

## БИЗНЕС-НОВОСТИ

Россия поднялась  
на три позиции

ШВЕЙЦАРСКАЯ БИЗНЕС-ШКОЛА IMO составила рейтинг самых конкурентоспособных экономик мира. В список самых-самых попали 55 стран, в том числе Россия. Несмотря на растущий торговый дефицит, США традиционно занимают первое место.

Российская экономика, которая в прошлом году обогнала на 46-м месте, ныне поднялась на три позиции. Швейцарские экономисты отмечают, что не последнюю роль в повышении престижа России сыграли золотовалютные резервы. При этом отмечается высокая динамика развития экономики. За последние десять лет конкурентоспособность России ежегодно росла почти на пять процентов по сравнению с показателями США. Рейтинг проводился с учетом 323 показателей, определяющих эффективность властей, бизнеса и инфраструктуру, которая включает в себя образование, технологии, медицинское и социальное обслуживание.

Из чиновника  
в финансисты

НЕ ВСЕ 9 МАЯ праздновали День Победы. Например, премьер-министр России Михаил Фрадков в этот день подписал распоряжение об освобождении Олега Вьюгина от занимаемой им должности руководителя Федеральной службы по финансовым рынкам (ФСФР).

С универсальной формулировкой «по собственному желанию» Вьюгин освободил место для Владимира Миловидова. Теперь бывший чиновник намерен занять руководящую должность в одной из инвестиционно-банковских компаний. По заявлению Вьюгина, он не собирается покидать финансовый рынок и надеется, что ему предложат место руководителя.

## Кредит по почте

ПОЛУЧИТЬ КРЕДИТ и потратить его на бытовую технику теперь можно будет в почтовом отделении.

Почта России и Home Credit and Finance Bank запустили новый совместный проект, в котором поначалу будут участвовать 293 почтовых пункта в 29 регионах России, говорится в сообщении компании. Почта России в настоящее время предлагает широкий выбор товаров длительного пользования, в том числе бытовую технику, цифровую фото- и видеоаппаратуру, компьютеры, отопительное оборудование, мебель и технику для подсобного хозяйства.

Для оформления кредита на предлагаемую продукцию клиент сможет заполнить анкету, которая будет переправлена в банк через Интернет или по факсу. После рассмотрения заявки банк пришлет ответ обратно в почтовое отделение. Проект рассчитан на труднодоступные районы, в которых получение потребительского кредита и покупка техники представляют для населения проблему. К концу 2007 года количество почтовых пунктов, выдающих кредиты, вырастет с 293 до 800, а число охваченных регионов – с 29 до 70.

## Росгосстрах лидирует

ПО ДАННЫМ ИССЛЕДОВАНИЙ маркетингового агентства GfK Rus «MDS – рынок страховых услуг России», самыми узнаваемыми страховыми компаниями среди россиян стали Росгосстрах, «РОСНО» и «Ингосстрах».

Исследование проводилось в 176 населенных пунктах, были опрошены 2207 респондентов. Эффективность проведенных маркетинговых компаний оценивалась по известности рекламы среди населения. Наиболее узнаваемой стала реклама Росгосстраха – с ней знакомы 43 процента опрошенных. «РОСНО» и «Ингосстрах» узнают соответственно 32 процента и 26 процентов россиян. Кроме этого, в десятку самых известных попали такие страховщики, как «Спасские ворота», «АльфаСтрахование», «Уралсиб», «НАСТА», «РЕСО-Гарантия», «Согласие» и «МАКС».

## ПОРА РАЗБИРАТЬ РЕЛЬСЫ

Спасение от транспортного паралича – в «урезании» трамвая

ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ совет при главе города Евгении Карпове был посвящен корректировке генерального плана развития Магнитогорска и модернизации его транспортной инфраструктуры.

Сейчас Магнитогорск застраивается на основе генплана, утвержденного в 1996 году. За одиннадцать лет он перестал отвечать требованиям развития города, вступив в противоречие с новыми земельным и административным кодексами. В те годы никто не прогнозировал такого бурного увеличения транспорта на дорогах. Сегодня в городе зарегистрировано около 118 тысяч единиц автотранспорта. В конкурсе на модернизацию генплана Магнитки выиграл Санкт-Петербургский институт Ленпроект. Его представитель Сергей Канаев доложил на градостроительном совете о проделанной работе и проектных изысканиях рабочей группы.

Была выполнена комплексная оценка территории и определены дальнейшие возможности застройки. Определены транспортные проблемы: вблизи Магнитогорска пролегают всего одна дорога федерального значения и несколько региональных. По сути, Магнитогорск – тупиковый город, что замедляет развитие его транспортной инфраструктуры. Вокруг города практически сформировано транспортное кольцо, но внутренние дороги имеют ряд серьезных недостатков. В правобережной части наблюдается ярко выраженный прямолинейный характер дорог, а в левобережной – стихийность. Главные внутригородские магистрали не имеют прямого выхода на внешнее транспортное кольцо. В черте города отсутствуют многочисленные развязки. Магнитка обладает разветвленной трамвайной сетью, имеющей как преимущества, так и серьезные недостатки, сдерживающие развитие транспортных артерий. Питерские градостроители настаивают на переходе Магнитогорска от прямолинейной уличной дорожной сети к радиально-кольцевой, что значительно снимет напряжение на дорогах.



ФОТО АЛЕКСАНДРА СЕВЕРИНА

## А пока трамвайные магистрали расчищают от мусора

«Прелести» дорожных недостатков магнитогорцы ощутили давно, простояв в автомобильных пробках и не имея возможности быстро добраться из одного конца города в другой.

Теперь Магнитке предлагают новую концепцию развития, которая, в случае утверждения, будет дополнена конкретными проектами. В общих чертах она выглядит революционно.

Вот основные предложения питерской рабочей группы: строительство пятого перехода через Урал на юге города, ликвидация трамвайных путей по проспекту Карла Маркса и на

Казачьей переправе, определение приоритета застройки – многоэтажной или малоэтажной коттеджной.

Необходимость строительства пятого моста назрела давно – город разрастается на юг, где возводятся густонаселенные микрорайоны, а кратчайший путь в промышленную левобережную часть города лежит в десятке километров. Поэтому пробка по проспекту Ленина в утренние и вечерние часы растягивается не на одну сотню метров. Новый мост помог бы создать новое внутреннее транспортное кольцо, которое обеспечит быстрый доступ транспорта в южную часть города.

Самые горячие обсуждения вызвало предложение убрать трамвайные пути с проспекта Карла Маркса. Противники этого аргументировали позицию тем, что трамвай – самый экологически чистый транспорт, что он доступен всем горожанам и пользуется огромным спросом. Сторонники доказывали, что через два-три года проспект Карла Маркса превратится в сплошную пробку, поэтому трамвай необходимо оставить на улице Советской. А в перспективе закольцевать линию по внутренней границе города. По мнению специалистов, это самое перспективное решение. И во многом проблема – отказаться от трамвая или нет – психологическая.

– На проспекте Карла Маркса трамвай давно неуместен, считает депутат Горсовета Михаил Сафонов. – От него отказались в таком же промышленном городе, как наш, со схожей инфраструктурой – в Липецке. Время показало, что решение было правильным. Мы привыкли, что у нас там трамвай, надо менять психологию и видеть город в перспективе.

Этой точки зрения придерживается и глава города Евгений Карпов, убежденный в необходимости концептуального изменения плана развития города. – Нам предлагать смелые, но во многом правильные идеи, – заметил он. – Пока мы развиваемся по тупиковому пути, и поэтому все актуальнее транспортные проблемы. Никто не предполагал, что такими колоссальными темпами будет пополняться городской автопарк. Наши

центральные артерии уже не справляются с потоком транспорта. И проблему надо решать сегодня, чтобы завтра город не парализовало.

Никто из участников совета не готов был ответить на вопрос: каким будет жилищное строительство? Какая застройка будет преобладать: многоэтажная или индивидуальная? Основные функциональные зоны города определены, есть места и для жилищного строительства, но от того, каким оно будет, зависят конкретные планы градостроителей.

Общественно-деловая застройка Магнитогорска не сбалирована. Центр правобережья превратился в сплошной торговый комплекс, перегруженный машинами и людьми. Такое скопление торговых центров неразумно – и это в то время, когда в левобережье ничего подобного нет. В Москве и Питере тоже столкнулись со схожей проблемой и решили ее очень просто: крупные марки и комплексы перенесли на окраину города, освободив центр и разгрузив транспортные магистрали.

– Крупнейшие торговые центры мы разместили в центре города, а ни одной многоуровневой развязки на прилегающих дорогах нет, – констатировал депутат Законодательного собрания Челябинской области Алексей Гуцин. – Без них мы не сможем решить транспортную проблему. Необходимо ходить в федеральные, региональные программы развития дорожной сети, своих финансов у города не хватит. Ориентировочная стоимость нового перехода – шесть миллиардов рублей, что больше годового городского бюджета.

Говорили и об организации пассажирских перевозок, о замене маршрутных «ГАЗелей» специализированными автобусами средней загрузки, корректировке маршрутов и графиков движения, обустройстве подземных и надземных пешеходных переходов. Но это уже частности. Сейчас власти города должны определиться с главными – менять ли устаревшую концепцию развития Магнитки на современную?

МИХАИЛ СКУРИДИН.

Если ты не желаешь многого,  
то и немногого будет тебе казаться многим.

ДЕМОКРИТ

## АМЕРИКАНЦЫ ЖИВУТ ПЯТИЛЕТКАМИ

В США все аэропорты, работающие на регулярной коммерческой основе, – государственные

СПЕЦИАЛЬНАЯ ПРОГРАММА деловых стажировок в США – SABIT – знакомит менеджеров высшего и среднего звена и ученых из России и стран СНГ с опытом американских коллег.

Недавно в США побывала группа специалистов в области развития аэропортов, в составе которой был и директор Магнитогорского авиапредприятия Виль ШАРИПОВ. Полтора десятка участников стажировки прошли двойной конкурсный отбор: сначала в Росавиации, затем в программе «САБИТ» в Вашингтоне. Спонсор программы, министерство торговли США, руководствуется уровнем образования, профессиональными достижениями и опытом работы. Закономерно, что управление Росавиации рекомендовало для участия в стажировке руководителя нашего авиапредприятия. Магнитогорский аэропорт является членом ассоциации аэропортов России и стран СНГ, а Шарипов – председателем комитета по проблемам региональных аэропортов.

– Виль Асхатович, принимающей стороне это «руководящие через океан» обходится дешевле. Что движет американцами?

– Соединенные Штаты заинтересованы в налаживании контактов и ознакомлении потенциальных партнеров с продукцией и услугами американских компаний, расширении экспорта и инвестиций. Программа «САБИТ» содействует развитию взаимовыгодных деловых отношений с подготовленными кадрами. За время четырехнедельной стажировки мы изучали вопросы стратегического развития, маркетинга, оборудования и финансового управления. Теоретические занятия по бизнесу чередовались с практическими. Мы побывали в аэропортах Вашингтона, Чикаго и Атланты, в небольших аэропортах регионального значения, в так называемых разгрузочных аэропортах, в частных компаниях и правительственных организациях.

– Различия между нашими странами в этой сфере очень значительны?

– После реорганизации наша авиационная структура аналогична американской. И функционально – тоже. Но федеральное авиационное агентство США занимается еще распределением между аэропортами поступающих от авиакомпаний грантов. Они идут на реконструкцию аэропортов наряду с государственными средствами по целевым программам. У нас этого нет. К большому удивлению мы увидели в Америке... наши советские пятилетки. Каждый аэропорт имеет целевую пятилетнюю программу развития и по крупным мероприятиям ежегодно отчитывается. Как это было в нашей стране до 93-го года, все аэропорты, работающие на регулярной коммерческой основе, являются государственными. У нас же по программе приватизации до 2009 года аэропорты должны стать частными. Правда, в последнее время председатель Правительства РФ Михаил Фрадков ставит необходимость дальнейшей приватизации под сомнение. Удивило, что аэропорты не платят налоги. Все заработанные ими деньги направляются на развитие. Государство не в убытке, поскольку в инфраструктуре крупных аэропортов занято 20–30 тысяч работающих. До 40 процентов доходов аэропортов дают автостоянки. В Штатах принята концепция: каждый житель должен добираться до аэропорта не более чем за 45 минут. И аэропорты местного значения принадлежат муниципальным образованиям, графствам. А неудобства, которые они приносят в густонаселенных районах, компенсируются тем, что аэропорты дают местному населению работу, строят спортивные и досуговые площадки, устраивают праздники, широко занимаются благотворительностью.

– Какими секретами делились американские коллеги?

– Никаких секретов, нам показали даже военный аэродром. Мы очень внимательно изучали структуру аэропортов, систему доходов и расходов. Нам показывали аэровокзалы, взлетно-посадочные полосы, обслуживающую технику, знакомили с системой регистрации пассажиров, в том числе и электронной. Есть аэропорт,



обслуживающие свыше 30 миллионов пассажиров в год – столько летает по всей России. В США очень высокая мобильность населения: при численности населения более 300 миллионов авиаслужбы пользуются 130 миллионов человек в год. Большой интерес для нас представляла организация работы службы безопасности. После трагедии 11 сентября безопасность на транспорте обеспечивает государство. Создана структура безопасности (TSA), в аэропортах есть подразделения, в которых работают хорошо подготовленные специалисты. Что касается охраны аэропортов по периметру, то никаких особых строгостей здесь нет. Вокруг забор из сетки, а со стороны взлетной полосы – только аппаратура, фиксирующая посторонние передвижения. Показывали нам противопожарные учения и аварийно-спасательное оборудование. Побывали на выставках техники, которая, кстати, поставляется сегодня во многие аэропорты России. Я впервые

увидел безводильные буксиры. Времени и денег на подготовку обслуживающего персонала там не экономят: у каждого – по пять-шесть допусков по разным специальностям.

– Рабочий график был очень плотным?

– Около десяти городов, семь гостиниц, 12 аэропортов. Автобус приезжал за нами в семь утра, три часа на дорогу, несколько часов работы – и в обратный путь. Иногда в субботу выбирались на экскурсию. Нам устроили обзорную экскурсию по Вашингтону, я побывал в музеях авиации, естественная, информативная – все они государственные и бесплатные. В музее авиации увидел макет нашего ТУ-104 – первого пассажирского реактивного самолета в мире, первые летательные аппараты братьев Райт, космические аппараты – вся история авиации. Что мне понравилось – в каждом аэропорту есть уголок его истории. К ней отношение самое бережное. Мы тоже собираем

информацию о нашем предприятии, заказываем модели самолетов, которые летали из аэропорта за его 75-летнюю историю, начиная от ПО-2.

– Насколько полезными могут оказаться знания и диплом о стажировке в практическом отношении?

– Надо смотреть реально – у нас аэропорт регионального значения. Будем добиваться введения системы допусков для персонала наземной службы. При невысокой интенсивности полетов это поможет нам сократить расходы предприятия и повысить зарплату. Пытались ее ввести, но отраслевая система сертификации не позволяет, хотя правилами ИКАО это разрешено. Попробуем привлечь сезонных рабочих из фермеров для уборки снега с аэродрома и скашивания травы. Это тоже экономия расходов предприятия. А в целом я убедился в том, насколько большие позитивные изменения произошли в нашей гражданской авиации за последние годы.

Беседала АРИСА КОВАЛЕНКО.

## СИТУАЦИЯ

«Сталь НК» перестала  
выпускать сталь

НА НОВОКУЗНЕЦКОМ ООО «Сталь НК» остановлено сталеплавильное производство. Evraz Group не удалось продать предприятие компании «Эстар», модернизацию завода, производившего сталь, в основном, маргеновским способом, стратегия Evraz Group не предусматривает, сообщает «Коммерсант в регионах».

На ООО «Сталь НК», являющемся «дочкой» входящего в Evraz Group ОАО «Новокузнецкий металлургический комбинат» (НМКМ), остановлено основное металлургическое производство. Как уточнили вчера в департаменте по связям со СМИ регионального центра корпоративных отношений «Сибирь» Evraz Group, продолжают работу только некоторые подразделения предприятия. В частности, функционируют цех шлакопереработки, цех подготовки составов и участок клети прокатного стана. Закрытие «Стали НК» приведет к заметному сокращению производства стали и проката Evraz Group. В прошлом году это предприятие обеспечило группу производством около 11 процентов проката и 8,5 – жидкой стали.

ООО «Сталь НК» было образовано в ходе конкурсного производства на ОАО «Кузнецкий металлургический комбинат» (КМК). В его состав были включены маргеновский и электросталеплавильный цех № 1, обжимной цех, шлакопереработка, литейный цех и цех ремонта металлургических печей, подразделения подготовки составов. В 2005 году «Сталь НК» произвела 1,2 млн. т жидкой стали, в том числе маргеновской один млн. т, электростали 190 тыс. т, выпустила проката, преимущественно стальной заготовки, 1,4 млн. т. На предприятии было занято около 2,5 тыс. человек. Как сообщил президент и председатель совета директоров группы Александр Фролов, окончательное решение об этом было принято после того, как безрезультатно завершились переговоры с компанией «Эстар» о продаже ей этого актива. Входящий в «Эстар» Новосибирский металлургический завод имени Кузмина работает на стальной заготовке, поставляемой новокузнецким предприятием. Президент Evraz Group объяснил отказ продать актив тем, что стороны «не договорились по цене».

Несмотря на неудачу переговоров, по словам Александра Фролова, Evraz не испортил отношений с «Эстар», который остался «одним из крупных наших клиентов». Представитель «Эстар» Любовь Попова подтвердила, что переговоры по поводу приобретения «Стали НК» ее компания вела, но от подробных комментариев отказалась. По ее данным, Evraz остается одним из поставщиков стальной заготовки на завод имени Кузмина.

Проводить модернизацию «Стали НК», чтобы избежать ее закрытия, Evraz не намеревался. Как сообщили в департаменте по связям со СМИ, с момента банкротства КМК в 2002 году стратегия группы была направлена на превращение НМКМ в компактное металлургическое предприятие, специализирующееся на выпуске рельсовой продукции. Такую заводу дополнительного количества стали, тем более произведенной неэкономичным маргеновским способом, не требовалось.

Модернизация НМКМ была завершена в прошлом году. В ноябре Evraz предупредил о предстоящем увольнении работников завода власти Новокузнецка и Кемеровской области, горно-металлургический профсоюз. Тогда в группе отказались от каких-либо комментариев по этому поводу «до официального принятия программы закрытия». Комментарии не последовало и после того, как в апреле нынешнего года закрытие основных производств «Стали НК» вступило в практическую стадию.

По данным управляющего директора НМКМ Вячеслава Павлова, уже уволено 1,3 тыс. работников «Стали НК». Почти все они получили компенсацию в размере среднегодового заработка. Из числа сокращенных 213 были переведены на другие предприятия Evraz Group в Новокузнецке. В мае уволено еще около 0,5 тыс. человек. Кроме того, закрытие сталеплавильного производства «Стали НК» вызвало сокращения и на НМКМ (304 работника).