеговна Старкова, заместитель директора по экономике и финансам института «Ярославжелдорпроект»;

14 марта поздравления принимала Татьяна Николаевна Игнатьева, главный бухгалтер института «Желдорпроект Поволжья»;

29 марта отпразднует свой день рождения Тамара Алексеевна Рассохина, главный бухгалтер института «Красноярскжелдорпроект»;

29 марта друзья и коллеги будут поздравлять с праздником Галину Александровну Комбалову, заместителя директора по экономике и финансам института «Мосжелдорпроект».

постепенно растет, с учетом возрастающих объемов работ этого пока недостаточно.

Для решения кадровых проблем институт активно работает с центрами занятости населения региона, с вузами Санкт-Петербурга, готовящими необходимых специалистов (ПГУПС, ГАСУ, Горный институт), заключен договор на подбор персонала с кадровым агентством, ведется поиск специалистов собственными силами. С ПГУПС заключен договор на целевую подготовку специалистов. Молодые практиканты имеют возможность трудоустроиться в институт по результатам прохождения практики. В 2007 году принято 22 человека в возрасте до 30 лет. В 2008 году планируется принять еще 25 специалистов.

Кроме того, чтобы мотивировать наших сотрудников к плодотворной работе, мы регулярно проводим курсы по повышению квалификации по программам ОАО «Росжелдорпроект» и ОАО «РЖД».

Активно развивается материально-техническая база института. Обновлена компьютерная техника, на ней установлено полностью сертифицированное программное обеспечение, закуплено современное лабораторное (ASIS) и геологическое (георадары) оборудование.

Однако для полноценного выполнения всех задач, стоящих перед институтом, нам необходимо современное буровое оборудование и автотранспорт для его доставки до мест проведения изыскательских работ. Уверен, что благодаря помощи и поддержке руководства общества институту удастся успешно решить эту задачу.

Беседовал
Дмитрий ИВАНОВ