

теме. А позднее, когда интерес к теме был уже подогрет, отдел внутренних коммуникаций совместно с Корпоративным университетом разработал цикл тренингов по коммуникации для менеджеров. Начав с ненавязчивых викторин, мы перешли к более серьезным формам обучения.

Мы очень довольны проведенной акцией: опыт показал, что системность и креативный подход в решении самых насущных задач позволяют превосходить все ожидаемые результаты

— Виктория Александровна, мы знаем, что у Объединенной компании существуют образовательные программы и за рубежом, например, в Гвинее, расскажите, пожалуйста, как это происходит?

— В прежние времена СССР помогал африканским странам, в числе прочего, поднимать уровень образования, и сегодня в Африке часть граждан, занимающих различные должности в правительстве или на предприятиях, имеют дипломы РУДН.

РУСАЛ, развивая бизнес в Африке, продолжает эту традицию и, помимо организации образовательных цент-

ров и тренинговых программ в Гвинее, стал единственной компанией в этой стране, которая проводит обучение за рубежом. Компания за свой счет, делая долгосрочные инвестиции, дает возможность гвинейской молодежи получить образование в одном из лучших вузов по таким специальностям, как геология, инжиниринг, горная металлургия. Эти специалисты смогут затем обеспечить компании значительные преимущества в международной конкуренции за трудовые ресурсы в Африке.

В 2006 году ОК РУСАЛ организовала двухлетнюю программу получения студентами из Гвинеи образования международного уровня. Пять самых талантливых студентов из Гвинеи были отправлены на учебу в один из ведущих российских университетов. В октябре 2007 года еще 5 студентов из Гвинеи были премированы сертификатами на обучение в России.

По окончании 5-летней программы каждый студент получит степень бакалавра Российского университета Дружбы Народов по специальностям «Геология», «Горная металлургия» или «Инженер». Всего в течение двух лет на обучение в Россию направлено 10 сту-

дентов. Пятилетняя программа включает годовое обучение русскому языку и четырехлетнюю программу для получения степени Бакалавра в РУДН.

Кроме того, РУСАЛ организовал центр профессиональной подготовки и образования во Фрие (Гвинея) для рабочих и технических специалистов. Центр предоставляет образовательные услуги 600 студентам.

— Спасибо за интересный рассказ. Что бы вы хотели пожелать нашим читателям, подводя итоги нашей беседы?

— Как вы видите, ОК РУСАЛ уделяет много внимания работе с персоналом и в России, и за рубежом. Мне кажется, что самое главное в работе с персоналом — любить людей и заботиться о них. Очень важно выявить и понять, где наилучшим образом пересекаются интересы компании и сотрудника. Если грамотно и с душой подойти к организации работы с людьми, можно добиться хороших результатов в любой работе, чего и желаю читателям журнала «Транспорт Российской Федерации». Надеемся, передача нашего опыта будет этому способствовать.

Пробелы в законах — убытки бизнеса

Ю.В. КОКРА, председатель комиссии по вопросам транспорта и экспедирования торгово-промышленных палат ЮФО, член комитета по транспорту и экспедированию ТПП РФ

Законодательные пробелы в деятельности государственных служб становятся главной причиной многомиллионных убытков отечественного бизнеса. Бюрократические проволочки и проблемы с таможенным оформлением экспортно-импортных товаров на госгранице ведут к простоям всех видов грузового транспорта. В июне в ТПП Ростовской области состоялся круглый стол на тему «Актуальные вопросы участников ВЭД при прохождении пограничного и таможенного контроля».

За круглым столом о самом наболевшем говорили участники внешнеэкономической деятельности юга России. Организаторами круглого стола выступили комиссия ТПП ЮФО по транспорту и экспедированию и комитет по транспорту и экспедированию ТПП Ростовской области.

Во вступительном слове председатель комиссии ТПП ЮФО по вопросам транспорта и экспедирования Ю.В. Кокра отметил:

«Объем грузопотока, по данным таможенной службы округа, ежегодно

увеличивается в среднем на 35%. А по некоторым пунктам пропуска — увеличивается в разы. Грузы простаивают — таможенники не успевают справиться с таким наплывом товаров. Не хватает сотрудников, специального оборудования для досмотра. Так, из 74 действующих в ЮФО приграничных пунктов пропуска полностью обустроены только 29. 15 — частично. Оставшиеся 30 и вовсе не соответствуют установленным по закону о госгранице требованиям. Транспортные компании и владельцы грузов несут колос-

сальные убытки. Особенно судовладельцы, перемещающие товар транзитный. И особенно — на южном направлении».

Генеральный директор ОАО «Донречфлот» Василий Геннадьевич Филиппович приводит пример: «Металл, следующий из Украины в Казахстан, Иран, при приходе в Ростов обязательно требует выпуска соответствующей декларации для транзитного движения по территории России. На сегодняшний день ростовская таможня требует стопроцентного сопровождения судов сотрудниками таможни. Но, учитывая ограниченность количества сотрудников таможни, которые могут выполнять такие функции, и большое количество флота, идущего с транзитом, существуют проблемы именно во временном интервале — с момента прихода судна и до момента выхода его с сопровождающим».



Трех-пятидневные задержки судов в портах — дело обычное. Каждые сутки владельцы судоходных компаний теряют по 150–200 тысяч рублей прибыли от простоя только одного корабля. За неделю — миллион рублей убытка. Российский же бюджет при этом недосчитывается миллиардов долларов налоговых поступлений, которые отчисляются бизнесменами исключительно с выручки.

Представители таможни соглашаются — проблемы судовладельцев Южному управлению известны. Меры принимаются. В ближайшее время основные игроки на рынке речных перевозок — «Донречфлот», Волжское, Северо-Западное, Азово-Донское пароходства, танкерные компании «Палмали» и «Навигатор» — получают возможность работать без таможенного сопровождения. В каждом конкретном случае вопрос будет решаться индивидуально. Но от простоев и в этот раз никто не застрахован. Начальник службы организации таможенного контроля ЮТУ, полковник таможенной службы Олег Борисович Долгополов комментирует: «Трудно это гарантировать в текущем положении дел, но мы все делаем, чтобы эту проблему ликвидировать».

Однако судовладельцев это не успокаивает. Есть и другие «больные» темы. В частности, ремонт российского водного транспорта за границей по-прежнему подлежит декларированию. А значит, кроме расходов на восстановление корабля, его хозяин дополнительно вы-

нужден уплачивать таможенный сбор и НДС. Но — уже на родине. Суммы получаются отнюдь не малые. 5% от стоимости ремонта составляет пошлина и 18% — налог на добавленную стоимость. При том, что сами восстановительные работы обходятся, в среднем, в 300–400 тысяч долларов. Таможенники парируют — вопрос не по адресу. Проблема — в недостаточном нормативно-правовом регулировании. И обращаться надо на федеральный уровень.

Представители регионального погрануправления с коллегами согласны. Если и есть недочеты в работе — не по вине пограничников. Заместитель начальника РПУ ФСБ по ЮФО, генерал-майор Александр Александрович Часовской заметил: «Пограничники в пределах отведенного времени укладываются в сроки оформления грузов и товаров, и, в первую очередь, граждан, пересекающих госграницу».

В сроки хоть и укладываются, но без конфликтов между участниками ВЭД и пограничниками дело все же не обходится. В этом году появилась новая проблема, на этот раз на 451 якорной стоянке (рейд — порт «Кавказ»). Николай Иванович Силин (заместитель генерального директора судоходной компании «Навигатор») прокомментировал ситуацию: «Пограничная служба перестала с 26 мая осуществлять формальности в отношении судов, прибывающих из Российской Федерации и из-за границы для перевалки на якорной стоянке. 20 июня проблема снята соответствующим письмом пограничной служ-

бы. Но — до особого распоряжения. То есть, проблема не решена».

Заместитель начальника СКЖД (ОАО «РЖД») Игорь Никодимович Филатов сообщил: «По данным за 2007 г., СКЖД пришлось отказаться от перевозки примерно 30% экспортно-импортных грузов из-за технической невозможности прохождения грузов через пункты пропуска».

В ходе заседания также выступили: М.Ю. Суров (руководитель Южного управления Государственного авиационного надзора), Ю.М. Зикеев (заместитель представителя МИД РФ в Ростове-на-Дону), Корнел Ионеску (генеральный консул Румынии в Ростове-на-Дону), А.И. Лукашев (заместитель руководителя ФГУ «Азово-Донское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства») и другие.

По проблемам, озвученным в ходе заседания круглого стола, а это, в том числе, и вопросы, связанные с увеличением численности сотрудников таможенных и пограничных органов, будет направлено письмо на имя президента ТПП РФ Евгения Примакова для постановки этого вопроса на федеральном уровне, а также соответствующие обращения в Федеральную таможенную службу, Государственную Думу РФ и Министерство транспорта РФ.

Предложения южнороссийских предпринимателей попадут по назначению в течение месяца. Однако конкретных действий по решению обозначенных проблем следует ожидать не ранее, чем через полгода.