

ПУЛЬТ УПРАВЛЕНИЯ

№ 03 (77) 2022

ЖУРНАЛ ДЛЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ КОМПАНИЙ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

WWW.PULT.GUDOK.RU



250 млрд
руб.

правительство докапитализирует
ОАО «РЖД» за счёт средств Фонда
национального благосостояния

Важный пакет

ГОСУДАРСТВО ПРИНЯЛО МЕРЫ ПО ПОДДЕРЖКЕ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

СТР. 6

ОРГАНИЗАТОР

Гудок^{ИД}
издательский дом

СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПАРТНЁР

БЛАГОСОСТОЯНИЕ
НЕГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПЕНСИОННЫЙ ФОНД

ОТРАСЛЕВОЙ ПАРТНЁР



XI ЕЖЕГОДНЫЙ ОТРАСЛЕВОЙ КОНКУРС ДОСКА ПОЧЁТА

2022

МЫ ИЩЕМ ГЕРОЕВ



И ВЫ МОЖЕТЕ В ЭТОМ ПОМОЧЬ

Мы хотим, чтобы все знали, какие замечательные люди трудятся и живут рядом с нами, на какие поступки они способны

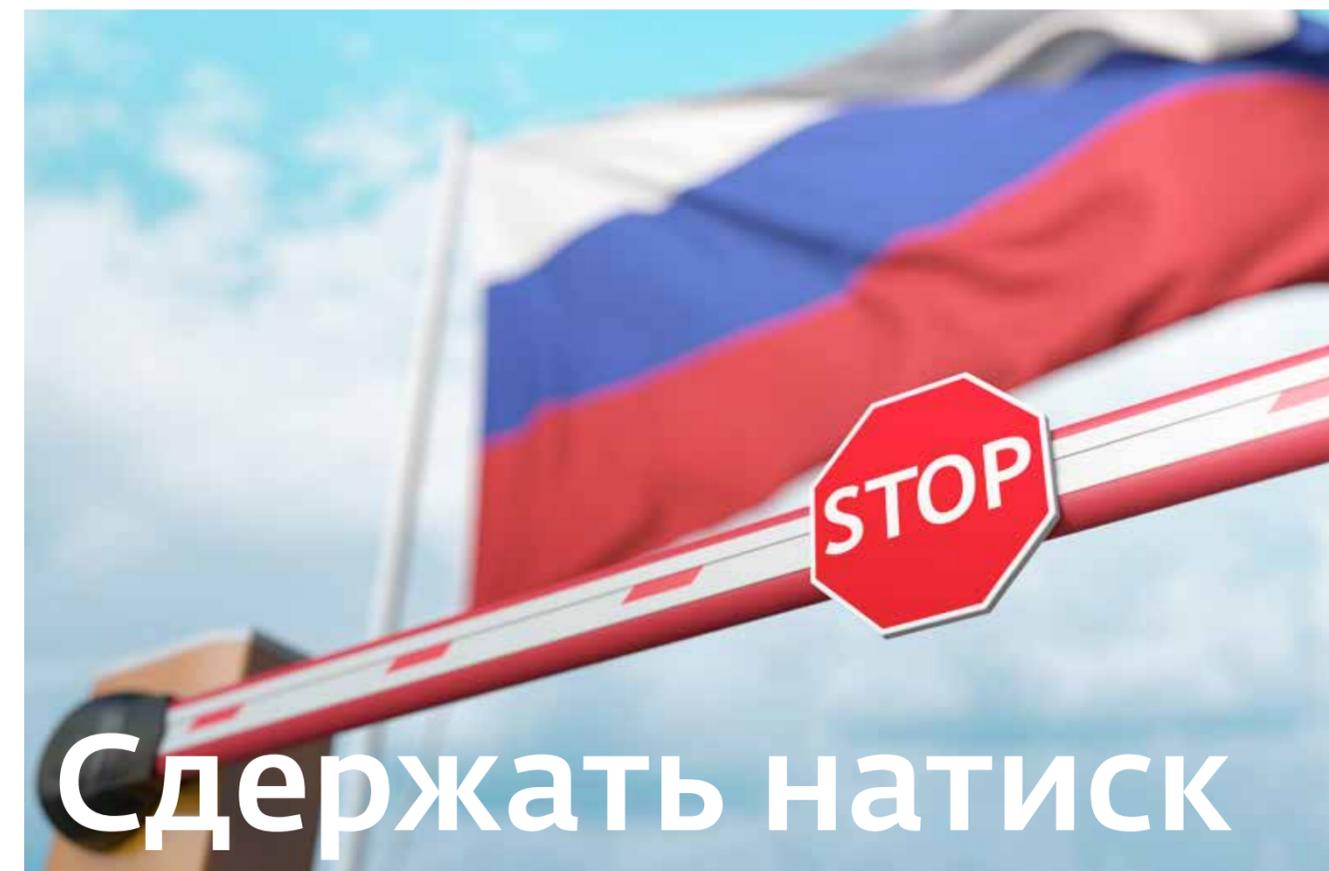
12+

Отправить информацию о герое:
DOSKAPOCHETA@GUDDOK.RU

8 (495) 983-08-18

Все подробности о конкурсе на сайте: [HTTP://DOSKAPOCHETA.GUDDOK.RU](http://DOSKAPOCHETA.GUDDOK.RU)

От редакции



Сдержатъ натиск

Санкционное давление на Россию столь велико, что его уже называют экономической войной. Государство оперативно реагирует на новые вызовы: принято уже три пакета антикризисных мер по защите экономики в условиях санкций – это 45 пунктов, которые напрямую касаются деятельности транспортной отрасли. Важнейшей мерой поддержки является правительственное решение по докапитализации ОАО «РЖД» на 250 млрд руб. Эти средства будут направлены на выполнение инвестиционной программы ОАО «РЖД», предусматривающей модернизацию инфраструктуры Восточного полигона, развитие Центрального транспортного узла.

Со своей стороны, ОАО «РЖД» продолжает выполнять обязательства перед коллективом, партнёрами

и пассажирами. В компании обсуждаются положения нового Коллективного договора, с 1 мая зарплата железнодорожников будет проиндексирована на 5%. ОАО «РЖД» обеспечило вывоз пассажиров авиатранспорта в условиях ограничений воздушных перевозок на южном направлении. Проводится большая работа по перенаправлению грузовых потоков с запада и северо-запада на восток. Отмечается рост перевозок во внутреннем сообщении.

В апреле глава Минпромторга Денис Мантуров провёл совещание с руководителями крупнейших российских предприятий железнодорожного машиностроения, по итогам которого была поставлена цель: к 2024 году необходимо полностью удовлетворить спрос на железнодорожную технику и компоненты. В ОАО «РЖД» в целом, на дорогах и в научных институтах ведётся большая работа в этом направлении. **ПУЛЬТ**



ТЕМА НОМЕРА

РАЗВИТИЕ

Оперативка

4–5 Отраслевые новости

Тема номера

Развитие

6–9 Важный пакет

Государство приняло меры по поддержке транспортной отрасли

10–11 Поддержка есть

Законодательные инициативы для преодоления санкционного давления

12–17 MADE IN RUSSIA

Дорожная карта позволит ускорить решение задачи

18–19 Переходим на отечественное

Как на сети развивается импортозамещение

Показатели

20–23 Окно возможностей

ФПК наращивает пассажирооборот и обновляет парк

24–27 Вечное движение

Контейнерные перевозки выбирают новые маршруты

28–29 Ускорить перевозки

В России создадут интеллектуальные пункты пропуска на границе

Тренд

30–35 Поезд отправляется

ОАО «РЖД» развивает внутренний туризм

Взаимодействие

36–41 Работа

на перспективу

Как ОАО «РЖД» развивает сотрудничество

с университетами

Цифровизация

42–45 Современные кадры

СамГУПС трансформирует подготовку студентов

46–49 Футуристические

технологии

Отраслевые вузы внедряют искусственный интеллект

Образование

50–53 Заглянуть в портфели

В отрасли проанализируют проекты импортозамещения

54–57 Ускоренная подготовка

Отраслевые колледжи и техникумы запускают профессионалитет

Психология

58–59 Своя колея

Как перестать чувствовать себя «на втором месте»

История

60–63 Достояние республики

Создание архива железных дорог помогает хранить память о свершениях

Библиотека

Корпоративного университета РЖД

64 Обзор деловой литературы

РЕДАКЦИЯ

Дирекция

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР

Е.С. Мельникова

ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА

С.Ф. Шатковский

Редакторат

Главный редактор М.А. Маркин

Шеф-редактор И.В. Замуруева

Арт-директор К.И. Левченко

Служба выпуска

Выпускающий редактор М.А. Лобов

Бильд-редактор Е.Н. Малышева

Предпечатная подготовка, вёрстка

Т.В. Мациевская

Цветокоррекция М.Ю. Саянов

Корректурa

Заведующая отделом О.В. Подколзина

НАД НОМЕРОМ РАБОТАЛИ:

Мария Абдримова, Владимир Андреев, Юлия Антич, Ольга Беляева, Сергей Волков, Лев Кадик, Владимир Максаков, Виталий Маслюк, Сергей Плетнёв, Вадим Сипров, Елена Солондаева, Дарья Чикиркина

Фото на обложке:

Пресс-служба ВСЖД

Информация о стратегическом партнёре – НПФ «Благосостояние» – в рамках конкурса «Доска почёта» размещается на правах рекламы

Отдел распространения:

(499) 262-89-69, (495) 624-52-37 (ФАКС)

Учредитель и издатель:

АО «Издательский дом «Гудок»

Адрес учредителя, издателя и редакции:

105066, г. Москва, ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3

Тел.: (499) 262-15-56, 262-26-53, ФАКС: (495) 624-72-61,

E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

Перепечатка материалов без согласия

АО «Издательский дом «Гудок» запрещена.

Подписано по графику: 26.04.2022 г.

Подписано фактически: 26.04.2022 г.

Издание зарегистрировано в Федеральной службе

по надзору в сфере связи,

информационных технологий

и массовых коммуникаций.

Свидетельство о регистрации:

Эл № ФС 77-70104 от 16 июня 2017 года

Оперативка

В главной роли пассажиры



ОАО «РЖД» подписало Национальную инклюзивную декларацию, по которой компания публично обязуется участвовать в реализации или адаптации инклюзивных практик в течение года. «Доступный железнодорожный

транспорт – важный шаг на пути к инклюзивному обществу. РЖД стремятся создавать на своей инфраструктуре и в поездах доступную и доброжелательную среду абсолютно для всех пассажиров без каких-либо ограничений», – сказал

заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрий Пегов.

В ближайший год, в том числе в рамках подписанной декларации, РЖД будут работать по пяти направлениям в сфере инклюзии: развитие сервисов Центра

содействия мобильности компании; доступность информации; повышение количества цифровых услуг; развитие туристических маршрутов, доступных для маломобильных пассажиров; обучение персонала для работы с гражданами, имеющими ограничения по здоровью.

ОАО «РЖД» – первая транспортная компания, которая проводит работу по интеграции своих информационных систем с государственными, подчеркнул Дмитрий Пегов. Это позволяет компании получать сведения, необходимые для оформления льготных билетов и предоставления скидок.

Виадук выдержит тяжеловесы

Генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров в режиме видеоконференции 8 апреля дал старт движению поездов по новому виадуксу на перегоне Пудлинговский – Чёрная Речка в Свердловской области. «Объём перевозок по участку в 2021 году составил почти 76 млн ткм. Запуск нового искусственного сооружения позволит снять скоростные ограничения, увеличить пропускную способность и надёжность», – сказал Олег Белозёров. Мостовой переход имеет длину 1,3 км (вместе с подходами) и высо-

ту до 30 м. При его возведении использованы новейшие технологии и инновационные материалы. Он расположен рядом со старым виадуком, построенным более века назад. Техническое состояние старой конструкции ограничивало возможности пропуска тяжеловесных поездов весом 9 тыс. тонн для наращивания необходимых провозных способностей участка. По этой линии проходят маршруты перевозки угля (из Кузбасса) и нефтяных грузов (из Сургута) в московском направлении.



АЛЕКСЕЙ ЯШЕРТОВ

НЕ ПРОСТО СЛОВА



Решение о дикапитализации принято в рамках плана первоочередных действий по обеспечению развития российской экономики в условиях внешних санкций. Речь идёт о приобретении за счёт средств Фонда национального благосостояния по закрытой подписке привилегированных акций РЖД на сумму 250 млрд руб.

Средства будут направлены на модернизацию железнодорожной инфраструктуры БАМа и Транссиба; развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла; приобретение тягового подвижного состава, необходимого для обеспечения бесперебойных перевозок и удовлетворения спроса в том числе на локомотивную тягу; приобретение моторвагонного подвижного состава; приобретение вагонов дальнего следования. Все средства направляются на поддержку реализации инвестиционной программы РЖД, которая, в свою очередь, определяет динамику многих отраслей отечественной экономики. В частности, она задаёт темпы качественного роста в добывающей, обрабатывающей промышленности, высокотехнологичных отраслях, отраслях транспортного машиностроения, позволяет обеспечивать заказами смежные отрасли экономики и сохранить сотни тысяч рабочих мест.

Михаил Мишустин,
председатель Правительства РФ
на заседании кабмина
8 апреля 2022 года

Важный мост на Восточном полигоне

Заместитель председателя правительства Марат Хуснуллин, генеральный директор – председатель правления РЖД Олег Белозёров и губернатор Забайкальского края Александр Осипов 12 апреля по видеосвязи открыли движение поездов по новому мосту через реку Ареда на Транссибе. За время работ были смонтированы два 55-метровых пролётных строения и уложено 2,4 км новых путей. Новый мостовой переход, расположенный вблизи от восстановленного после паводка в июле 2021 года участка дороги, рассчитан на пропуск тяжело-

весных поездов с нагрузкой до 32 тонн на ось и скоростью до 100 км/ч. «Проектирование и строительство осуществлено фактически за 7 месяцев, что практически в 2–3 раза меньше нормативных сроков реализации подобных проектов на сети в обычных условиях», – сказал Марат Хуснуллин.

По словам главы ОАО «РЖД» Олега Белозёрова, Забайкальская железная дорога, где расположен новый мост, – это самая грузонапряжённая магистраль в мире, она обеспечивает перевозки более 60% грузов между Россией и Китаем.

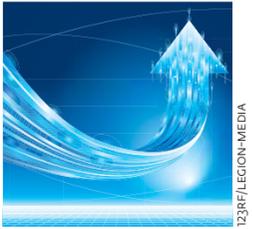
Почтовый пакетется груз



КИРИЛЛ КУХМАРЫТАСС

РЖД и «Почта России» 13 апреля на выставке «ТрансРоссия» подписали соглашение о сотрудничестве в сфере терминально-складской деятельности.

Компании планируют синхронизировать работу терминально-складской инфраструктуры РЖД и магистральных сортировочных центров «Почты России» для обработки крупногабаритных почтовых отправок. Стороны также договорились задействовать мощности терминально-складского комплекса РЖД для организации сервиса по доставке грузов в составе поезда «Россия». Это первый почтовый контейнерный поезд РЖД и «Почты России», курсирующий по маршруту Владивосток – Москва.

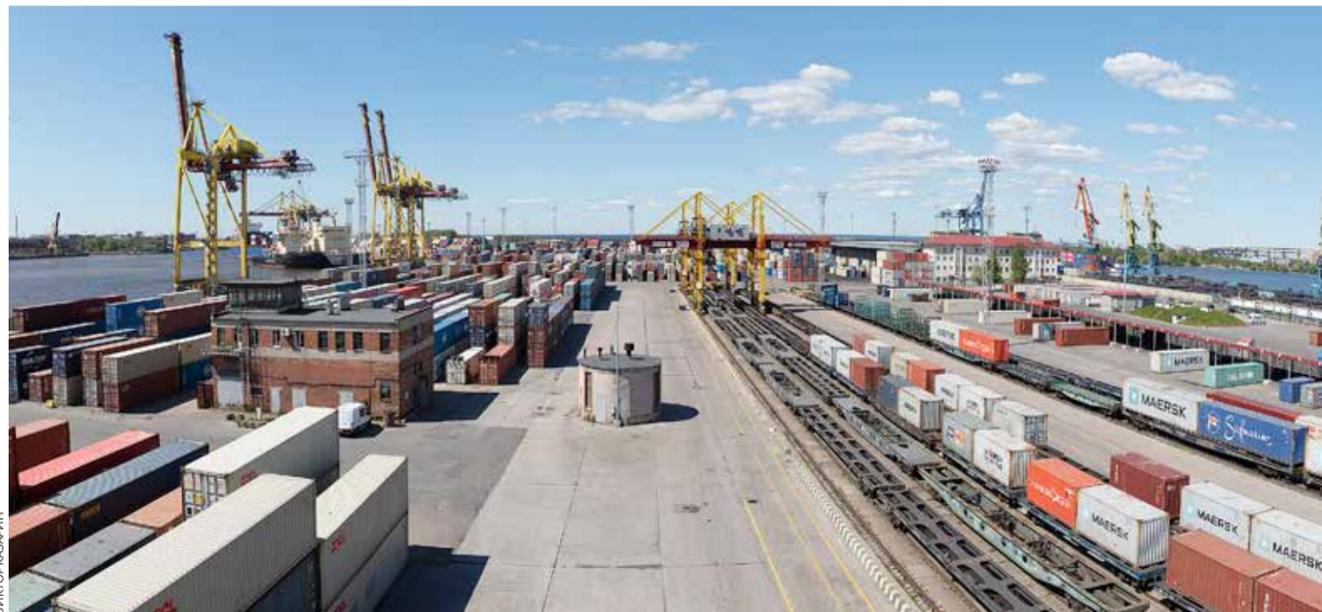
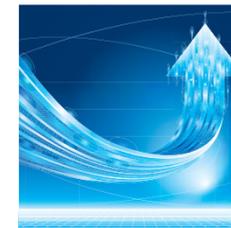


МАКСИМ КАШИРИН/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАЭ ИРХД

Важный пакет

Государство приняло меры по поддержке транспортной отрасли

Государство приняло пакет мер по поддержке российской экономики в условиях беспрецедентного экономического давления. Особое внимание уделяется транспортной отрасли.



ВИКТОР КАЗАРИН

Так, 9 апреля по поручению президента Владимира Путина правительство одобрило приобретение Минфином России в 2022 году за счёт средств Фонда национального благосостояния привилегированных именных акций ОАО «Российские железные дороги» на сумму 250 млрд руб. Решение было принято в рамках плана первоочередных действий по обеспечению развития российской экономики в условиях внешних санкций и направлено на обеспечение источниками реализации инвестиционной программы ОАО «РЖД» в части развития железнодорожной инфраструктуры и обеспечения повышения мобильности населения.

Премьер-министр Михаил Мишустин анонсировал это решение во время своего выступления с ежегод-

ным отчётом в Госдуме 7 апреля. «Это позволит продолжить реализацию масштабной инвестиционной программы РЖД, обеспечить заказами отрасли экономики, но главное – сохранить ещё и сотни тысяч рабочих мест», – заявил он.

Средства будут направлены на поддержку реализации инвестиционной программы РЖД: модернизацию железнодорожной инфраструктуры БАМа и Транссиба, развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла, приобретение тягового и моторвагонного подвижного состава и вагонов дальнего следования.

Напомним, объём инвестиционной программы ОАО «РЖД» на 2022–2024 годы составляет 3,3 трлн руб.

Введён временный порядок определения очередности перевозок грузов на сети РЖД, который позволяет гибко реагировать на изменение спроса грузоотправителей на конкретные маршруты

Разрешено многократно использовать контейнеры иностранных компаний, временно ввезённые в Россию, для внутрироссийских перевозок в течение 90 дней

В 2022 году компания впервые перешагнёт планку в 1 трлн руб. инвестиций. Только в текущем году на выполнение Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры предусмотрены затраты в 435 млрд руб. По итогам реализации инвестпрограммы холдинг завершит второй этап развития железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона.

Выступая на заседании Совета Федерации 13 апреля, вице-премьер Андрей Белоусов сообщил, что введён временный порядок определения очередности перевозок грузов на сети РЖД, который позволяет гибко реагировать на изменение спроса грузоотправителей на конкретные маршруты.

А 15 апреля Владимир Путин подписал поправки в закон № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в РФ» (они были приняты Госдумой 6 апреля), согласно которым морские контейнеры иностранных компаний, временно ввезённые в Россию, можно будет использовать неограниченное число раз для внутрироссийских перевозок в течение 90 дней. Напомним, ранее зарубежные транспортные средства и контейнеры в России допускалось использовать для внутренних перевозок лишь один раз в течение срока временного ввоза (90 дней). Это можно было сделать, например, когда порожний контейнер следовал по территории РФ после завершения международной перевозки или направлялся на станцию отправления. Принятые поправки снимают ограничение в виде однократного использования контейнеров, сохраняя временной лимит их нахождения на российской территории в 90 дней.

Заместитель начальника – начальник Управления правового обеспечения Центра фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД» Игорь Бычков пояснил, что многократное использование иностранных контейнеров минимизирует риск, связанный с дефицитом контейнерного парка. По его словам,

снятие ограничений на их использование также будет способствовать снижению ставок аренды контейнеров операторами.

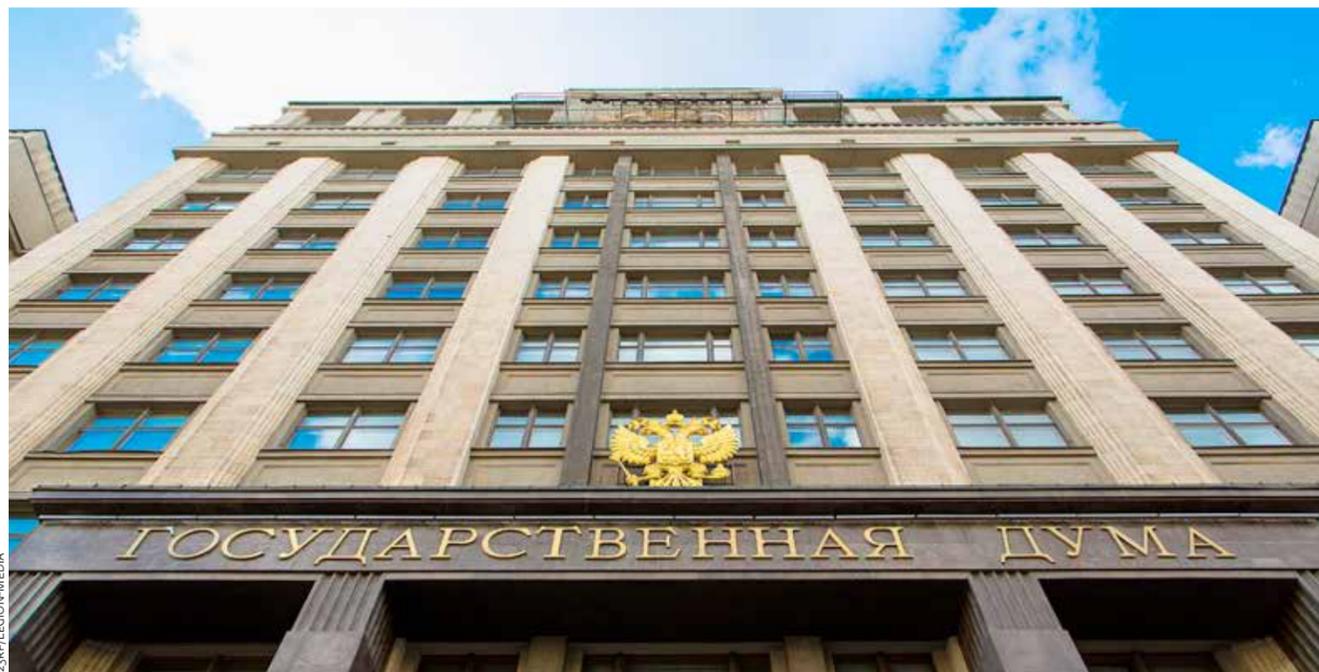
По данным Евразийского союза участников железнодорожных грузовых перевозок (ЕСП), порядка 80% используемых в России контейнеров – иностранные, что является нормой для международной логистики. Исполнительный директор ЕСП Сергей Авсейков пояснил, что многократное использование для внутренних перевозок иностранных контейнеров позволит не допустить их дефицита в России в условиях ухода западных морских линий и возросшей привлекательности экспорта. «В силу специфики контейнерных перевозок этот парк используется в любых видах сообщения, включая внутреннее. Многократное использование контейнеров в рамках сложных многосоставных «логистических колец» позволяет максимально эффективно оптимизировать перевозки и порожний пробег», – сообщил он.

Несколько решений в этой области приняла также коллегия Евразийской экономической комиссии. Так, 15 апреля совет Евразийской экономической комиссии увеличил до двух лет предельный срок временного ввоза контейнеров и ряда других видов многооборотных товаров без уплаты таможенных пошлин и налогов. Срок продлевается для товаров, помещённых под таможенную процедуру временного ввоза с 1 марта 2021 года по 28 февраля 2022 года включительно.

Также 18 апреля коллегия отменила пошлину на ввозимые на территорию ЕАЭС контейнеры, арендованные у иностранных компаний. Решение вступило в силу 26 апреля и будет применяться при расчётах, произведённых в период с 28 марта до 30 сентября 2022 года включительно. До этого операторы при покупке импортных контейнеров платили пошлину в размере 10% от их стоимости.

ПУЛЕТ

МАРК ЛЬВОВ



Поддержка есть

Законодательные инициативы для преодоления санкционного давления

6 апреля этого года правительство приняло решение о докапитализации ОАО «РЖД» на сумму 250 млрд руб. Эти средства будут направлены на модернизацию БАМа и Транссиба, а также на закупку нового подвижного состава. О мерах господдержки «Пульт управления» поговорил с первым заместителем председателя комитета Государственной думы по экономической политике Денисом Кравченко.

– Денис Борисович, какие из направлений господдержки железнодорожного транспорта вы считаете наиболее важными?

– В нынешних условиях, когда Запад откровенно разрывает с нами большую часть торговых отношений, президент России поставил конкретную задачу по диверсификации экспорта. Надо закрепить тенденцию последних лет – переориентировать транспортные потоки на быстрорастущие рынки Юга и Востока. Следует определить ключевые объекты инфраструктуры и начать их строить. Я однозначно поддерживаю крупные инфраструктурные проекты развития: модернизацию Транссиба, БАМа, развитие Центрального транспортного узла.

Принятое правительством решение о докапитализации ОАО «РЖД» на 250 млрд руб. для решения этих задач я также считаю крайне своевременным. Для нас, законодателей, создающих условия для переориентации внешней торговли в сторону дружественных государств, ОАО «РЖД» сейчас становится одним из ключевых партнёров, который всегда поддерживал проекты по развитию страны, подставлял плечо в самых сложных ситуациях. – Появились ли у железнодорожной отрасли в связи с западными санкциями новые возможности для развития?

В числе мер господдержки могу назвать льготное кредитование и субсидирование, в том числе за счёт включения в госпрограммы, упрощение процедур подтверждения соответствия составных частей локомотивов, формирование долгосрочных заказов

– Безусловно, кризисная ситуация всегда рождает новые возможности для развития. Предпосылки для их реализации созданы: прежде всего это стимулирование транспортного машиностроения и госполитика глобального импортозамещения во всех сферах экономики. На мой взгляд, в краткосрочной перспективе самыми важными направлениями развития являются сегменты производства запасных частей для подвижного состава (подшипников средней и тяжёлой серий, компонентов дизельных двигателей тепловозов). Также нам придётся налаживать собственное производство или расширять объёмы выпуска электротехнических изделий (реле, контакторов, клемм), электронных компонентов, электрических датчиков, полупроводниковых приборов.

– Какие меры по поддержке импортозамещения в железнодорожном машиностроении сейчас необходимы?

– Нужно определить перечень импортозамещающей продукции, критически важной для обеспечения перевозочного процесса, и определить приоритеты: что конкретно следует заместить в первую очередь. Также необходимо

принять стимулирующие меры для производителей железнодорожной продукции. В числе таких необходимых, на мой взгляд, мер государственной поддержки могу назвать льготное кредитование и субсидирование, в том числе за счёт включения в госпрограммы, упрощение процедур подтверждения соответствия составных частей локомотивов, формирование долгосрочных заказов. Кроме того, необходимо проработать вопросы ускоренного внесения изменений в существующую конструкторскую документацию для перехода на отечественные аналоги комплектующих.

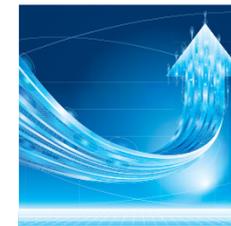
– Готовятся ли в Госдуме новые законы, направленные на поддержку железнодорожного транспорта?

– Да, сейчас проходит доработку к рассмотрению во втором чтении законопроект «О внесении изменений в Закон Российской Федерации «О недрах». Этот законопроект даст возможность ОАО «РЖД» право заключать договоры на поставку общераспространённых полезных ископаемых без проведения аукциона на территориях Сибирского и Дальневосточного федеральных округов. Речь идёт о поставках песка, щебня, других

материалов, необходимых для работ по строительству, реконструкции и капитальному ремонту инфраструктуры БАМа и Транссиба.

Готовится и изменение в Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации по вводу условий заключения договора об организации перевозок грузов на принципе «вези или плати». Сейчас многократно возрос спрос на перевозки грузов в восточном направлении. Мы будем детально обсуждать позицию ОАО «РЖД» о целесообразности исключения из этого законопроекта положения, касающегося объёмов перевозок и категорий грузов. Для более оперативного реагирования на текущую обстановку ОАО «РЖД» предлагает закрепить за Правительством РФ полномочия по определению конкретных объёмов и направлений перевозок, а также категорий грузов, перевозимых по договорам на принципе «вези или плати». Считаю, что эта мера позволит обеспечить более гибкий механизм вывоза продукции российских предприятий, адаптировать его в короткие сроки к внешнеэкономическим условиям и снять бюрократические барьеры.

БЕСЕДОВАЛ
ВЛАДИМИР КОНСТАНТИНОВ



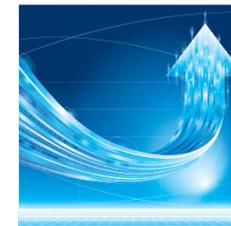
Дорожная карта позволит ускорить решение задачи

Санкции, введённые против российских компаний и банков, сделали вопрос импортозамещения одним из наиболее важных в работе ОАО «РЖД», всей железнодорожной промышленности и науки. Принятые ранее программы позволяют уже сейчас производить отечественные продукты, способные эффективно заменить зарубежные решения. Напомним, в июне прошлого года Минпромторг, ОАО «РЖД» и ведущие предприятия железнодорожного машиностроения подписали дорожную карту, в которой указаны целевые параметры импортозамещения к 2024 году.

Подвижной состав

К 1 июля 2022 года Дирекция тяги должна представить программу мероприятий по созданию нового тягового подвижного состава до 2030 года и на перспективу до 2035 года. С учётом сложившейся ситуации это должен быть целиком и полностью российский подвижной состав, сообщил на совещании по вопросам качества и сервисного обслуживания и эксплуатационной надёжности локомотива заместитель генерального директора ОАО «РЖД» – начальник Дирекции тяги Олег Валинский.

Ситуация в железнодорожном машиностроении с импортными комплектующими обстоит гораздо лучше, чем в большинстве отраслей промышленности. По данным Минпромторга, доля российской продукции в железнодорожном



машиностроения России составляет около 92%. Но при этом даже узлы производства ведущих западноевропейских фирм, используемые при выпуске современных локомотивов, часто не позволяют подвижному составу выйти на высокие уровни эксплуатационной готовности, которые требуются для ОАО «РЖД», и, более того, иногда затрудняют сервисное обслуживание машин.

По словам и.о. директора Проектно-конструкторского бюро локомотивного хозяйства – филиала ОАО «РЖД» Андрея Ламкина, один из самых современных пассажирских электровозов ЭП20 имеет довольно хорошую надёжность, однако основное количество отказов связано именно с оборудованием, поставляемым из-за рубежа.

Как подчеркнул Олег Валинский, холдинг по-прежнему ожидает получения экономического эффекта при проектировании новых локомотивов и новых технических решений. «Задачи импортозамещения не должны решаться за счёт снижения надёжности и безопасности движения. Это не поймём ни мы, ни потребители наших услуг», – заявил Олег Валинский.

Комплектующие приобретают российскую прописку

Как рассказали «Пульту управления» в Группе компаний КСК («Ключевые системы и компоненты»), крупнейший в стране производитель климатического оборудования, деталей интерьера и экстерьера, электрооборудования и электронных компонентов для локомотивов и подвижного со-

става), её предприятия занимают последние пять лет. С этой целью компанией при поддержке государства в 2021 году был создан в Твери центр компетенций «Промтехнопарк КСК». Общий объём инвестиций в проект составил более 5 млрд руб., планируемая номенклатура производимых резидентами технопарка компонентов подвижного состава – более 300 наименований.

Сегодня уровень локализации в РФ по позициям продукции компании составляет порядка 90%. Многие продукты уже сейчас полностью собираются на российской компонентной базе, причём большинство субкомпонентов производится внутри периметра Группы компаний КСК.

Например, корпуса, жгуты, продукция, системы управления кондиционерами – всё производится внутри компании. В 2021 году компания ввела в эксплуатацию производственную линию по выпуску трубчато-ламельных теплообменников, применяемых в изготовлении комплектующих климатических систем для всех пассажирских вагонов и вагонов электропоездов производства ТВЗ. Планируемая производительность линии – 20 тыс. изделий в год. До её запуска этот вид продукции импортировался из ЕС.

Компания также освоила изготовление оконных панелей для пассажирских вагонов серии 61-4458 из стеклопластика, которые ранее закупались за рубежом.

Комплект электрооборудования разработки и производства предприятий КСК, устанавливаемый

на новые электропоезда, заменил аналогичные импортные изделия, в том числе тяговый преобразователь шведской компании АВВ.

В КСК отмечают, что, несмотря на сравнительно небольшую долю импортных компонентов, новые геополитические и экономические условия повлекли за собой изменения логистических цепочек, производственных процессов компании. Однако в ближайшие месяцы в компании рассчитывают найти новые варианты поставок, при этом полный переход на закупки у российских поставщиков расценивают как фактор роста конкурентоспособности продуктов в долгосрочной перспективе.

Рельсошлифование ускоряется

Как рассказал «Гудку» руководитель бизнес-инкубатора Сибирского государственного университета путей сообщения (СГУПС) Сергей Коларж, в конце марта 2022 года учёный совет университета принял решение создать на базе факультета «Управление транспортно-технологическими комплексами» проектный офис «Путевые машины». В состав проектного офиса войдут студенческое конструкторское бюро и студенческое научное общество. Проектный офис займётся проектированием новых машин и механизмов.

Решение об открытии проектного офиса было принято в рамках сотрудничества университета с калужским заводом «Ремпутьмаш» в рамках работ по созданию



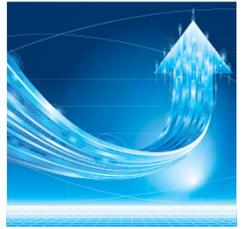
По данным Минпромторга, доля российской продукции в железнодорожном машиностроении России составляет около 92%

нового рельсошлифовального поезда, призванного превзойти по техническим характеристикам и заменить зарубежные аналоги. Предполагается, что новый поезд будет иметь оригинальную схему резания при увеличенной

скорости вращения шлифовального круга. Реализация проекта позволит увеличить производительность шлифования рельсов в 2–2,5 раза и сократить время производства работ в «окно» в 1,5–2 раза. Новый поезд призван заменить

используемые сейчас на сети железных дорог ОАО «РЖД» рельсошлифовальные поезда швейцарской фирмы «Спено».

Соглашение о сотрудничестве между производителем путевой техники и университетом было



достигнуто в ноябре 2021 года, в декабре заключён хозяйственный договор на научно-техническое сопровождение разработки нового поезда. В феврале этого года СГУПС победил в конкурсе на получение субсидий из федерального бюджета на развитие кооперации российских образовательных организаций и организаций реального сектора экономики. По результатам выполнения работы планируется создание опытного образца, организация его производственных испытаний, проведение финальной стадии научно-исследовательских работ и запуск в серийное производство.

Сейчас не сети в год шлифуются около 20 тыс. км рельсов из 85 тыс. общей протяжённости путей, и внедрение новой техники позволит не только заменить иностранную технику, но и ускорить проведение работ.

Импортозамещение повысит надёжность стрелочных переводов

8 апреля на одной из ключевых станций ОАО «РЖД», Санкт-Петербург-Сортировочный-Московский, специалисты службы автоматики и телемеханики Ок-

тябрьской дирекции инфраструктуры (ОДИ) совместно с АО «ОКБ «Электроавтоматика» установили отечественный стрелочный перевод в шпальном исполнении.

Станцию Санкт-Петербург-Сортировочный-Московский выбрали в качестве полигона испытаний. Здесь перевод будет нарабатывать необходимый ресурс, поскольку в среднем в сутки он будет пропускать до 600 вагонов и срабатывать 40–60 раз. Новый стрелочный перевод выполняет те же функции, что и его предшественники, однако он имеет перед ними преимущество: он выполнен как цельнолитая конструкция. На железной шпале смонтирован железный короб, в котором размещены тяги привода и другие рабочие органы. Также в закрытом коробе расположен автоматический блок управления приводом. Благодаря жёсткой и закрытой конструкции стрелочного перевода все его узлы и механизмы практически не подвержены воздействию влаги и меньше изнашиваются.

В переводах существующих конструкций изолирующие элементы стрелочной гарнитуры электропривода разрушаются из-за

динамической нагрузки от проходящих поездов, что нарушает нормальную работу рельсовой цепи. Цельная конструкция нового перевода предохраняет его от разрушения. Шпальное исполнение позволяет осуществлять очистку первого шпального ящика зимой без риска повреждения и разрегулировки контрольных тяг электропривода. Как объяснил «Пульту» главный инженер службы автоматики и телемеханики ОДИ Дмитрий Пугачёв, зимой из-за таяния и смерзания снега происходит разрегулировка контрольных тяг, стрелка теряет контроль и дежурный перестаёт понимать, в каком положении она находится, а это неприемлемо для движения, особенно на такой загруженной станции, как Сортировка: «Благодаря жёсткой и герметичной конструкции с новым переводом такое не может случиться». Все эти преимущества отечественного устройства позволяют также вдвое снизить эксплуатационные расходы на его обслуживание за счёт снижения числа проверок. Опытная эксплуатация перевода продлится год. Первые итоги будут подведены уже этим летом.



ОКБ

Отечественного ПО стало больше

За прошедший год филиал ОАО «РЖД» Проектно-конструкторско-технологическое бюро по системам информатизации – Центр цифровых технологий (ПКТБ-ЦЦТ) реализовало несколько крупных цифровых проектов для холдинга на импортонезависимом программном обеспечении.

Как рассказал «Гудку» директор ПКТБ-ЦЦТ Алексей Урусов, в 2019 году в конструкторско-технологическом бюро была создана Служба гибкой разработки программного обеспечения с применением гибких методологий. Все её проекты реализуются на импортонезависимом программном обеспечении.

Так, в 2021 году служба разработала ключевые продукты для

кадрового блока ОАО «РЖД» – Карьерный портал холдинга «РЖД» и Систему дистанционного обучения сотрудников ОАО «РЖД». Для Центра фирменного транспортного обслуживания был разработан «Личный кабинет клиента ОАО «РЖД» в сфере грузовых перевозок». В прошлом году также была введена в эксплуатацию разработанная службой автоматизированная система «Зарубежные проекты» – интерфейс получения широкого перечня данных о текущем статусе проработки любого зарубежного проекта.

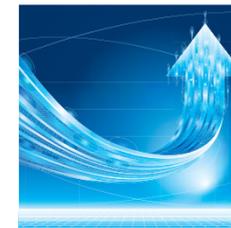
В 2022 году планируется запустить «Цифровой портал экспортного портфеля холдинга «РЖД» – информационную онлайн-площадку на базе основного сайта ОАО «РЖД», нацеленную на продвижение продуктов и услуг холдинга на зарубежные рынки. На нём будет размещена информация о более чем 160 пригодных к экспорту продуктах и услугах холдинга.

По словам Алексея Урусова, реализация проектов на импортонезависимом программном обеспечении и включение их в реестр позволили увеличить долю закупок отечественного программного обеспечения в ОАО «РЖД» в 2021 году до 33% от общей доли закупок. При этом с учётом программного обеспечения, исключительные права на которое принадлежат ОАО «РЖД», в 2021 году доля закупок отечественного ПО составила 84%.

ПУЛЬТ

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ,
ВЛАДИМИР КОНСТАНТИНОВ,
МАРК ЛЬВОВ, ОЛЬГА БЕЛЯЕВА

В 2022 году планируется запустить «Цифровой портал экспортного портфеля холдинга «РЖД» – информационную онлайн-площадку на базе основного сайта ОАО «РЖД», нацеленную на продвижение продуктов и услуг холдинга на зарубежные рынки



Переходим на отечественное

Как на сети развивается импортозамещение



ЛИЧНЫЙ АРХИВ

Игорь Пантюшин, заместитель главного инженера Северной железной дороги:

– В последнее время на дороге активизировалась работа по определению импортных материалов и устройств железнодорожной инфраструктуры, имеющих критически важное значение для обеспечения функционирования магистрали. В настоящее время ведётся поиск их аналогов. При содействии Торгово-промышленной палаты Ярославской области установлены контакты с промышленниками из регионов, по которым проходит Северная дорога. Сейчас производители ведут разработку и выпуск

продукции для магистрали на основании наших технических заданий. Так, Ярославский радиозавод, входящий в государственную корпорацию «Ростех», рассматривает возможность изготовления носимых радиостанций. Подбираем предприятие, которое сможет осуществлять замену электронных блоков и комплектующих для электровозов.

С февраля этого года на станции Ярославль-Главный начались испытания опытного образца системы роликовых устройств для стрелочного перевода. Система изготовлена ООО «КТК» (Рыбинск) из российских комплектующих и значительно дешевле зарубежных аналогов. Испытания роликовой системы завершатся 10 августа. За это время можно будет оценить её надёжность и внести необходимые корректировки. Кроме прямого замещения импортной продукции идёт взаимодействие

с местными производителями по увеличению глубины локализации выпускаемой продукции железнодорожного назначения. Отмечу, что от мероприятия по локализации производства продукции мы ожидаем не только экономических, но и социальных эффектов в виде новых высокотехнологичных производственных мощностей в регионах полигона СЖД, новых рабочих мест и увеличения отчислений в бюджеты различных уровней.



ГК КСК

Тарас Спивак, генеральный директор ГК КСК:

– Локализация комплектной базы, позволяющая не

зависеть от иностранных поставщиков, – одно из ключевых условий развития производств комплектующих для транспортного машиностроения. Мы всегда это понимали, поэтому задача по импортозамещению в КСК была поставлена задолго до сегодняшних событий, которые просто обострили ситуацию и подтолкнули нас к скорейшему выполнению этой задачи на 100%. В марте мы начали перестраивать свои логистические потоки, чтобы переориентироваться исключительно на внутренних производителей и найти пути замены той небольшой части импортных комплектующих, которую мы ввозили с территории Евросоюза. В ближайшее время эти вопросы будут окончательно решены: мы либо сразу заменим европейские компоненты на отечественные аналоги, либо воспользуемся предложениями азиатских партнёров. При этом можно

Производители оборудования и раньше решали задачу локализации производства, максимальной замены зарубежных образцов и технологий отечественными аналогами, но сейчас вопрос стал острее

прогнозировать, что при переходе с зоны влияния валютных рисков на территорию РФ себестоимость продукции будет снижаться. В краткосрочной перспективе мы вряд ли это ощутим, поскольку оперативное решение всех возникших вопросов потребует значительных вложений, но в долгосрочной перспективе мы ожидаем уменьшения себестоимости продукции и выхода на другой конкурентный уровень. Рассчитываем, что по сравнению с текущей ситуацией конкурентоспособность российской продукции в конечном итоге значительно возрастёт.



АРХИВ «ТРАНСЭНЕРГО»

Максим Григорьев, главный инженер Свердловской дирекции по энергообеспечению («Трансэнерго»):

– 13 апреля в Екатеринбурге по инициативе дороги прошла трёхсторонняя встреча представителей Свердловской дирекции по энергообеспечению, предприятия «Уралэлектротяжмаш» (УЭТМ) и научных сотрудников кафедры «Электроснабжение транспорта» УрГУПСа. Обсуждались вопросы импортозамещения в электротехническом оборудовании. Производители оборудования и раньше решали задачу локализации производства, максимальной замены зарубежных образцов и технологий отечественными аналогами, но сейчас вопрос стал острее.

Встреча проводилась в рамках Дня инноваций ОАО «РЖД» и Всемирного дня творчества и инновационной деятельности на площадке завода УЭТМ. От научного сообщества мы ждём новых интересных прорывных решений для их реализации на железной дороге. В железнодорожной высоковольтной энергетике традиционно применяются в основном

отечественные разработки, поэтому больше вопрос стоит о повышении их качества и надёжности. Отмечу, что они не просто составляют достойную конкуренцию импортным образцам, но по некоторым позициям даже их опережают.

На встрече обсудили идею старшего преподавателя кафедры «Электроснабжение транспорта» Леонида Фролова, который предложил использовать тиристорный регулятор для системы БАРН и многоступенчатый тиристорный переключатель РПН. Начальник электротехнической лаборатории Игорь Пятецкий предложил пути повышения надёжности блоков БВ типа ВАБ-49. Он и его коллеги в ежедневном режиме видят достоинства и недостатки эксплуатации оборудования и предлагают направления поиска лучших решений.

Кроме того, специалисты Свердловского центра инновационного развития под руководством Дмитрия Червякова опре-

деляют возможности внедрения новых проектов на полигоне дороги и для их тиражирования в ОАО «РЖД». Дмитрий Червяков рассказал о развитии новых форм партнёрства с организациями и предприятиями, занимающимися инновационной деятельностью в регионе. В числе проектов, учтённых Свердловским центром инновационного развития, – распределительные устройства с элегазовой изоляцией наружной установки РУЭН-УЭТМ-110, вакуумные однофазные выключатели переменного тока на класс напряжения 25 кВ для подвижного состава. Оба этих проекта разработала специалист УЭТМ Светлана Костецкая. В целом по многим направлениям в железнодорожной энергетике отечественные предприятия вполне успешно ведут собственные разработки. **ПУЛЬТ**

**БЕСЕДОВАЛИ
Елена Солондаева,
Владимир Андреев,
Владимир
Константинов**



Окно возможностей

ФПК наращивает пассажирооборот и обновляет парк



В условиях санкционного давления Правительство РФ и руководство ОАО «РЖД» принимают меры, которые помогают отрасли противостоять вызовам. Так, в этом году будет закуплено 868 новых пассажирских вагонов. Эксперты считают, что это позволит сохранить положительную динамику в сегменте пассажирских перевозок по железной дороге и частично компенсирует негативное воздействие санкций на другие виды пассажирского транспорта – автомобильный и воздушный. По предварительному прогнозу Института естественных монополий, в этом году перевозки пассажиров в дальнем следовании на сети РЖД могут превысить 100 млн пассажиров.

Пассажирский сегмент железнодорожного транспорта завершил I квартал этого года с высокими результатами: по сети ОАО «РЖД» было перевезено 237,76 млн пассажиров, что на 6,6% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Существенный рост (на 10,4%) отмечается в сегменте перевозок пассажиров поездов дальнего следования. С января по март 2022 года было перевезено 19,36 млн пассажиров. Пригородными электричками воспользовались 218,4 млн человек – на 6,3% больше, чем в январе – марте прошлого года. Существенно (на 10,3%) вырос и пассажирооборот – в I квартале этот показатель достиг 20,52 млрд пасс.-км.

Напомним, 6 апреля Правительство РФ приняло решение о докапитализации ОАО «РЖД» за счёт средств Фонда национального благосостояния – компания от дополнительной продажи привилегированных акций получит 250 млрд руб. Эти средства ОАО «РЖД» направит на реализацию инвестиционных программ, среди которых развитие Центрального транспортного узла, покупка новых вагонов дальнего следования и электропоездов.

Также в этом месяце компания озвучила планы по обновлению пассажирского подвижного состава: в текущем году планируется приобрести 868 пассажирских вагонов (в 2021 году отечественные производители поставили на сеть российских железных дорог 678 новых пассажирских вагонов. – *Ред.*). В том числе 325 вагонов для дальних перевозок (215 одноэтажных плацкартных и купейных вагонов нового

Показатели



ИВАН ШАТОВАЛОВ / ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»



ИВАН ШАТОВАЛОВ / ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

модельного ряда, выполненных в виде двухвагонных сцепов, и 110 двухэтажных вагонов производства АО «Тверской вагоностроительный завод»); 403 вагона для пригородных перевозок (90 вагонов пригородных электропоездов серии ЭПЗД и 130 вагонов пригородных электропоездов серии ЭП2Д производства АО «Деминский машиностроительный завод», 26 вагонов рельсовых автобусов серии РА3 «Орлан» производства АО «Метровагонмаш» и 157 вагонов локомотивной тяги производства АО «Тверской вагоностроительный завод»); 140 вагонов электропоездов «Ласточка» в различной компоновке производства ООО «Уральские локомотивы».

Количество и качество

В ФПК отмечают, что благодаря поставкам новых пассажирских вагонов до конца года завершится обновление парка регулярных поездов, курсирующих в направлении Юга России: все они будут оборудованы системами кондиционирования воздуха и экологически чистыми туалетными комплексами.

За счёт обновления парка подвижного состава на уже действующих маршрутах увеличится количество двухэтажных поездов. Так, в этом году будут обновлены составы поездов сообщением Ульяновск – Москва, Йошкар-Ола – Москва, Чебоксары – Москва и Тольятти – Москва. Напомним, сейчас на сети железных дорог

Холдинг «РЖД» расширит программу обновления пассажирского подвижного состава: в текущем году планируется приобрести 868 вагонов

курсируют 25 пар двухэтажных поездов по 19 маршрутам, среди которых такие востребованные направления, как Москва – Брянск, Москва – Воронеж, Москва – Санкт-Петербург, Санкт-Петербург – Адлер, Санкт-Петербург – Мурманск и Москва – Кисловодск.

Компания проводит гибкую маркетинговую и тарифную политику. Так, в дни майских праздников компания назначит более 400 дополнительных поездов дальнего следования на наиболее популярных направлениях. «Седьмой год подряд принимается решение о предоставлении скидки в размере 50% на проезд детей от 10 до 17 лет включительно в период летних школьных каникул. Специальный тариф позволит сэкономить средства на организацию летнего детского отдыха», – отмечают в ФПК.

Несмотря на высокую инфляцию (по апрельским прогнозам Росстата, она составит 11%) и рост спроса на южные направления, резкого повышения цен на железнодорожные билеты не ожидается. Российские железные дороги утвердили на текущий год базовый тариф для ценообразования, повысив его на размер инфляции, прогнозируемый в начале этого года, – 4,3%.

Развиваются и цифровые пассажирские сервисы: так, доля продаж электронных билетов на поезда дальнего следования в I квартале этого года составила 74% – пассажиры поездов дальнего следования купили онлайн 17 млн билетов. В ФПК напомнили, что онлайн-сервисы компании теперь позволяют оформить не только билеты, но и перевозку животных, дополнительной ручной клади, багажа, а также выбрать услугу дополнительного питания. А пользователям смартфонов на базе операционной системы Android или iOS доступно официальное мобильное приложение «РЖД Пассажирам». Эти сервисы продолжают работать, несмотря на санкции, вводимые против России западными цифровыми компаниями. В при-

ложении пассажиры также могут найти актуальную стоимость билетов на ближайшие даты, навигацию по вокзалам, онлайн-табло и ответы на часто задаваемые вопросы. С помощью этих мобильных сервисов в I квартале 2022 года пассажиры купили 6,7 млн электронных билетов (29% от общего объёма продаж).

Пригородное сообщение

Ведущие эксперты отрасли неоднократно отмечали, что железнодорожные пассажирские перевозки в целом и пригородные в частности немыслимы без государственной поддержки, которая не должна сводиться только к обновлению подвижного состава. Генеральный директор АНО «Институт проблем естественных монополий» Юрий Саакян считает: «Развитие государственных мер поддержки, безусловно, должно совершенствоваться. Во-первых, необходимо возобновить действие меры по субсидированию производителей моторвагонного подвижного состава при предоставлении покупателям скидки на приобретение подвижного состава. Аналогичная мера сегодня действует в сфере производства продукции сельскохозяйственного машиностроения. Также следует рассмотреть возможность предоставления производителям моторвагонного подвижного состава субсидий, направленных на компенсацию затрат на производство продукции. Аналогичная мера была введена в 2018–2019 годах в сфере производства пассажирских вагонов локомотивной тяги. В-третьих, следует рассмотреть возможность предоставления производителю моторвагонного подвижного состава субсидий на компенсации части затрат на содержание рабочих мест, энергоресурсы, а также субсидий на возмещение части затрат при приобретении нового моторвагонного состава взамен сданного в утилизацию».

ПУЛЬТ

Владимир Константинов

По предварительному прогнозу Института естественных монополий, в этом году перевозки пассажиров в дальнем следовании на сети РЖД могут превысить 100 млн пассажиров

Показатели



Вечное движение

Контейнерные перевозки выбирают новые маршруты

Сегмент контейнерных грузовых перевозок остаётся одним из наиболее динамично развивающихся. По данным ОАО «РЖД», за I квартал текущего года по сети холдинга перевезено 1,6 млн гружёных и порожних TEU (эквивалент двадцатифутового контейнера) во всех видах сообщения, что на 10%

больше, чем за аналогичный период 2021 года. Положительная динамика зафиксирована как во внутренних, так и в импортных и транзитных перевозках.

Универсальная тара

По словам пресс-секретаря АО «РЖД Логистика» Евгении Фисенко, контейнер – один из наиболее удобных видов тары, поскольку позво-

ляет перевозить разные номенклатуры грузов различными видами транспорта, не создаёт проблем при смене модальности и даёт возможность хранения контейнеров на меньшей площади при их расположении в несколько ярусов.

В контейнер можно поместить практически любые грузы, подходящие по своим весогабаритным характеристикам.

«Вопрос заключается только в коммерческой целесообразности перевозки того или иного вида груза», – отмечает начальник отдела маркетинговой аналитики Транспортной группы FESCO Юлия Киселёва.

На текущий момент номенклатура перевозок достаточно разнообразна – химическая про-

безопасность и использование новых технологий.

Директор «РТСБ-РУС» Александр Баскаков считает, что сегодня контейнерные перевозки по железной дороге – единственный способ доставить груз в приемлемые сроки. «Часть грузов переходит с моря на железную дорогу, – говорит он. – А недавно введённый запрет на перемещение европейских фур через таможенную границу Евразийского экономического союза в Беларусь будет способствовать росту перевозок по железной дороге. Все те товары, которые продолжают поставляться из Европы, будут ехать в контейнерах».

Продолжающиеся инвестиции в модернизацию инфраструктуры и грузовых дворов также положительно сказываются на росте провозных

Высоким темпам развития контейнеризации на железной дороге способствует ряд факторов – развитие инфраструктуры, скорость доставки, безопасность и использование новых технологий

дукция, продовольственные грузы, в том числе требующие особого температурного режима, метизы, строительные грузы, автомобили, оборудование, нефтяные грузы, продукция деревопереработки, бумага, целлюлоза, цветные металлы, серное сырьё и многое другое. Так, в апреле текущего года ОАО «РЖД» и «Почта России» открыли движение регулярного контейнерного поезда с почтовыми отправлениями и сборным коммерческим грузом. Также растёт перевозка тех грузов, которые ранее традиционно транспортировались в подвижном составе другого типа. Сюда можно отнести древесину, руду и минеральные удобрения.

Точки роста

Высоким темпам развития контейнеризации на железной дороге способствует ряд факторов – развитие инфраструктуры, скорость доставки,

и пропускных способностей, что влияет на увеличение объёмов отправки контейнеров по железной дороге.

Например, в апреле ОАО «РЖД» и FESCO открыли новую площадку для обработки крупнотоннажных контейнеров на терминале Санкт-Петербург-Финляндский (Октябрьская железная дорога). Новая площадка позволит увеличить ёмкости хранения контейнеров в два раза – с 750 до 1,3 тыс. TEU, сократить время обработки контейнерных поездов, а также двукратно увеличить приём и отправки поездов – до 40 в месяц.

На Восточном полигоне, на пограничной станции Забайкальск 28 марта состоялась церемония открытия транспортно-логистического комплекса. Новый терминал обеспечивает перевалку всех видов грузов, принимаемых из Китая по колею 1435 мм. При этом среднее время

Показатели



123RF/LEGNON-MEDIA

перегрузки сократилось с 24 до 18 часов. На строительство нового объекта холдинг выделил около 10 млрд руб.

«Сегодня РЖД обладают сетью из более чем 700 грузовых терминалов по всей России», – отметил во время выступления на 26-й Международной выставке TransRussia начальник Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом ОАО «РЖД» Алексей Бельский.

Отдельно стоит отметить возможность ускоренной доставки грузов и новые технологии при организации перевозки в контейнерах. «Сегодня на железной дороге разработана и внедрена технология закольцованных перевозок, которая даёт возможность уйти от процедуры осмотра фитинговых платформ на станциях выгрузки», – рассказывает Евгения Фисенко. – Кроме того, контейнеры позволяют снизить порожний пробег составов, а также убрать необходимость со-

ртировки при следовании контейнеров в составе поездов. Продолжают развиваться технологии перевозки насыпных грузов в контейнерах с открытым верхом, а также перевозки контейнеров в полувагонах при отсутствии фитинговых платформ».

Маршрутизация грузов

С учётом текущей ситуации и введением ограничений от недружественных стран сегодня наблюдается изменение направлений при доставке экспортных грузов, растёт спрос на перевозки по альтернативным маршрутам. В целом можно говорить о ярко выраженной переориентации экспортных потоков грузов с западного на восточное и южное направления, в сторону портов Дальнего Востока и Черноморского бассейна, а также сухопутных пограничных переходов Дальнего Востока.

«При этом единственным рабочим вариантом у экспортёров остаётся железная дорога», – говорит Александр Баскаков.

Эксперты отмечают, что в нынешних условиях многие экспортёры вышли на азиатские рынки, прежде всего на Китай.

«Мы наблюдаем переориентацию грузов в контейнерах, следовавших ранее через порты Северо-Запада, на маршруты через порты Дальнего Востока и сухопутные пограничные переходы», – рассказывает «Пульту управления» директор ПАО «ТрансКонтейнер» по продажам и клиентскому сервису Никита Пушкарёв.

Как рассказала Евгения Фисенко, по данным ОАО «РЖД», из-за запрета на перевозку через Украину и Финляндию (с 27 марта VR Transportpoint останавливала грузоперевозки с Россией из-за британских санкций, но затем возобновила их с 30 марта, однако намерена остановить их в ближайшее время. – *Ред.*), а также из-за ограничений в отношении отдельных грузоотправителей и номенклатур грузов только с начала марта в «РЖД Логистику» клиенты подали заявки на дополнительный вывоз грузов в направлении Восточного полигона общим объёмом свыше 15 млн тонн.

На экспортно-импортные перевозки по маршруту Россия – Китай количество заявок в «РЖД

В целом можно говорить о ярко выраженной переориентации экспортных потоков грузов с западного на восточное и южное направления

Логистике» в два раза превышает логистические возможности компании. Запросы поступают как на транспортировку промышленных грузов и товаров народного потребления, так и на продукцию агропромышленного комплекса, продукты питания и лекарственные средства.

Также отмечается двукратный рост запросов на экспортную и транзитную перевозку через территорию Казахстана и Белоруссии.

Ещё одним перспективным направлением, к которому есть большой интерес как грузоотправителей, так и перевозчиков, является перевозка через Азербайджан. Наблюдается тенденция к увеличению экспортного потока через порты Каспийского моря и по транспортному коридору Север – Юг.

«Это логично, – говорит Евгения Фисенко. – Грузы уходят в те страны, где есть подтверждённая возможность вывоза».

Дефицита не будет

По мнению экспертов, с уходом зарубежных морских операторов с российского рынка баланс ввозимых и вывозимых контейнеров изменится. По разным оценкам, российский рынок может недосчитаться от 200 до 300 тыс. TEU.

«Нарушение баланса в наличии необходимого парка контейнеров действительно есть, – отмечает Евгения Фисенко. – Крупные европейские морские операторы вывозят свои контейнеры, которые часто использовались в том числе во внутрироссийском сообщении».

Однако эксперты считают, что дефицита контейнеров не будет. Частично этот парк может быть замещён с приходом на рынок новых морских перевозчиков.

«Мы ожидаем увеличения отечественного контейнерного парка за счёт покупки текущими участниками рынка контейнерного оборудования, а также прихода новых игроков из стран Азиатско-Тихоокеанского региона как минимум на маршруты через Дальний Восток», – говорит Никита Пушкарёв.

По словам Юлии Киселёвой, 95% контейнеров для внешнеторговых перевозок, работающих на мировом и в том числе российском рынке, произведены в Китае. Китайские фабрики занимают порядка 85% от общемирового контейнерного производства.

«Производителям из КНР расходы на металл при реализации экспортных поставок компенсирует государство за счёт субсидий. Также к преференциям, которыми располагают китайские производители, можно отнести низкую стоимость электроэнергии и рабочей силы», – поясняет Евгения Фисенко.

«Крупные логистические операторы закупают довольно много новых контейнеров в Китае, отечественный рынок просто не может конкурировать с китайским по себестоимости контейнеров из-за массовых объёмов производства», – добавляет Александр Баскаков.

В России, по самым оптимистичным оценкам, выпускают около 10 тыс. новых контейнеров в год. Многие будут зависеть от того, как сможет измениться ситуация с производством.

Вместе с тем есть и положительные стороны вывода активов зарубежных операторов из России. «Отсутствие избытка контейнеров на рынке приведёт к более тщательному контролю сроков их использования, что улучшит оборачиваемость тары», – считает Никита Пушкарёв.

Иллюстрация

СЕРГЕЙ ВОЛКОВ

Ускорить перевозки



В России создадут интеллектуальные пункты пропуска на границе

Для увеличения грузовых перевозок в экспортно-импортном и транзитном сообщении в России модернизируют пункты пропуска во всех видах транспортного сообщения. Так, в апреле на российско-китайской границе после реконструкции открылся железнодорожный грузопассажирский пункт пропуска Забайкальск. Сегодня это один из основных транзитных узлов

страны: через Забайкальск проходит более половины грузового потока между Россией и Китаем, а с учётом переориентации товаров с запада на восток эта доля, по прогнозам участников транспортного рынка, будет только расти. После реконструкции этот пункт пропуска стал самым современным в России. Здесь установлен первый в стране железнодорожный стационарный инспекционно-досмотровый комплекс. Контроль грузов проходит без вскрытия контейнеров

и остановки состава, идущего со скоростью до 70 км/ч.

О развитии пунктов пропуска на российских границах рассказал заместитель начальника отдела организации государственного контроля в пунктах пропуска и реализации пограничной политики Главного управления организации таможенного оформления и таможенного контроля ФТС России Сергей Дворов.

– **Сергей Сергеевич, какие железнодорожные пункты пропуска**

Первый в стране железнодорожный стационарный инспекционно-досмотровый комплекс установлен в пункте пропуска Забайкальск. Контроль грузов проходит без вскрытия контейнеров и остановки состава, идущего со скоростью до 70 км/ч

актуально развивать с учётом грузовых потоков?

– Наибольший объём товаров в 2021 году, по данным ФТС России, был перемещён через железнодорожные пункты пропуска Валуйки (Белгородская область), Забайкальск (Забайкальский край), Нестеров (Калининградская область), Брянск-Льговский (Брянская область), Бусловская (Ленинградская область) и Пограничный (Приморский край). В 2022 году в условиях введённых в отношении России санкций на отдельных пунктах пропуска отмечается снижение грузооборота, происходит переориентация и перестройка логистических цепочек поставок (данные за I квартал сейчас находятся в обработке. – Ред.).

При этом большинство железнодорожных пунктов пропуска не соответствует установленным требованиям к оборудованию и техническому оснащению зданий, помещений и сооружений, необходимых для организации таможенного контроля. Их обустройство, создание необходимых условий для государственного контроля – одна из приоритетных задач. По мнению ФТС России, развивать требуется все пункты пропуска. Однако определять приоритеты по их

обустройству необходимо с учётом сведений об объёмах планируемого грузооборота, имеющих в ОАО «РЖД», а также с учётом данных Минтранса России.

– **Какие законодательные изменения нужны для развития пунктов пропуска?**

– В Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года заложена задача по разработке модели перспективного интеллектуального пункта пропуска. Её реализация будет выполняться в рамках Плана мероприятий на период 2021–2024 годов, утверждённого Правительством РФ. Итогом должно стать, в том числе, нормативное закрепление модели как стандарта для использования при строительстве, модернизации и реконструкции пунктов пропуска.

ФТС России в 2021 году направила в Минтранс предложения о нормативном закреплении на законодательном уровне перспективной модели интеллектуального пункта пропуска по морскому, автомобильному, железнодорожному и воздушному видам транспорта, а также о необходимости отдельного закрепления обязательных требований по обустройству пунктов пропуска инспекционно-досмо-

тровыми комплексами. На основании этих предложений Минтранс подготовил соответствующий проект постановления правительства. Нормативное закрепление требований к обустройству пунктов пропуска позволит сформировать сбалансированную правовую систему, регламентирующую как вопросы обустройства пунктов пропуска в целом, так и закрепляющую обязанность их оснащения современными техническими системами.

– **Каким будет интеллектуальный пункт пропуска?**

– В модель интеллектуального пункта пропуска заложено применение систем непрерывного сканирования перемещаемых транспортных средств. Для этих целей будут использоваться инспекционно-досмотровые комплексы портального типа, разрабатываемые технологии оптического распознавания и глубокого анализа изображений. Таможенными органами в настоящее время изучается положительный опыт, полученный в ходе экспериментальных сканирований на первом в России стационарном железнодорожном ИДК, который установлен в пункте пропуска Забайкальск.

БЕСЕДОВАЛА МАРИЯ АБДРИМОВА

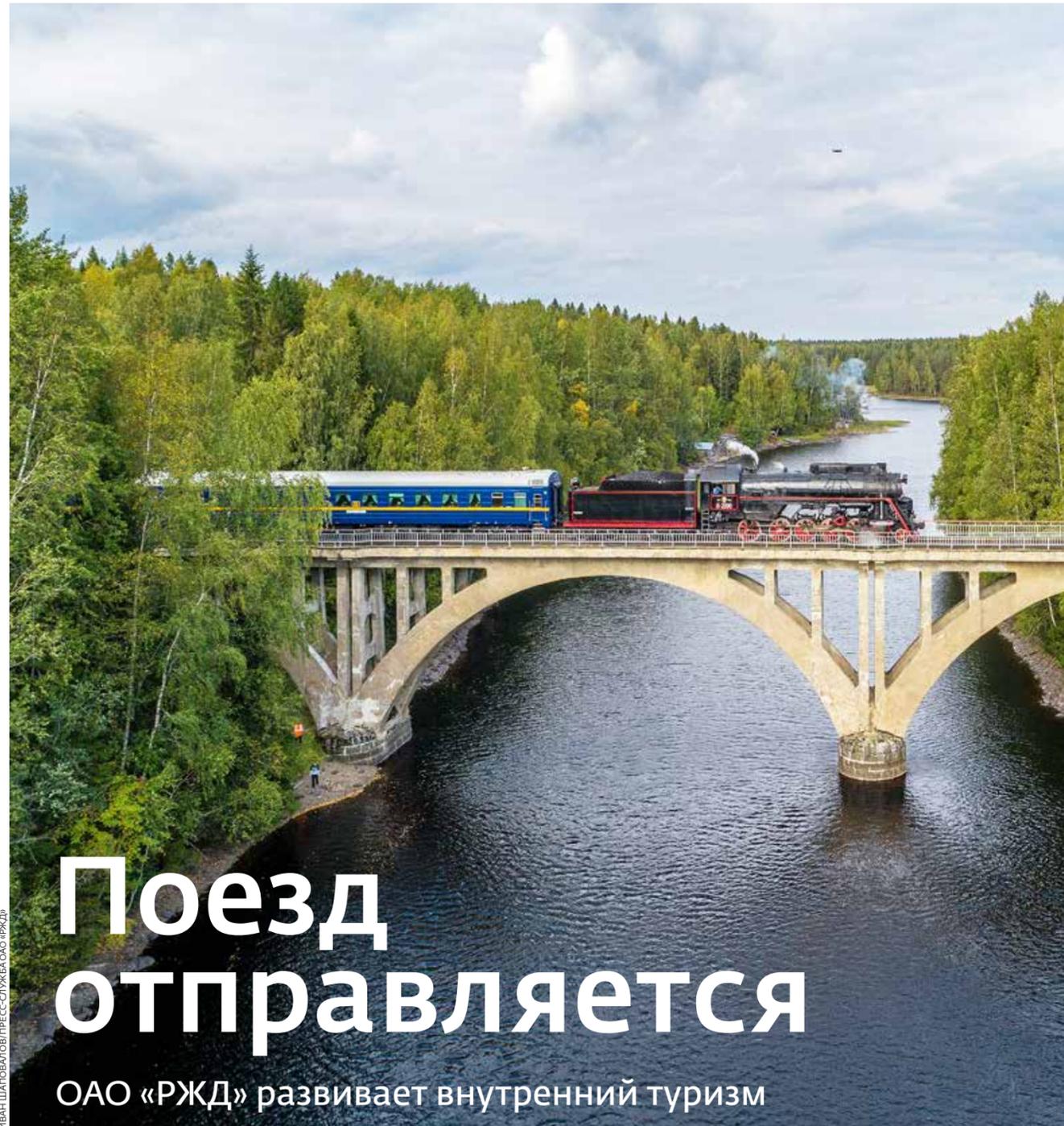
СЕРГЕЙ ДВОРОВ,
ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА ОТДЕЛА
ОРГАНИЗАЦИИ ГОСУДАРСТВЕННОГО
КОНТРОЛЯ В ПУНКТАХ ПРОПУСКА И
РЕАЛИЗАЦИИ ПОГРАНИЧНОЙ ПОЛИТИКИ
ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ
ТАМОЖЕННОГО ОФОРМЛЕНИЯ И
ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ФТС



ПРЕСС-СЛУЖБА ФТС



ИВАН ШАПОВАЛОВ/
ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»



ИВАН ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

Поезд отправляется

ОАО «РЖД» развивает внутренний туризм



ВИКТОР КАЗАРИН

Туризм стал одной из самых пострадавших в российской экономике отраслей. Первый удар по турбизнесу нанесла пандемия COVID-19, второй – внешние ограничения, вызванные санкционным давлением на РФ. На этом фоне происходит переориентация путешественников на внутренний рынок. Какие перспективы перед железнодорожным туризмом открываются в новых условиях и какие вызовы стоят перед ОАО «РЖД», обсуждали участники железнодорожной конференции «PRO// Движение.Туризм», организованной ИД «Гудок» 7 апреля в Музее железных дорог в Санкт-Петербурге.

Музей железных дорог, открывшийся всего пять лет назад и принявший в апреле миллионного посетителя, стал местом притяжения для туристов из разных стран. «Я здесь впервые. И это удивительное место. Это не просто музей, а целое общественно-деловое пространство, где проходят самые разные мероприятия», – отметила модератор первой дискуссии конференции «Трансформация путешествий и отдыха. Железнодорожный туризм как вектор развития регионов», директор инициатив по развитию туризма, экологии и климату Агентства стратегических инициатив Ольга Захарова. Всего в дискуссиях, которые

проходили в смешанном формате, приняли участие порядка 500 человек – представители ОАО «РЖД», туроператоров и профессиональных сообществ, федеральных и региональных органов власти.

Встроиться в систему

В этом году в опросах о планах на свой отпуск россияне всё чаще говорят о железной дороге, подчеркнула заместитель руководителя Федерального агентства по туризму (Ростуризм) Елена Лысенкова.

«Благодаря совместным усилиям с ОАО «РЖД» и инициативе коллег из туротрасли за последние годы получилось переломить образ восприятия железных дорог только как транспортного средства. Теперь поездка поездом воспринимается как путешествие, – говорит она. – Ростуризм внимательно изучает мировую практику этого вида путешествий, и, я думаю, у нас есть все предпосылки, чтобы стать лидерами и сформировать практики, на которые будут ориентироваться другие страны».

Заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрий Пегов напомнил участникам конференции, что железнодорожный туризм был хорошо развит в советское время, однако с течением времени утратил былую популярность. «С 2020 года при содействии Правительства РФ железнодорожный туризм получил



ДАРЬЯ ГУЩИНА



ВИСТУМЕН



ИВАН ШАПОВЯТОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»



ИВАН ШАПОВЯТОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

мощный стимул к возрождению, но уже в новом качестве, отвечающем всем современным требованиям туристов нового поколения», – подчеркнул он.

Поэтому в компании системно подходят к развитию туризма. Так, в прошлом году в ОАО «РЖД» была принята Концепция развития туристических перевозок пассажиров и утверждён «Порядок организации туристических перевозок в холдинге «РЖД».

«С Ростуризмом мы активно работаем в части изменения федерального законодательства. Нам предстоит ещё внесение изменений в Устав железнодорожного транспорта и федеральный закон «Об основах туристской деятельности в РФ», – уточнил Дмитрий Пегов.

По мнению Ольги Захаровой, железнодорожные путешествия – это не просто перевозка пассажиров. «Это

участие и взаимодействие, это сложносочинённый механизм, который требует управленческих навыков абсолютно от всех участников», – считает она.

Маршрутов становится больше

В прошлом году туристические поезда назначались по 22 маршрутам, они проходили по более чем 35 регионам РФ.

«Среди направлений наибольшим спросом пользуются Северный Кавказ, Карелия, Байкал. Также развит событийный туризм: успех «Поезда Деда Мороза» – яркий тому пример», – отметил Дмитрий Пегов.

В 2022 году увеличилось число туристических маршрутов. Уже дан старт пяти новым туристическим поездам формата «поезд-отель»: «В Сибирь» (Москва – Казань

Железнодорожный туризм был хорошо развит в советское время. Однако с течением времени утратил былую популярность. Но с 2020 года снова получил мощный стимул к возрождению, уже в новом качестве

Железнодорожные путешествия – это не просто перевозка пассажиров. Это участие и взаимодействие, это сложносочинённый механизм, который требует управленческих навыков абсолютно от всех участников

– Тюмень – Тобольск – Пермь – Москва); «Байкальский экспресс» (Иркутск/Улан-Удэ – Слюдянка – Байкал и обратно); «Величие Севера» (Москва – В. Новгород – Рускеала); «К Деду Морозу» (Самара – Н. Новгород – В. Устюг – Киров – Н. Новгород – Самара), «Поморский экспресс» (Москва – Петрозаводск – Кемь – Обозерская – Архангельск – Вологда – Ярославль – Углич – Москва).

«Мы представляем железнодорожные туры в новом, современном формате. Россия – самая красивая страна. И открывать Россию из окна поезда вместе с «Российскими железными дорогами» комфортно, современно и удобно», – говорит первый заместитель начальника Департамента пассажирских перевозок ОАО «РЖД» Елена Ракова.

Холдинг предлагает и другие продукты: ретросоставы на паровозной тяге, экскурсии, маршрутные

перевозки, мультимодальные перевозки, маршруты воинской славы. По словам генерального директора ООО «РЖД Тур» Романа Бараковских, всего путешественникам доступно порядка 80 различных предложений.

«Мы постоянно проводим мониторинг спроса пассажиров, взаимодействуем с туристическими операторами, чтобы предоставить россиянам наиболее интересные и привлекательные маршруты для поездок и изучения различных регионов нашей страны», – отметил заместитель генерального директора АО «Федеральная пассажирская компания» Николай Абрамов.

Начальник Октябрьской железной дороги Виктор Голомолзин рассказал, что в 2022 году на полигоне ОЖД к запуску планируются новые ретро маршруты: «Летняя паровозная прогулка» по маршруту с Витеб-



Туристические поезда формата «отель на колёсах» формируются из вагонов последних лет производства. Высокий уровень сервиса позволяет туристу полноценно наслаждаться отдыхом даже в долгой поездке

ского вокзала до станции Царское Село и обратно; «Крепость Орешек» по маршруту с Финляндского вокзала до станции Петрокрепость и обратно. Кроме того, совместно с музеем-заповедником Великого Новгорода будет реализован экскурсионный продукт для организации пешеходных экскурсий по историческим местам Великого Новгорода.

«Впереди нас ждёт плодотворный год, мы продолжаем работать над перспективами развития внутреннего туризма и готовимся представить новые продукты для путешественников», – сказал Виктор Голомолзин.

По словам Елены Раковой, ОАО «РЖД» разрабатывает абсолютно новые, не имевшие ранее аналогов туристические проекты. «Один из таких проектов – ужин в ретропоезде. Формат мероприятия предпо-

лагает романтический ужин на борту ретропоезда «Рускеальский экспресс» под аккомпанемент классической музыки. Формат мероприятия предполагает дресс-код из вечерних нарядов и строгих костюмов», – добавляет Елена Ракова.

На всём протяжении пути от Сортавалы до Рускеалы и обратно поезд следует с паровозом.

Создание новых туристических продуктов – это ещё и значительный вклад в продвижение регионов и их социально-экономическое развитие. «В отношении многих субъектов России есть определённые стереотипы. Железнодорожные путешествия ломают представления о том, что в регионах нет туризма и там нечего смотреть», – подчеркнула директор Департамента потребительского рынка и туризма Тюменской области Мария Трофимова.

С туристом по пути

ОАО «РЖД» постоянно работает над повышением качества предоставляемых услуг и узнаваемостью бренда РЖД. Специальную подготовку проходят проводники туристических поездов: они должны уметь ответить на все вопросы путешественников. В «Порядке организации туристических перевозок в холдинге «РЖД» целый раздел отведён получению обратной связи от пассажиров.

Кроме этого, все туристические поезда с марта этого года оформляются в едином фирменном стиле вспомогательного бренда «Путешествуй с РЖД!». Туристический поезд хорошо заметен издали, поскольку все поезда постоянного формирования оформляются в трёх основных цветах: синем, охровом и изумрудном. Единство стилистического и цветового оформления сохраняется и в вагонах.

Поезда имеют уникальные и запоминающиеся названия («В Карелию», «В Сибирь», «Жемчужина Кавказа», «Сочи», «Серебряный маршрут» и «Цветущая степь», «Рускеальский экспресс»).

Туристические поезда формата «отель на колёсах» формируются из вагонов последних лет производства. Высокий уровень сервиса позволяет туристу полноценно наслаждаться отдыхом даже в долгой поездке. По словам Дмитрия Пегова, в этом году в ОАО «РЖД» приняли в эксплуатацию новые вагоны-души, вагоны-рестораны и вагоны-залы.

Кроме этого, для организации туристических поездов у завода-производителя компания заказала специально разработанный двухэтажный состав из вагонов нового поколения: с увеличенными размерами купе второго этажа, с новейшей пневмоподвеской, позволяющей повысить плавность хода и комфорт в поезде. Все вагоны нового поезда оборудованы душевыми кабинами, системой климат-контроля. Каждый пассажир имеет свободный доступ к розеткам 220В и к USB-портам.

«РЖД – это бренд, которому люди доверяют. Мы не можем не оправдывать их надежд», – подчеркнул Дмитрий Пегов.

Поэтапно внедряются цифровые клиентские сервисы. Для этого на сайте ОАО «РЖД» есть раздел «Путешествуй с РЖД!», где размещены все туристические маршруты и продукты. Кроме этого, создан

отечественный удобный сервис бронирования отелей (travel.rzd.ru).

Сейчас там содержится порядка 65 тыс. предложений от объектов размещения (отели, апартаменты, гостевые дома). Сервис также присоединён к программе Ростуризма «Туристический кешбэк», что даёт возможность клиентам вернуть 20% от стоимости услуги при оплате картой «Мир».

Кроме этого, ОАО «РЖД» разрабатывает и новый модуль – платформу продажи комплексных туристических продуктов с железнодорожной составляющей.

«В текущих событиях железнодорожный транспорт становится одним из ключевых, а ОАО «РЖД» – главным элементом путешествия», – подчеркнул ректор ФГБОУ ВО «Российский государственный университет туризма и сервиса» Александр Федулин.

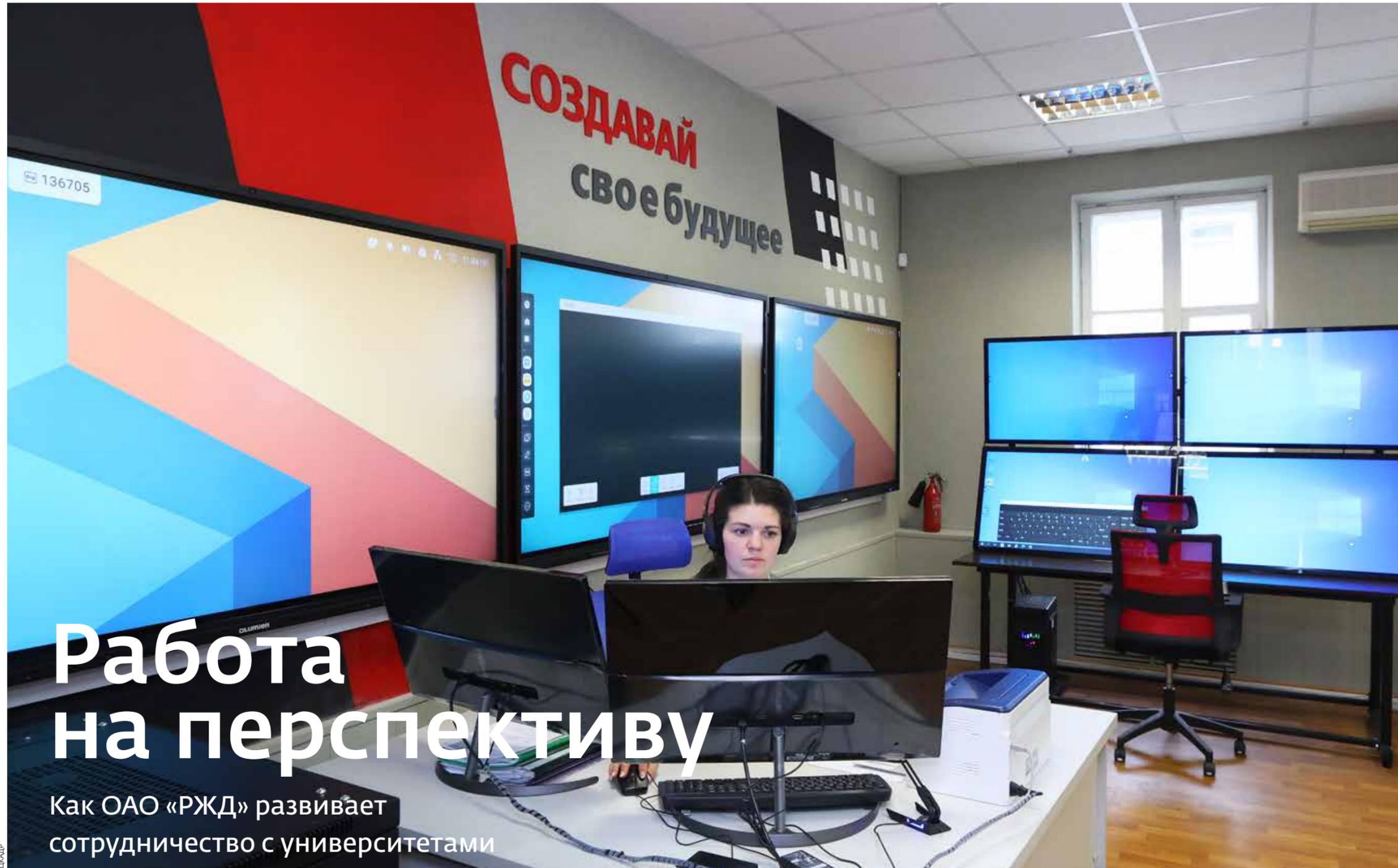
Виталий Маслюк



Взаимодействие



СЕРГЕЙ САРАТОВ,
НАЧАЛЬНИК ДЕПАРТАМЕНТА
УПРАВЛЕНИЯ ПЕРСОНАЛОМ
ОАО «РЖД»



Работа на перспективу

Как ОАО «РЖД» развивает сотрудничество с университетами

Сегодня рынок труда в России принадлежит скорее кандидатам, нежели работодателям. На поиск суперпрофессионалов уходят целые месяцы, а потом ещё требуется время на адаптацию нового сотрудника, который может и не прижиться, уйти в другое место, не отработав и года. В этой связи бизнес развивает направление University Relations, то есть взаимодействие с учебными заведениями. Начальник Департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Сергей Саратов рассказал «Пульту управления» о том, как этот процесс выстроен в компании.

– Сергей Юрьевич, расскажите о взаимодействии компании с учебными заведениями. Какое значение для ОАО «РЖД» имеют отраслевые вузы?

– Сотрудничество РЖД с отраслевыми учебными заведениями имеет полутораветковую историю. Как и раньше, сегодня для компании железнодорожные вузы – это та кузница кадров, которая позволяет полностью закрывать потребность в специалистах с железнодорожным профилем. Ключевая особенность сегодняшнего дня в том, что ситуация и на производстве, и на рынке труда очень быстро меняется и нам нужны инструменты, которые позволяют гибко на это реагировать и развивать отраслевое образование через призму производственных задач.

Наша компания предложила по аналогии с HR или GR новую сферу деятельности: University Relations. Это комплексный подход, он позволяет компании и вузам совместно решать целый ряд взаимосвязанных задач – отбор кандидатов на обучение, подходы к оценке, развитие университетской инфраструктуры, обучение преподавателей, поддержка интересов вузов в профессиональном сообществе и участие вузов в крупных федеральных образовательных проектах.

В качестве примера такой системной работы можно привести Программу взаимодействия ОАО «РЖД» с университетскими комплексами

Взаимодействие



железнодорожного транспорта, утверждённую в 2020 году совместно с Минтрансом России. У нас появился документ, который впервые со времён МПС позволяет выстраивать системные отношения между компанией и вузами в области подготовки специалистов. Благодаря конкретным мероприятиям программы (всего их 69) мы понимаем, что и как будем менять в системе отраслевого образования и к какому результату должны прийти. Важно, что этот документ синхронизирован с политикой компании в области развития человеческого капитала. Предусмотренные им инвестиции дают возможность модернизировать инфраструктуру университетов, проводить исследования, развивать научную деятельность, а также совершенствовать программы обучения студентов и подготовку преподавательского состава. Одно из направлений программы подразумевает развитие бренда работодателя и усиливает присутствие ОАО «РЖД» в железнодорожных вузах как привлекательного современного работодателя.

Сегодня отраслевые вузы – это основная площадка, которая позволяет нам как работодателю наладить контакт со студентами. Знакомство с отраслью и адаптация потенциальных работни-

ков начинается в студенческих аудиториях, где мы вовлекаем студентов в проекты компании, рассказываем о преимуществах работы в холдинге, о возможностях, которые РЖД открывают для профессионального и карьерного роста. В вузах появились брендированные аудитории и коворкинги, они используются для проведения различных тематических лекций, мастер-классов. Это уникальная комфортная среда для внеучебной коммуникации студентов. Кроме того, руководители компании регулярно выступают с лекциями в университетах, делятся своим опытом, рассказывают об инновационных проектах и планах компании на будущее.

– Каких результатов удалось достичь за два года действия программы взаимодействия с университетскими комплексами железнодорожного транспорта?

– В числе наиболее важных результатов отмечу, во-первых, обновление за счёт средств компании учебной базы отраслевых вузов. Уже оборудованы 105 современных тренажёрных классов для подготовки специалистов локомотивного комплекса и хозяйства движения.

Во-вторых, были созданы и внедрены новые образовательные программы для целевой подго-

товки как студентов, так и наших работников. В общей сложности за два года мы обеспечили подготовку более 150 руководителей и специалистов компании по программам магистратуры по таким востребованным направлениям, как пассажирский комплекс железнодорожного транспорта, информационное моделирование объектов транспортной инфраструктуры, логистические и маркетинговые стратегии клиентоориентированности транснациональной транспортно-логистической компании, экономика труда.

В-третьих, по итогам обучения среди выпускников вузов и преподавателей внедрена практика оценки профессиональных и корпоративных компетенций по моделям, действующим в компании. За время действия программы 126

рами. Такой подход позволяет оперативно информировать вузы обо всех изменениях, которые происходят в отрасли.

Наконец, компания развернула системную работу по продвижению бренда ОАО «РЖД» как работодателя в студенческой среде, мы проводим много разных профориентационных активностей, которые позволяют студентам лучше узнать задачи компании и увидеть свои карьерные возможности. В качестве примера можно привести проекты Центра бренда работодателя и развития человеческого капитала ОАО «РЖД» – это Дни карьеры, формирование сообщества студентов – амбассадоров РЖД, круглые столы с железнодорожниками-руководителями. Стараемся работать не только со студентами, но и с абитуриентами,

Наша компания предложила по аналогии с HR или GR новую сферу деятельности: University Relations. Это комплексный подход, он позволяет компании и вузам совместно решать целый ряд взаимосвязанных задач

преподавателей прошли оценку по моделям основных наших хозяйств – инфраструктуры, тяги и движения. Результаты оценки нас порадовали – более 65% преподавателей успешно справились с поставленными задачами, однако есть к чему стремиться. Университетам даны рекомендации, на что обратить внимание при формировании ежегодных программ переподготовки и повышения квалификации профессорско-преподавательского состава.

Также мы сформировали новую систему управления вузовскими комплексами – через попечительские и наблюдательные советы, в которых принимают участие первые руководители компаний.

Кроме того, руководители компании закреплены за профильными железнодорожными кафед-

которые только сдают документы в приёмные комиссии, помещения которых тоже брендированы, в них есть информационные материалы (видеоролики, буклеты, стенды). И здесь же всегда работают наши представители, которые готовы ответить на все вопросы будущих студентов.

– Какие задачи ставите себе на этот год?

– Ключевая задача – обновление учебной базы. В этом году мы вводим в эксплуатацию новые классы для подготовки специалистов путевого хозяйства.

Новый для нас проект – подготовка кадрового резерва отраслевых вузов. Речь идёт о подборе и подготовке управленцев на руководящие должности. Развитие компетенций будет осуществляться по программе повышения квалификации Корпоративного университета РЖД с

Взаимодействие



АЛЕКСАНДР САВЕРКИН/ИД «ГУДОК»

учёт специфики отраслевых вузов. Основной упор будет сделан на развитие четырёх блоков компетенций: управленческих, профессиональных, личностных и корпоративных. Зачисление в резерв будет осуществляться по итогам защиты кандидатами разработанной ими в ходе обучения программы трансформации вузов.

Формирование такого резерва позволит компании принимать участие в кадровой политике университетов, готовить мотивированных на взаимодействие с компанией управленческих работников.

В числе важных акцентов нашей работы на этот год – совершенствование инструментов мотивации студентов и выпускников к научно-техническому творчеству. Также планируем подключение вузов к корпоративной системе дистанционного обучения и информационным системам.

– Как вы оцениваете взаимоотношения, которые сейчас установились между компанией, вузами и их учредителем?

– Сейчас все заинтересованные стороны вышли на совершенно новый уровень взаимоотношений. Мы стали работать очень тесно, чтобы синхронизировать свои усилия. В каждом вузе

есть проректор, закреплённый за реализацией Программы взаимодействия холдинга с университетскими комплексами железнодорожного транспорта. С каждым руководителем мы находимся в постоянном контакте, регулярно проходят встречи, в которых участвуют представители компании и университетов, это позволяет нам видеть ход работы по всем направлениям, обсуждать вопросы, требующие особого внимания, и оперативно принимать решения.

Важная часть совместной работы – взаимодействие с различными ведомствами, в частности с Минтранс, Росжелдором, Минобрнауки и Минпросвещения.

– Отраслевые университеты за последнее время добились значительных успехов в образовательной среде, в том числе стали участниками проектов «Приоритет-2030» и «Профессионалитет». Заинтересована ли компания в продвижении отраслевых вузов и какую поддержку в этой части оказывает?

– Мы заинтересованы в том, чтобы отраслевые вузы занимали ведущие позиции в академическом пространстве и были готовы участвовать в инновационных проектах в сфере образования на федеральном уровне. Мы оказываем вузам комплексную поддержку по всем вопросам, начиная от оснащения аудиторий современными тренажёрами до включения в разработку, апробацию и внедрение новых программ и образовательных технологий. В этом году Минобрнауки запускает сразу два знаковых для системы проекта: «Передовые инженерные школы» и «Приоритет-2030. Дальний Восток». Всем нашим университетам, которые решат принять в них участие, мы окажем необходимую поддержку со стороны компании. Так, по участию в проекте «Приоритет-2030. Дальний Восток» уже есть договорённость с руководством Дальневосточного государственного университета путей сообщения (ДВГУПС).

Проект позволит университету принимать участие в реализации стратегических планов социально-экономического развития края, а это значит, что будут запускаться уникальные образовательные программы с учётом специфики и потребностей региона, создаваться новые иссле-

RZD.GENERATION объединяет более десятка разных образовательных и коммуникационных активностей – стажировки и практики, бизнес-кейсы и научные проекты, хакатоны и кейс-чемпионаты, профориентационные квизы, Дни карьеры, экскурсии

довательские лаборатории, внедряются модульные и сетевые формы обучения, ДВГУПС будет интегрирован в проект межвузовского кампуса. Всё это позволит усилить наш отраслевой вуз и укрепить его позиции во взаимодействии с ведущими предприятиями-стейкхолдерами региона. Безусловно, мы это поддержим.

– ОАО «РЖД» взаимодействует не только с отраслевыми, но и с классическими многопрофильными вузами. С какой целью компания вышла на внешний образовательный рынок?

– Нам важно сотрудничать с ведущими вузами страны, потому что для развития компании нужны специалисты не только железнодорожного профиля. ОАО «РЖД» реализует ряд прорывных проектов, в частности проектируются первые линии ВСМ, создан собственный инжиниринговый центр, идёт автоматизация и цифровизация всех производственных процессов (ключевые направления – это автоматический сбор и обработка данных о состоянии подвижного состава и инфраструктуры, внедрение беспилотных технологий в работу станций и управление поездами, использование цифрового моделирования – BIM-технологий – при строительстве железнодорожных объектов). Наконец, РЖД стали ключевым партнёром государства в освоении квантовых коммуникаций. Эти и другие проекты уже сегодня требуют экспертизы специалистов разных областей, в их числе инженеры, экономисты, менеджеры, юристы, специалисты в сфере IT, маркетинга, коммуникаций, логистики.

В перспективе потребность в специалистах железнодорожных специальностей будет только

расти. Именно поэтому мы развиваем сотрудничество с ведущими вузами страны – это делается прежде всего в рамках нашей студенческой коммуникационной программы RZD.GENERATION. В настоящее время она объединяет более десятка разных образовательных и коммуникационных активностей – стажировки и практики, бизнес-кейсы и научные проекты, хакатоны и кейс-чемпионаты, профориентационные квизы, Дни карьеры, а также экскурсии на производственные объекты, в офисы и музейные комплексы ОАО «РЖД», встречи со стейкхолдерами. Мы используем любую возможность, чтобы обращаться к молодым талантам, рассказывать о нашей компании и вовлекать в её проекты.

ИЮЛИ 2022

Беседовала Юлия Антич



АЛЕКСАНДР САВЕРКИН/ИД «ГУДОК»

МАКСИМ ГАРАНИН,
И.О. РЕКТОРА САМАРСКОГО
ГОСУДАРСТВЕННОГО
УНИВЕРСИТЕТА ПУТЕЙ
СООБЩЕНИЯ



Современные кадры

СамГУПС трансформирует подготовку студентов

К 2024 году российские вузы обновят основные образовательные программы подготовки кадров для цифровой экономики. Флагманом этой работы выступает Университет Иннополис, который проводит отбор соответствующих учебных заведений. В этом году будут актуализированы программы по трём приоритетным отраслям – информационно-коммуникационные технологии, финансовые услуги, транспортная инфраструктура. Право на актуализацию образовательных программ для обучения будущих железнодорожников получил Самарский государственный университет путей сообщения (СамГУПС). И.о. ректора СамГУПСа Максим Гаранин рассказал «Пульту управления», как в связи с этим изменится подготовка специалистов для отрасли.

– Максим Алексеевич, почему, на ваш взгляд, транспортные профессии стоит цифровизировать?

– Цифровизация коснулась всех отраслей и сфер деятельности человека, и транспорт не исключение. Буквально за последние два пандемийных года был сделан мощный прорыв в развитии информационных технологий, появились и стали распространёнными цифровые сервисы. В транспортной отрасли удалось достичь значительных результатов в оптимизации и наращивании цифровых сервисов как для сотрудников компаний, так и для потребителей транспортных услуг. Кроме того, в стране реализуется федеральный проект «Кадры для цифровой экономики» национальной программы «Цифровая экономика Российской Федерации». Как известно, его основная задача – обеспечение подготовки высококвалифицированных кадров для цифровой экономики, в том числе для транспорта.

Экономические и технологические условия требуют реализации новых подходов в освоении ключевых компетенций цифровой экономики в системе транспортного образования. Сегодня отрасли требуются специалисты новой формации, обладающие знаниями и компетенциями по направлению сквозных цифровых технологий. И готовить такие кадры современные транспортные вузы должны опережающими темпами.

Цифровизация



– СамГУПС актуализирует образовательные программы для подготовки будущих железнодорожников с учётом цифровых требований. О каких специальностях идёт речь?

– Работа по актуализации основных профессиональных образовательных программ по приоритетной отрасли «Транспортная инфраструктура» будет выполняться для специальностей «подвижной состав железных дорог», «эксплуатация железных дорог», «системы обеспечения движения поездов».

– Как будет выстроена работа по актуализации образовательных программ и кто в ней будет участвовать?

– В ходе конкурса АНО ВО «Университет Иннополис» к участникам предъявлялись достаточно высокие требования, одним из которых стало наличие опыта выполнения научно-исследовательских работ, связанных с применением сквозных цифровых технологий в области железнодорожного транспорта и его инфраструктуры. Кроме того, от исполнителя тре-

бовалась соответствующая квалификация научно-педагогических работников.

Научно-педагогический состав вуза соответствует всем предъявляемым требованиям, что позволило подготовить убедительную заявку и стать победителем конкурса. Стоимость работ оценивается в сумму свыше 15 млн руб.

Для выполнения работ по проекту в вузе сформирована рабочая группа с участием ведущих учёных, преподавателей и специалистов по цифровым технологи-

ям. В рамках проекта «Кадры для цифровой экономики» рабочая группа адаптирует образовательные программы к потребностям цифровой экономики с включением в них модулей изучения сквозных цифровых технологий: искусственный интеллект, робототехнику и сенсорику, Интернет вещей, мобильные сети нового поколения, новые производственные технологии, технологии виртуальной и дополненной реальности, квантовые коммуникации.

тенций и не менее четырёх массовых открытых онлайн-курсов по применению сквозных цифровых технологий. Длительность одного такого курса должна составить от 4 до 10 недель включительно. Слушатели смогут просмотреть не менее 40 видеороликов продолжительностью 10–15 минут.

Для студентов будут разработаны задания для практической и самостоятельной работы, оценочные и иные материалы. Так, для каждой специальности будет

филию актуализируемых образовательных программ.

Результаты анализа потребностей работодателя положены в основу разрабатываемых компетентностных матриц выпускников и унифицированной компетентностной матрицы.

– Когда планируется запустить обучение по новым программам?

– Апробация актуализированных образовательных программ будет проведена уже в осеннем семестре 2022/23 учебного года. Её планиру-

Предстоит разработать не менее шести основных профессиональных образовательных программ с использованием унифицированной модели компетенций и не менее четырёх массовых открытых онлайн-курсов

Работа будет выполняться в несколько этапов. Так, например, на первом этапе предстоит выполнить анализ потребностей потенциальных работодателей в профессиональных компетенциях работников, связанных с применением сквозных цифровых технологий. Затем нужно будет разработать унифицированную модель компетенций применения таких технологий по совокупности специальностей.

Также предстоит разработать не менее шести основных профессиональных образовательных программ с использованием унифицированной модели компе-

разработано не менее 10 проверочных заданий, а завершится изучение курса финальным проверочным тестированием, позволяющим оценить сформированные цифровые компетенции.

– Будут ли в этой работе учтены пожелания ОАО «РЖД» в части подготовки «цифровых» железнодорожников?

– Уже на самом первом этапе работы было проведено масштабное анкетирование работников компании «РЖД», причём не только на Куйбышевской железной дороге. В нём приняли участие более 200 представителей различных региональных дирекций по про-

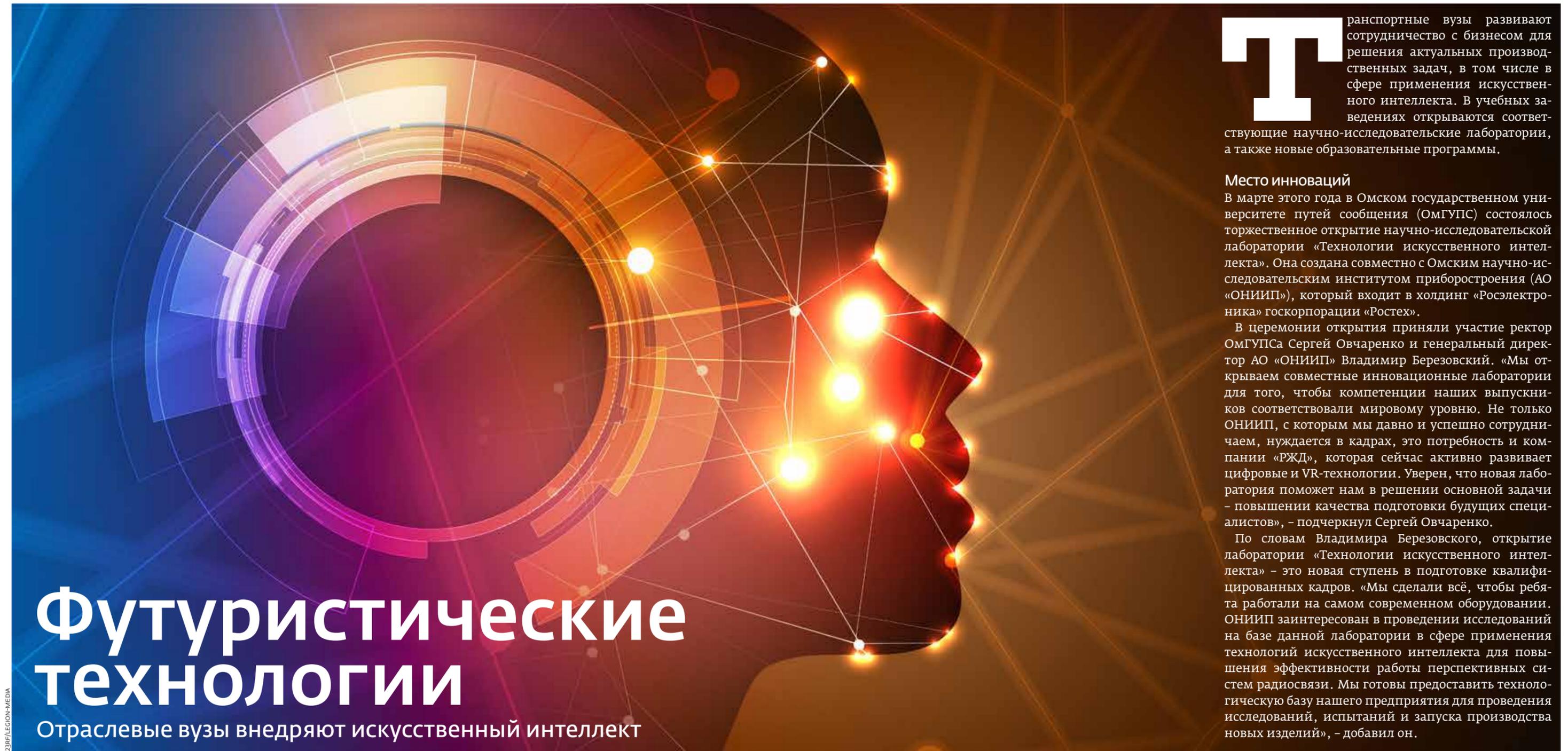
тется провести по всем дисциплинам, по которым появилась цифровая составляющая, в том числе с использованием разработанных массовых открытых онлайн-курсов.

– Будут ли разработанные образовательные программы тиражированы в другие отраслевые вузы для подготовки специалистов?

– Разработанные в рамках проекта образовательные программы будут апробированы в транспортных университетах страны и станут использоваться в процессе подготовки специалистов для транспортной отрасли.

Беседовала Юлия Антич

Сегодня отрасли требуются специалисты новой формации, обладающие знаниями и компетенциями по направлению сквозных цифровых технологий. И готовить такие кадры современные транспортные вузы должны опережающими темпами



Футуристические технологии

Отраслевые вузы внедряют искусственный интеллект

Транспортные вузы развивают сотрудничество с бизнесом для решения актуальных производственных задач, в том числе в сфере применения искусственного интеллекта. В учебных заведениях открываются соответствующие научно-исследовательские лаборатории, а также новые образовательные программы.

Место инноваций

В марте этого года в Омском государственном университете путей сообщения (ОмГУПС) состоялось торжественное открытие научно-исследовательской лаборатории «Технологии искусственного интеллекта». Она создана совместно с Омским научно-исследовательским институтом приборостроения (АО «ОНИИП»), который входит в холдинг «Росэлектроника» госкорпорации «Ростех».

В церемонии открытия приняли участие ректор ОмГУПСа Сергей Овчаренко и генеральный директор АО «ОНИИП» Владимир Березовский. «Мы открываем совместные инновационные лаборатории для того, чтобы компетенции наших выпускников соответствовали мировому уровню. Не только ОНИИП, с которым мы давно и успешно сотрудничаем, нуждается в кадрах, это потребность и компании «РЖД», которая сейчас активно развивает цифровые и VR-технологии. Уверен, что новая лаборатория поможет нам в решении основной задачи – повышении качества подготовки будущих специалистов», – подчеркнул Сергей Овчаренко.

По словам Владимира Березовского, открытие лаборатории «Технологии искусственного интеллекта» – это новая ступень в подготовке квалифицированных кадров. «Мы сделали всё, чтобы ребята работали на самом современном оборудовании. ОНИИП заинтересован в проведении исследований на базе данной лаборатории в сфере применения технологий искусственного интеллекта для повышения эффективности работы перспективных систем радиосвязи. Мы готовы предоставить технологическую базу нашего предприятия для проведения исследований, испытаний и запуска производства новых изделий», – добавил он.



АЛЕКСАНДР САВЕРКИН/ИД «ГУДОК»



АЛЕКСАНДР САВЕРКИН/ИД «ГУДОК»

В лаборатории можно разрабатывать типовые и кастомизированные технические решения, основанные на применении VR-технологий, технологий больших данных, машинного обучения и искусственного интеллекта под конкретные производственные задачи машиностроительного и железнодорожного производства. Кроме того, исследователи займутся разработкой и внедрением проектов с использованием технологий искусственного интеллекта в образовательную сферу.

Комплексное развитие

Один из пяти стратегических проектов, которые Российский университет транспорта (МИИТ) реализует в

рамках программы стратегического академического лидерства «Приоритет-2030», посвящён нейротехнологиям, искусственному интеллекту и предиктивной аналитике на транспорте. Его реализация продлится до 2030 года.

Проект сфокусирован на поддержке инициатив цифровой трансформации, входящих в Транспортную стратегию РФ до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года (в частности, роботизация логистики и управление интеллектуальными транспортными системами и движением транспортных средств с помощью инструментов искусственного интеллекта). Как подчеркнули в университете, одна из ключевых проблем – нехватка специалистов, владеющих

В лаборатории можно разрабатывать типовые и кастомизированные технические решения, основанные на применении VR-технологий, технологий больших данных, машинного обучения и искусственного интеллекта

Студенты получают практические навыки разработки программного обеспечения для транспортной отрасли с применением сквозных технологий и лучших проектных практик. Они будут решать реальные кейсы по применению искусственного интеллекта

технологиями искусственного интеллекта (к примеру, для реализации интеллектуальных систем управления транспортными процессами), а также технологиями предиктивной аналитики (в частности, для решения задач прогнозирования затрат на обслуживание и ремонт технических средств).

РУТ (МИИТ) совместно с партнёрами – ОАО «РЖД», Московским физико-техническим институтом, Федеральным исследовательским центром «Информатика и управление» Российской академии наук, Сибирским государственным университетом путей сообщения – планирует выступить в качестве инициаторов проектов, применяющих искусственный интеллект и предиктивную аналитику. В частности, будет разработано программное обеспечение для управления логистическими потоками; программное обеспечение для управления содержанием инфраструктуры транспорта с использованием предиктивной аналитики; программный комплекс для чтения документов на различных этапах работы транспортных компаний, выделения из них необходимых данных и интеллектуального поиска; интеллектуальная система освоения цифровых компетенций в сфере технологий транспорта и логистики.

С целью реализации намеченных планов в Институте управления и цифровых технологий РУТ (МИИТ) создан Научно-образовательный центр «Нейротехнологии, искусственный интеллект и предиктивная аналитика для транспорта и логистики». Кроме того, будут разработаны образовательные программы, направленные на подготовку востребованных кадров: программа бакалавриата «Управление транспортной логистикой на основе искусственного интеллекта»; программа магистратуры «Нейро-

технологии, искусственный интеллект, обработка естественного языка и предиктивная аналитика в транспортных системах»; программа магистратуры «Управление и эксплуатация транспортной инфраструктуры на основе аналитики больших данных и технологий Интернета вещей». Также планируется открытие дополнительных профессиональных программ в области математики для анализа данных, интеллектуального управления логистическими потоками, цифровых технологий в логистике и цепях поставок, предиктивной аналитики и машинного обучения на транспорте, разработки программного обеспечения, использующего возможности искусственного интеллекта.

Студенты получают практические навыки разработки программного обеспечения для транспортной отрасли с применением сквозных технологий и лучших проектных практик. При участии ведущих работодателей отрасли они будут решать реальные кейсы по применению искусственного интеллекта и предиктивной аналитики.

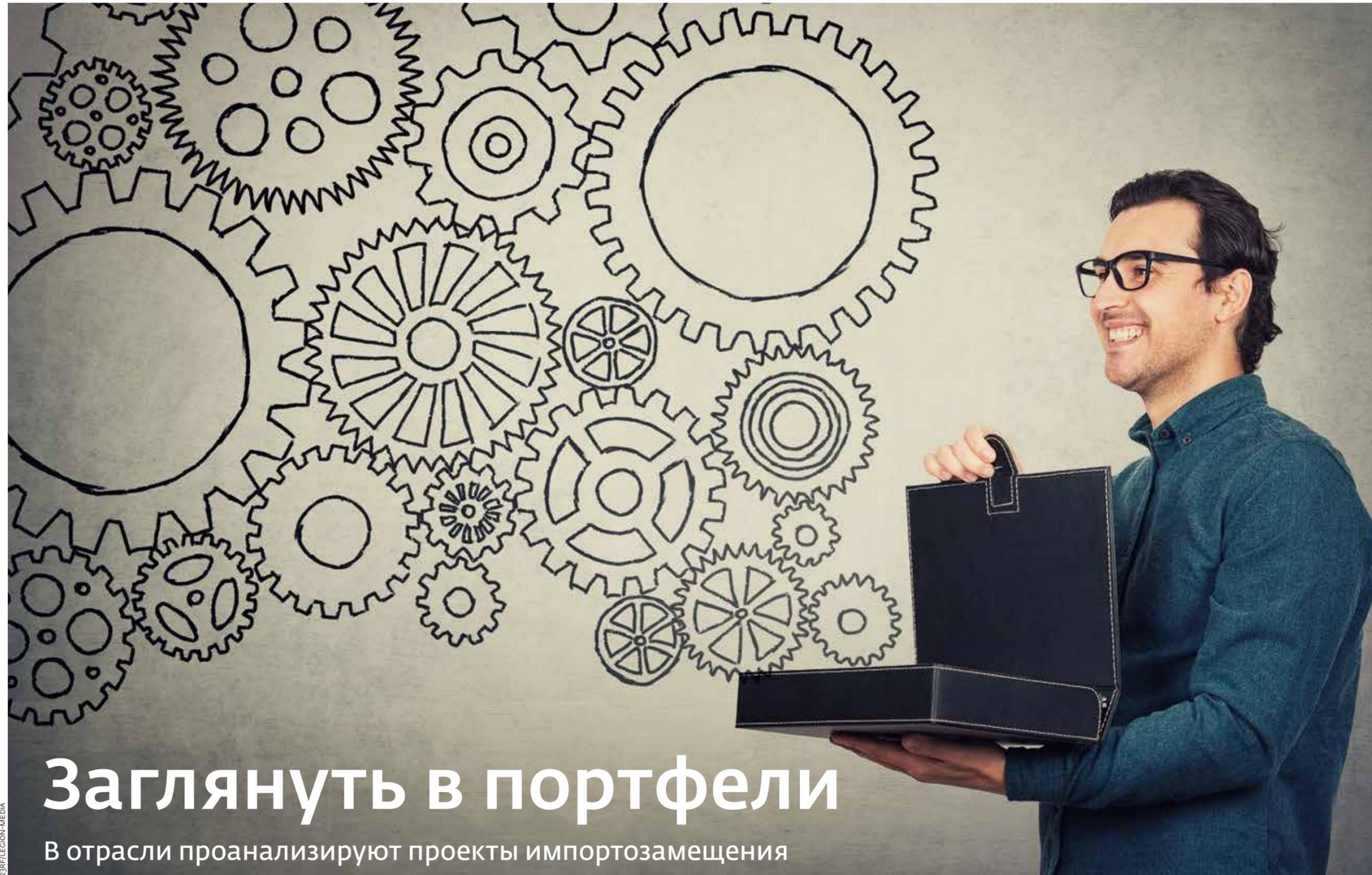
Планируется, что набор на обучение откроется в 2023–2024 годах.

В РУТ (МИИТ) подчёркивают: области применения знаний новых специалистов обширны. Они будут востребованы при работе с биометрическими данными и системой распознавания лиц на контрольно-пропускных пунктах; мониторинге качества дорожного полотна; повышении производительности логистических процессов, где пока ещё велика доля ручного труда (к примеру, это позволит сократить простои и движение порожнякового транспорта, повысить эффективность использования складских помещений, оптимизирует обработку грузов).

ПУБЛИКАЦИЯ

Юлия Антич

Борис Лёвин,
ПРЕЗИДЕНТ РОССИЙСКОГО
УНИВЕРСИТЕТА ТРАНСПОРТА
(МИИТ), ПРЕДСЕДАТЕЛЬ
ЭКСПЕРТНОГО СОВЕТА ПРОЕКТОВ
РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА И ТРАНСПОРТНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ



Заглянуть в портфели

В отрасли проанализируют проекты импортозамещения

В этом году при АНО «Инновационный инженеринговый центр», учредителями которого являются компания «Иннопрактика», ОАО «РЖД», ПАО «Газпром», ПАО «НК Роснефть» и другие российские корпорации, создан Экспертный совет проектов развития железнодорожного транспорта и транспортной инфраструктуры. Эксперты будут оценивать актуальность и перспективность проектов в области разработки и внедрения импортозамещающей продукции для отрасли. Подробнее о деятельности совета рассказал его председатель, президент Российского университета транспорта (МИИТ) Борис Лёвин.

– Борис Алексеевич, в марте этого года состоялось установочное заседание Экспертного совета проектов развития железнодорожного транспорта и транспортной инфраструктуры. С какой целью создан этот орган и кто вошёл в его состав?

– Экспертный совет образован с целью рассмотрения, подтверждения целесообразности и приоритетов реализации проектных предложений в области развития железнодорожного транспорта. Основные функции совета связаны с подготовкой предложений по критически важным направлениям деятельности железнодорожного транспорта (в первую очередь в области импортозамещения), рассмотрением и формированием новых проектных предложений в области подвижного состава и транспортной инфраструктуры, а также согласованием предложений и рекомендаций по их научному и ресурсному обеспечению.

В состав совета вошли авторитетные учёные и руководители, в числе которых президент Некоммерческого партнёрства «Объединение производителей железнодорожной техники» Валентин Гапанович, председатель Объединённого учёного совета ОАО «РЖД» Борис Лapidус, директор ассоциации «Транспортная наука» Александр Зажигалкин, первый заместитель генерального директора АО «Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта» Александр Косарев, ректор Сибирского государственного университета путей сообщения Алексей Манаков, научный руководитель АО «Научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт информатизации, автоматизации и связи



на железнодорожном транспорте» (АО «НИИАС») Игорь Розенберг, первый заместитель генерального директора АО «НИИАС» Ефим Розенберг, первый проректор Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I Тамил Титова.

– **Расскажите об основных направлениях деятельности Экспертного совета.**

– Уже сейчас ясно, что деятельность совета не должна огра-

ничиваться железнодорожным транспортом – она должна иметь более широкий формат. Речь идёт о рельсовом транспорте в самом широком смысле этого понятия. Ближайшая перспектива – экспертиза проектов в масштабе всей транспортной отрасли с привлечением в состав совета учёных из научных организаций и вузов других видов транспорта. Но приоритетом для совета, безусловно, будет рассмотрение импортозамещающих проектов для холдинга

«РЖД». В первую очередь в сферах транспортного машиностроения, транспортной инфраструктуры, цифровизации железнодорожного транспорта, высокоскоростного движения, безопасности перевозочного процесса.

Выделил бы два основных направления деятельности: анализ результатов неиспользованных отечественных научных исследований и разработок последних лет (и выдача предложений по их внедрению), а также разработка новой импортонезависимой продукции.

Начинать надо с внимательного анализа не внедрённых в производство разработок. Их немало в портфелях наших учёных. Поэтому не всегда придётся начинать работать с нуля. Нужно отобрать разработки, которые соответствуют потребностям отрасли и являются высокотехнологическим импортозамещающим продуктом. В конечном итоге мы должны получить банк научных разработок и изобретений по рассматриваемой проблеме. Это поможет чётко понимать, где необходим новый импортонезависимый продукт, а где уже есть серьёзный задел для его получения.

Деятельность совета не должна ограничиваться железнодорожным транспортом – она должна иметь более широкий формат. Речь идёт о рельсовом транспорте в самом широком смысле этого понятия

В ближайших планах Экспертного совета определить пути проектной деятельности по основным направлениям деятельности ОАО «РЖД»: подвижной состав, путь и путевое хозяйство, инфраструктура, управление перевозками, электроснабжение

Процесс пойдёт быстрее, если со стороны федеральных структур или транспортного бизнеса будет выдан целевой заказ на формирование такого банка данных. Исполнителями могут быть Ассоциация вузов транспорта и ассоциация «Транспортная наука», которые работают в тесном контакте друг с другом. Сегодня эти организации являются центрами интеграции потенциала транспортной науки.

Значительную роль в вопросах импортозамещения на рельсовом транспорте отводится Объединённому учёному совету ОАО «РЖД». Это роль состоит в анализе потребностей компании в высокотехнологичной импортозамещающей продукции, определении приоритетных высокотехнологичных разработок для импортозамещения, подготовке предложений по заказам холдинга «РЖД» на проведение научно-технических работ.

– **По каким критериям будет проводиться отбор проектов в сфере импортозамещения?**

– Главное – это реальная потребность производства в реализации конкретного проекта в области импортозамещения. Среди других критериев – критичность тех-

нического решения (технологии) с точки зрения импортозамещения, уровень рисков при реализации проектного предложения и степень готовности производства, эффективность на базе предварительного технико-экономического обоснования, наличие прав на интеллектуальную собственность, масштаб внедрения (объём заказа). Кроме того, надо учитывать возможность формирования межкорпоративного заказа, сроки реализации пилота и тиражирования проектного предложения и оптимальность схемы взаимодействия партнёров.

– **Есть ли уже проекты в сфере импортозамещения, которые члены Экспертного совета планируют рассмотреть в ближайшее время?**

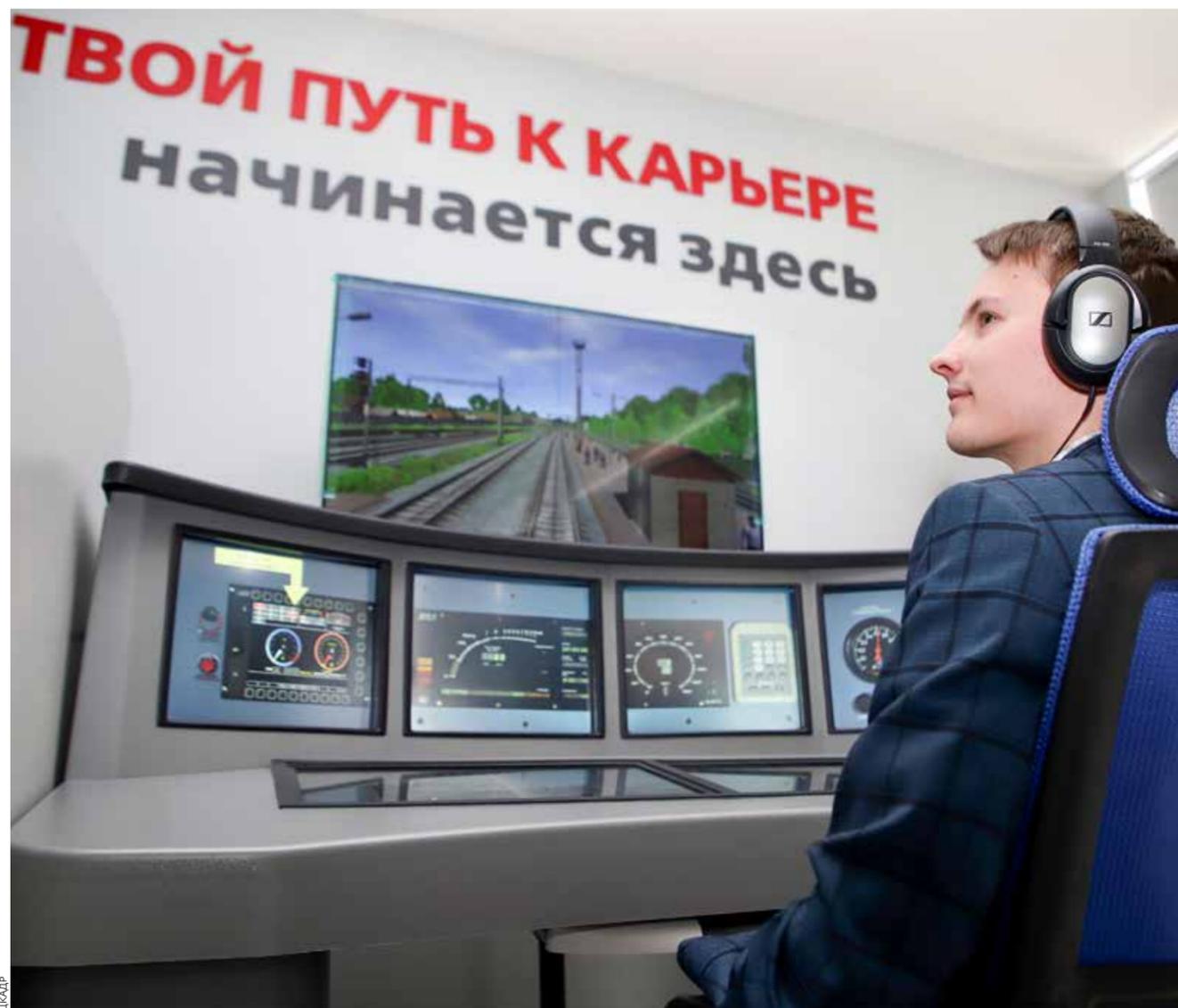
– В ближайших планах Экспертного совета определить пути проектной деятельности по основным направлениям деятельности ОАО «РЖД»: подвижной состав, путь и путевое хозяйство, инфраструктура, управление перевозками, электроснабжение и связь и прочее. Безусловно, надо учитывать и фактор актуальности высокотехнологичных импортозамещающих проектов. На наш взгляд, в первую очередь это относится

к транспортному машиностроению. В будущем смотрим с оптимизмом. Уже сейчас, без банка научных разработок, можно с уверенностью говорить, что у отечественной транспортной науки есть что предложить транспортному комплексу, чтобы достойно и в краткие сроки решить поставленную задачу.

– **Решения Экспертного совета будут иметь обязательный или рекомендательный характер?**

– Любой экспертный анализ носит рекомендательный характер. Важность стоящей перед отраслью задачи в области импортозамещения требует максимальной интеграции деятельности всех заинтересованных сторон. Транспорт отличается эффективным взаимодействием производства и науки. Отвечая запросам предприятий, отраслевые вузы и научные центры всегда эффективно работали для научного сопровождения приоритетных проектов. Уверен, что так будет и в этот раз. А гарантией внедрения новых разработок станет компетентная экспертная оценка востребованного производством продукта, предлагаемого для транспортного комплекса.

БЕСЕДОВАЛА ЮЛИЯ АНТИЧ



Ускоренная подготовка

Отраслевые колледжи и техникумы запускают профессионалитет

В России меняется система среднего профессионального образования (СПО). С нового учебного года у выпускников школ появится возможность освоить рабочие профессии на базе профессионалитета. В одноимённом проекте Минпросвещения в пилотном режиме участвуют 70 колледжей и техникумов по всей стране, в том числе девять железнодорожных.

Федеральный проект «Профессионалитет» включён в нацпроект «Образование». Его цель – комплексная реструктуризация системы СПО во взаимодействии с предприятиями, переход к отраслевому подходу подготовки кадров. Планируется, что его реализация приблизит уровень образования учащихся техникумов и

В пилотном режиме в проекте участвуют 70 колледжей и техникумов – в этом году они прошли соответствующий отбор. Эти учебные заведения готовят кадры для машиностроения, сельского хозяйства, металлургии, судо- и авиастроения, атомной отрасли, железнодорожного транспорта, химической и фармацевтической отраслей, горнодобывающей и лёгкой промышленности. Каждому из них будет выделен грант в размере 100 млн руб. на создание образовательно-производственных центров (кластеров) на основе партнёрства с промышленными предприятиями.

В проекте участвуют девять отраслевых учебных заведений – Самарский государственный университет путей сообщения (СамГУПС) и Ростовский государственный университет путей сообщения, Пермский институт железнодорожного транспорта Уральского государствен-

Важно, чтобы учреждения среднего профессионального образования имели передовое материально-техническое оснащение, а процесс обучения был ориентирован на практическую подготовку и отвечал запросам производства

колледжей к потребностям рынка. Сроки обучения студентов на программах профессионалитета сократятся с четырёх до двух лет (для более технологичных специальностей – до трёх лет). При этом не пострадает качество подготовки – сокращение произойдёт за счёт интенсификации изучения теоретического материала и практико-ориентированного подхода. Образовательные программы будут разрабатываться Министерством просвещения при участии предприятий-работодателей. При этом условия реализации и планируемые результаты обучения не могут быть ниже установленных федеральными государственными образовательными стандартами СПО.

ного университета путей сообщения, Ярославский филиал Петербургского государственного университета путей сообщения, Томский техникум железнодорожного транспорта Сибирского государственного университета путей сообщения, Тайгинский институт путей сообщения Омского государственного университета путей сообщения, Улан-Удэнский колледж железнодорожного транспорта Иркутского государственного университета путей сообщения, Байкало-Амурский институт железнодорожного транспорта Дальневосточного государственного университета путей сообщения (ДВГУПС) и Хабаровский техникум железнодорожного транспорта ДВГУПС.

Образование



«Одна из важнейших задач кадрового блока – обеспечить подготовку высококлассных профессионалов, на которых держится весь производственный процесс компании, и поддержать организации, которые готовят таких специалистов, – отметил начальник Департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Сергей Саратов. – Для нас важно, чтобы учреждения среднего профессионального образования имели передовое материально-техническое оснащение, а процесс обучения был ориентирован на практическую подготовку и отвечал запросам производства. Поэтому мы подставили плечо вузам, активно поддержали их в этом проекте – уча-

ствовали в подготовке конкурсных заявок, проработали механизмы софинансирования реализации программ профессионалитета, а сейчас включены в разработку, апробацию и внедрение новых программ и образовательных технологий».

Ректор ДВГУПС Владимир Буровцев отметил особую значимость проекта «Профессионалитет» в векторе развития Восточного полигона. Университет совместно с ОАО «РЖД» сможет участвовать в формировании нового ландшафта сети профессионального образования, обеспечивающего гибкое реагирование на изменения в транспортной отрасли.

В итоге предприятие получает специалистов, готовых сразу приступить к работе, с необходимыми знаниями и навыками, выпускники – гарантированное рабочее место, а колледж – материально-техническую базу

В новом учебном году порядка 150 тыс. студентов будут обучаться по программам профессионалитета. В отраслевые колледжи и техникумы студенты будут зачислены на условиях договора о целевом обучении. Их подготовка будет вестись по четырём специальностям: «строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство», «электроснабжение», «техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог», «автоматика и телемеханика на железнодорожном транспорте». Обучать студентов будут преподаватели, прошедшие специализированные курсы повышения квалификации, а также профессионалы с производства. «Особое внимание будет уделено институту наставничества. В обучении студентов-целевиков будут задействованы профессионалы с производства. Потребуется совершенно новые подходы к подготовке педагогов, участвующих в эксперименте. Начиная с апреля текущего года все преподаватели кластера – мастера производственного обучения и управленческие кадры – пройдут повышение квалификации как в очном, так и в дистанционном формате, – рассказал и.о. ректора СамГУПС Максим Гаранин. – На курсах повышения квалификации преподаватели кластера будут изучать новые образовательные методики и технологии».

Студенты получают конкретные навыки в соответствии с профстандартами и корпоративными требованиями ОАО «РЖД». Практика для них будет увеличена до шести месяцев.

По результатам обучения выпускники должны будут сдать тесты по модели профкомпетенций компании, а также демонстрационный экзамен на тренажёре или специализированном учебном полигоне. «Это принципиально новая форма государственной итоговой аттестации. На демонстрационном экзамене выпускник должен показать владение профессиональными компетенциями по видам деятельности», – подчеркнул Максим Гаранин.

Профессионалитет даст возможность выпускникам СПО получить диплом о среднем профессиональном образовании. «Проект «Профессионалитет» должен стать локомотивом

комплексной перезагрузки системы среднего профобразования, – отметил директор Департамента государственной политики в сфере среднего профессионального образования и профессионального обучения Минпросвещения России Виктор Неумывакин. – Можно говорить о трёх ключевых преимуществах новой системы. Во-первых, кластерная модель даёт возможность качественного и оперативного решения задач кадрового обеспечения отрасли и территории. Во-вторых, работодатель, напрямую участвуя в управленческих процессах колледжа, получает возможность определять, каких специалистов готовить, с какими навыками и в каком объёме. И наконец, эта система выгодна всем, поскольку в итоге предприятие получает специалистов, готовых сразу приступить к работе, с необходимыми знаниями и навыками, выпускники – гарантированное рабочее место, а колледж – материально-техническую базу, соответствующую уровню развития производительных сил».

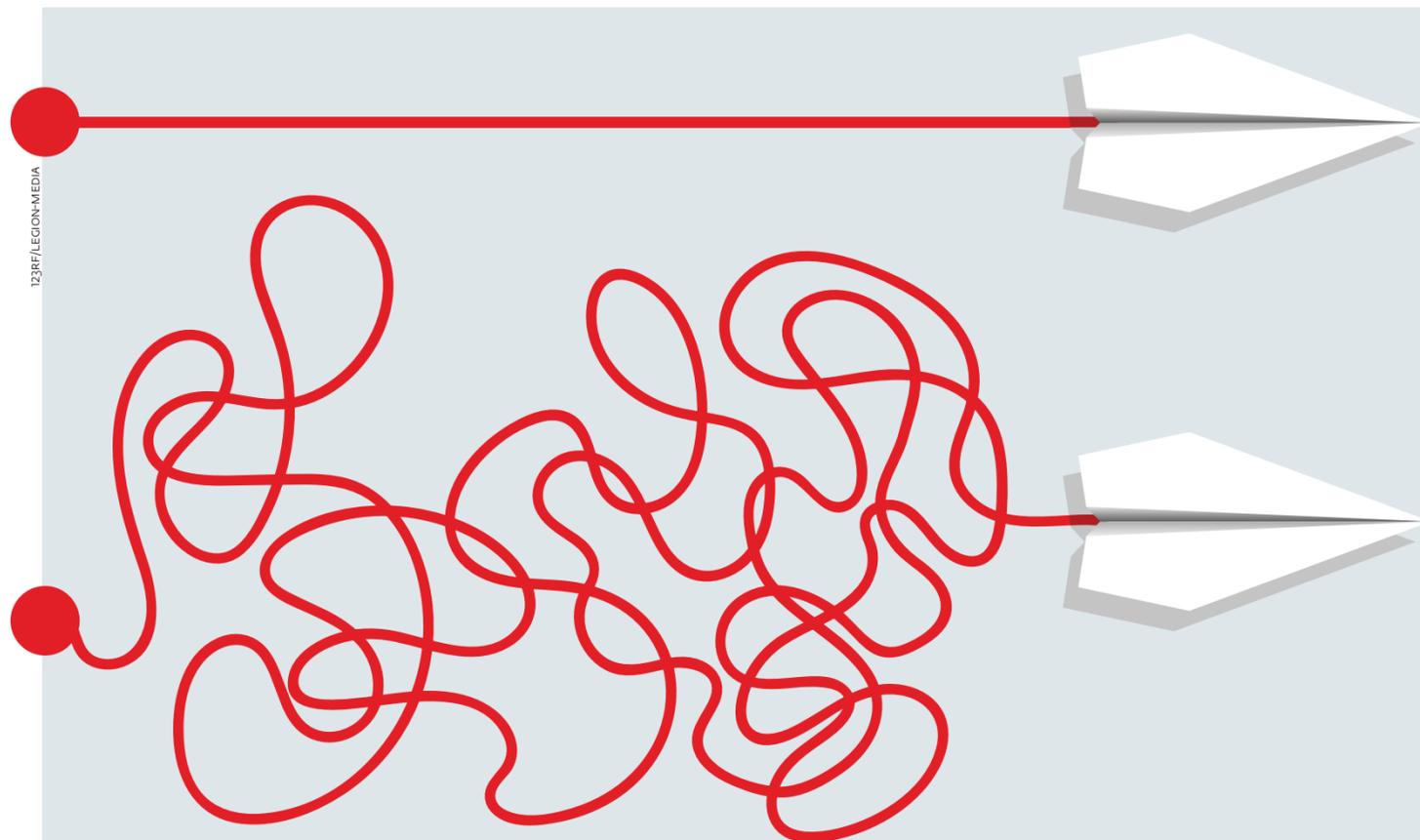
В случае успешной реализации проекта «Профессионалитет» он будет тиражирован на остальные образовательные учреждения СПО в стране.

Юлия Антич





НАТАЛЬЯ КАУРОВА,
АНАЛИТИЧЕСКИЙ ПСИХОЛОГ



Своя колея

Как перестать чувствовать себя «на втором месте»

Есть люди, которым до победы остаётся совсем чуть-чуть. И даже неважно, о чём идёт речь: о лидерстве в личных отношениях или о построении карьеры. На первый взгляд они всё делают правильно, но на вершину не поднимаются. Неудовлетворённость своими достижениями рождает у них «синдром второго места». «Пульт управления»

поговорил о проблеме с аналитическим психологом Натальей Кауровой.

– **Расскажите, что такое «синдром второго места»?**

– В аналитической психологии нет такого понятия, как «синдром», а есть комплексы – эмоционально заряженная совокупность из представлений, установок, импульсов, находящихся в бессознательном, неосознаваемой части психики. Они оказывают значимое

влияние на личность и поведение. Много разных заряженных частиц-комплексов дрейфуют в океане вашего личного, семейного, родового и коллективного бессознательного. Знакомство с ними, составление карты их размещения для вашего сознания и восстановление сознательной связи с ними помогают снизить степень заряженности этих комплексов, бессознательного влияния на вас и ваше поведение.

Если я верно понимаю сложившуюся в СМИ терминологию, то состояние «синдрома второго места» часто связывают с так называемым синдромом самозванца. Только во втором случае человек, как правило, даже не пробует, бездействует, оправдываясь тем, что ещё не время, не достоин, а в первом – он всё-таки пытается что-то сделать и, не-

ми, можно пробудить в памяти, к примеру, важную, оказавшую сильное влияние на детскую психику ситуацию, в которой условная Марья Ивановна – воспитательница детского сада – способствовала формированию в его психике установки, чтобы он знал своё место. Тогда он был маленьким и ему было сложно поддержать себя как взрослому, что-то противопоставить авторитету воспитательницы. В тот момент он мог почувствовать боль, страх, обиду, вину или стыд за то, что он не такой, за то, что значимый для него взрослый его не понял и не принял.

Такие чувства, как правило, не принято проявлять, поэтому их проще замолчать и скрыть. И этот опыт может бессознательно воспроизводить в течение жизни при столкновении со значимыми для него людьми,

Если проработать все эти проблемы, то меняется не только отношение людей к ситуации, но и сама жизнь. Любой дискомфорт на уровне психики – это хороший сигнал, чтобы начать заниматься своим внутренним миром

смотря на все усилия и достигнутые результаты, остаётся недоволен. Возникает вопрос о реалистичности его ожиданий, самооценке, самоценности и адекватном восприятии себя в мире, в социуме. – **Из-за чего у человека может появиться состояние, при котором он не чувствует себя первым?**

– Комплексы имеют разную природу. Очень часто комплексы могут сформироваться в детстве. Многие события, произошедшие с человеком именно в этот период и со значимыми для него людьми, могут быть настолько яркими, невыносимыми переживаниями для ребёнка, что вытесняются в бессознательное. Эти события могут продолжать влиять на развитие психики, формирование личности и поведение взрослого человека. К примеру, у какого-то бизнесмена выгодные контракты часто без видимых на то причин уходят к конкурентам. Когда начинаешь работать с его детским мифом и детско-родительскими отношения-

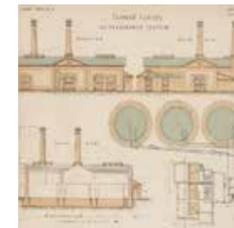
отыгрывать установку, которая у него сформировалась в детстве. Восстановление памяти об этих травмах очень ценно, чтобы изменить настоящее.

– **Как можно побороть такие состояния?**

– Если психика человека начинает сигнализировать о том, что его что-то не устраивает, то с этими проявлениями нужно не бороться, а исследовать их. Через такие сигналы можно изменить себя, отношение к ситуации и к людям, часто меняется и сама жизнь. Любой дискомфорт на уровне психики – это хороший сигнал, чтобы начать заниматься своим внутренним миром.

Как говорил психиатр Карл Юнг, без внешнего переживания невозможна внутренняя трансформация. Поэтому лучшее, что вы можете для себя сделать, – попытаться увидеть то, что вас беспокоит, и начать с этим работать вместе с психологом. **ПУЛЬТ**

Беседавала Дарья Чикиркина



WIKIPEDIA.ORG.RU



123RF/LEGION-MEDIA

Достояние республики

Создание архива железных дорог помогает хранить память о свершениях

Личным указом министра путей сообщения и публичных зданий (как до 1865 года называлось ведомство), передавались на хранение в его канцелярию. Причём если речь шла о так называемом кабинете главноуправляющего (то есть о высшем начальстве), то с документов снималась копия, которая откладывалась в личную особую папку главноуправляющего. Такое положение дел сохранялось вплоть до создания Министерства путей сообщения. Ещё в 1864 году его первый глава, один из самых выдающихся железнодорожных

деятелей России, Павел Петрович Мельников, отмечал, что перестало хватать места для хранения документов. И это понятно: рабочие варианты и копии только первого генерального плана развития железных дорог России насчитывали больше тысячи листов. Необходимо было решать эту задачу, и как можно быстрее. Скрепя сердце, Мельников отдал распоряжение, согласно которому все документы смежной принадлежности МПС и Минфина переходили в ведение последнего. Также Мельников впервые определил и срок их хра-

нения: документы не старше трёх лет должны были оставаться «для повседневного использования» в его ведомстве, насчитывавшие три года и больше – сдаваться в архив, в том числе Минфина. Он писал: «Привычка хранить все документы и трястись над каждой промокательной бумажкой, на которой могут остаться следы каких-то букв, есть настоящее русское плюшкинство, и от него избавиться необходимо... Но множество документов и материалов может оказаться нам потребно в действительном деле».

Тем самым впервые в истории российского ведомства путей со-

сказали бы сейчас, большим «аппаратным весом», чем даже Мельников. Указом, подписанным 16 апреля 1877 года, он создавал архив МПС, который должен был стать целиком самостоятельным управлением в составе ведомства. Первые задачи были такими: «проводить научно-исследовательскую работу для розыска всех данных, каким-либо образом относящихся до истории железных дорог Российской империи» и консультировать министерских чиновников по их запросам по любым темам, связанным с железнодорожным делом. Начальниками архива были назначены два человека, гражданский

собрать все материалы, касавшиеся истории российских железных дорог, начиная с 1837 года, для юбилейного многотомного издания министерства, которое планировалось начать выпускать в год сорокалетия открытия Царскосельской железной дороги. За некоторыми документами архивистам приходилось обращаться в соответствующие управления Министерства финансов и военного ведомства, где хранились бумаги, имевшие смежную юрисдикцию. В итоге уже к концу 1877 года именно в архиве МПС был собран самый большой материал о развитии железнодорожного дела в

Уже к концу 1877 года именно в архиве Министерства путей сообщения был собран самый большой материал о развитии железнодорожного дела в России

общения было (пока что устно) на самом верху одобрено составление статистики. Первые статистические работы были далеки от идеала и, как правило, делались по личному поручению Мельникова или одного из его заместителей по какому-либо определённом поводу. В таком весьма несовершенном виде архивный отдел (в некоторых документах его называли «управлением») просуществовал до 1877 года.

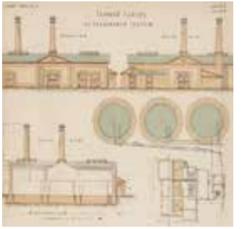
К этому времени МПС уже три года возглавлял Константин Посьет, обладавший гораздо более широкими полномочиями и, как

и военный инженеры-путейцы: Карл Иванович фон Бюлов (иногда встречается написание «Белов») и Александр Николаевич Чекменёв. Бюлов заведовал статистическим отделом, а Чекменёв – учётным. Все решения они должны были принимать вместе, а утверждал их лично Посьет, проявлявший огромный интерес к истории путей сообщения и к архиву. Под их начало поступило 50 сотрудников.

Первая же научно-исследовательская работа, порученная сотрудникам только что созданного архива, была в высшей степени ответственной: им предстояло

России, насчитывавший более 30 тыс. единиц хранения. Правда, уже в следующем году от серийного юбилейного издания Посьет был вынужден отказаться, однако собранные материалы сыграли главную роль в подготовке отдельных книг и альбомов о российских железных дорогах, выходящих в свет ещё многие годы.

Столь же бурно развивалась деятельность архива в области статистики и собирания имеющего актуальность материала, за которую также были ответственны и Бюлов, и Чекменёв. В частности, за неполный год была впервые



Павел Петрович Мельников



Константин Николаевич Посьет

собрана статистика обо всех без исключения железных дорогах Российской империи. Архивисты проделали грамотную работу, описав практически все инженерно-технические, нормативные и уставные документы, в которых упоминались параметры железнодорожного полотна. Во многих случаях приходилось сравнивать имеющиеся данные или отправлять запросы в управляющие компании и железнодорожные обще-

ства, чтобы найти точные цифры. Вот только некоторые критерии, которые учитывались в невероятном по кропотливости труде: длина железной дороги, разделение её на участки, количество станций и полустанков, депо, других помещений для стоянки, складов, особенности расположения железнодорожного полотна, среднесуточная пропускная способность пассажирских и грузовых поездов, чрезвычайные происшествия и

аварийные случаи за три последних года. По итогам этой работы был издан первый официальный служебный справочник Министерства путей сообщения: «Архивно-учётное описание железных дорог Российской империи».

Не будет преувеличением сказать, что архивисты оказали огромную услугу руководству министерства. Теперь наконец в полной мере начала осуществляться мечта Мельникова о министерских решениях, основанных на тщательном анализе статистики. Правда, периодичность появления новых отчётов не была точно установлена, так что они могли появляться и два раза в год, и раз в несколько лет. Зависело это от передачи в архивы новых данных (или выявления их сотрудниками) и скорости их обработки.

Ещё одним нововведением в этой ответственной работе стало создание копий отчётности частных владельцев и управляющих компаний, и железнодорожных обществ. Теперь МПС (статус которого относительно частных железных дорог был не всегда ясен) могло в любое время выступить как контролирующий орган, основываясь на точных показателях и

апеллируя к текстам хранившихся в архиве рабочих соглашений и договоров, по условиям которых и управлялись частные железные дороги. Таким образом, архив играл важную роль в решении конфликтных ситуаций, когда требовалось обратиться к оригинальным документам. Причём не всегда победителем из этих споров выходило министерство – нередко бывали случаи превратного толкования той или иной служебной бумаги, и только возможность проверки по первоисточнику позволяла восстановить справедливость. Всё это существенно облегчило подготовку и проведение важнейшей реформы в истории российского железнодорожного дела: выкуп частновладельческих железных дорог в казну, осуществлённый уже в 1890-е годы.

Следует отметить, что и сам Константин Посьет уделял пристальное внимание работе архива. Он часто посещал выделенное для него помещение с инспекциями и проверками, но нередко являлся и как верховный служащий Министерства путей сообщения: мог написать отношение о предоставлении ему архивной справки, затребовать данные об интересовавшем его периоде развития российских железных дорог или по истории ведомства. Чекменёв и Бюлов крайне упростили архивные описи, учитывая постоянные к ним обращения самых разных чиновников.

Через пять лет после создания самого архива, в 1882 году, его статистический отдел был выделен в самостоятельное управление. Ему были переданы и новые функции, в том числе несколько

исключительно важных. Теперь статистический отдел архива отвечал в том числе за обработку и систематизацию экономической информации о железных дорогах. И вновь отчётность составлялась сразу по нескольким ключевым показателям. Вот только некоторые из них: оборачиваемость подвижного состава, его тоннаж, среднее количество вагонов в поездах, количество пассажиров и грузов, скорость. Эти данные существенно помогали в определении общего курса политики МПС. Постепенно в ведение архива переходила информация из Министерства финансов и из военного ведомства, связанная с железными дорогами. Теперь уже вся она собиралась в одном месте, что, разумеется, упрощало её поиск.

К десятилетию работы архива сам Посьет так оценивал его деятельность в специальном поздравительном адресе: «Благодаря архивному управлению мы стали не только лучше управлять нашими путями сообщения в настоящем, но и понимать их прошлое, огромный и сложный путь, простите меня за это вольное сравнение, который железные дороги проложили и по которому прошли поезда».

Нельзя не сказать о том, что работники архива принимали самое активное участие в подготовке нескольких важнейших изданий по истории российских железных дорог, выходявших, кстати, под общим наблюдением Чекменёва и Бюлова уже в 1890-е годы. Их планировалось приурочить к юбилейной дате – столетию образования министерств Российской империи, которая приходилась

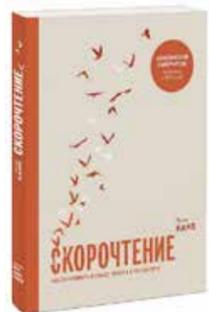
на 1902 год. И хотя Министерство путей сообщения было гораздо «младше» других ведомств, ему тоже было предоставлено право издать книги, реконструирующие его историю. Так появилось несколько крайне ценных исторических исследований, освещающих, к примеру, приезд в Россию Франца Антона фон Герстнера и строительство Царскосельской железной дороги, проектную историю железнодорожного пути между Санкт-Петербургом и Москвой, деятельность выдающихся железнодорожников – инженеров, предпринимателей и министров. Вряд ли бы всё это стало возможно без самой активной помощи архивистов-железнодорожников.

Последующую судьбу архива иначе как трагической не назовёшь. В 1917 году архив был дважды разграблен: в марте и ноябре. Огромная его часть было безвозвратно утрачена и, судя по всему, уничтожена во время переезда правительственных учреждений в Москву. Первым советским народным комиссаром путей сообщения, который озаботился вопросами сохранения архива, был Владимир Иванович Невский. Однако к тому времени – к началу 1919 года – погибло больше половины фондов архива. Сегодня некогда образцовый архив Министерства путей сообщения Российской империи рассеян по нескольким хранилищам: его документы находятся и в Государственном архиве Российской Федерации, и в Военно-историческом архиве, в собраниях документов министерств Российской исторической библиотеки.

Владимир Максаков

Через пять лет после создания самого архива, в 1882 году, его статистический отдел был выделен в самостоятельное управление. Ему были переданы и новые функции, в том числе несколько исключительно важных

Библиотека Корпоративного университета РЖД»



ПИТЕР КАМП
«СКОРОЧТЕНИЕ.
КАК
ЗАПОМИНАТЬ
БОЛЬШЕ,
ЧИТАЯ В 8 РАЗ
БЫСТРЕЕ»
Издательство
«МАНН, ИВАНОВ
и ФЕРБЕР»
2022 ГОД

» Книга представляет собой самоучитель по развитию навыков скорочтения и обработки любой информации. Учебный курс позволяет за 3–4 месяца научиться читать со скоростью мысли. Автор предлагает тренировать навыки скорочтения исходя из количества времени, которое вы можете себе позволить на практические занятия. Первый положительный результат по увеличению скорости чтения я ощутил уже на третий день работы с самоучителем. По окончании курса скорость чтения увеличилась в пять раз относительно начального уровня, что значительно упростило изучение профессиональной информации. Скорый эффект достигается за счёт того, что книга учитывает законы восприятия информации, состоит из множества методик и чётких алгоритмов отработки навыков. В процессе изучения материала периодически проводится диагностика индивидуального прогресса скорочтения, что очень вдохновляет продолжать развивать данный навык дальше. Ещё одна особенность книги заключается в том, что вы развиваете навыки чтения по актуальным для вас художественным и профессиональным текстам. По результатам изучения курса вы станете не только быстрее читать, но и лучше анализировать и запоминать информацию. Знакомство с писательскими приёмами позволит понимать структуру художественного и профессионального текста, изучать трудные для понимания материалы. Данной авторской методике скорочтения более 40 лет, и она продолжает помогать людям быстрее и качественнее обрабатывать информацию, экономя время и силы.

Вадим Холодцов,
РУКОВОДИТЕЛЬ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ
ПРОЕКТОВ
ПО ЦИФРОВОЙ
ТРАНСФОРМАЦИИ,
КОРПОРАТИВНЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ РЖД



ЛИЧНЫЙ АРХИВ



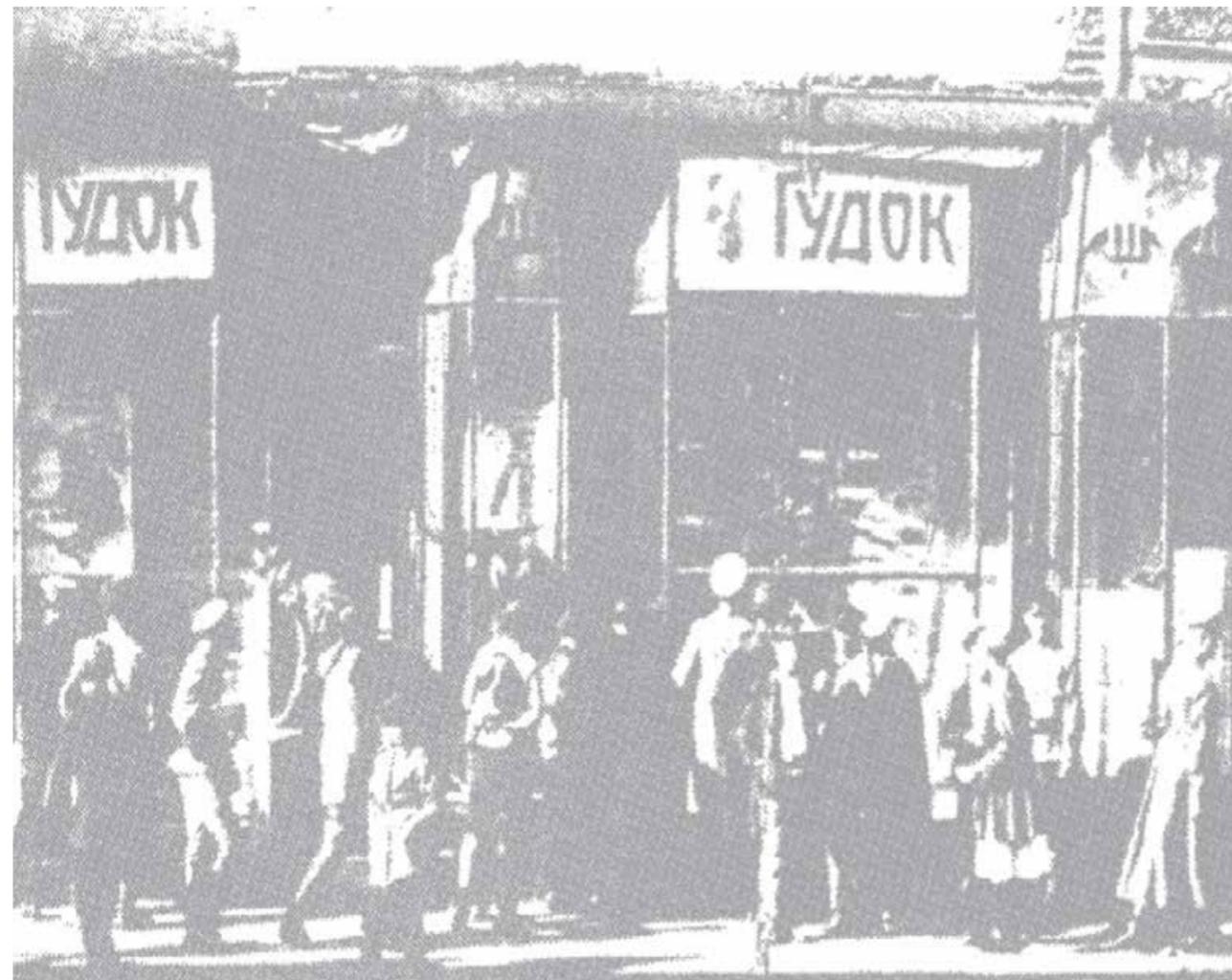
Стив Бланк,
Боб Дорф
«СТАРТАП.
НАСТОЛЬНАЯ
КНИГА ОСНОВА-
ТЕЛЯ»
Издательство
«Альпина
ПАБЛИШЕР»
2019 ГОД

» Как написали сами авторы, «эта книга не роман, это справочное руководство». Стив Бланк, один из самых влиятельных экспертов по стартапам Кремниевой долины, и Боб Дорф, серийный предприниматель, основатель шести стартапов, сумели создать, по сути, путеводитель для предпринимателя, где буквально по шагам расписаны действия для успешного запуска стартапа. Как и все счастливые семьи, которые счастливы одинаково, компании, достигающие успеха, тоже следуют одним и тем же законам поведения и развития. Закономерности хорошо прослеживаются и объясняются в рамках оригинальной методики развития потребителей (customer development), разработанной Стивом Бланком. На основе анализа этих закономерностей и составлен набор конкретных действий, применимый для развития любого проекта. Идея метода при первом взгляде довольно проста и заключается в том, чтобы как можно раньше выйти из офиса и проверить бизнес-модель на реальных потребителях, внося в первоначальную идею изменения, иногда весьма значительные. В книге авторы доходчиво объясняют, что чрезмерное внимание к продукту при разработке приводит к напрасным тратам времени и денег и неизбежно ведёт к провалу. На мой взгляд, отечественные предприниматели и люди бизнеса не могут пройти мимо этой концепции. Прочтение книги не только полезно в интеллектуально-познавательном смысле, но и, возможно, уберёт ваши деньги и время от непродуманных бизнес-идей и решений.

Андрей Палютин,
ДИЗАЙНЕР
ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ
ПРОГРАММ
КОРПОРАТИВНОГО
УНИВЕРСИТЕТА РЖД,
КАНДИДАТ ФИЛО-
СОФСКИХ НАУК



ЛИЧНЫЙ АРХИВ



реклама

- ЧТОБЫ БЫТЬ В КУРСЕ ПРОИСХОДЯЩЕГО В ОДНОЙ ИЗ КРУПНЕЙШИХ КОМПАНИЙ СТРАНЫ – ОАО «РЖД»;
- ЧТОБЫ ОРИЕНТИРОВАТЬСЯ НА РЫНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ;
- ЧТОБЫ ПРЕДВИДЕТЬ БУДУЩЕЕ, ЗНАЯ, ЧТО ГОТОВЯТ ВЛАСТИ, НУЖНО ИМЕТЬ НАШУ ГАЗЕТУ ПОД РУКОЙ ДОМА И НА РАБОТЕ.

Не забудьте подписаться на «Гудок»

«ГУДОК» ВСЕГДА С ВАМИ!

Ежедневная подписка для предприятий,
компаний и других юридических лиц
по телефонам: (499) 262-89-69; (495) 624-52-37

Гудок

12+

Гудок®_{ид}

издательский дом