

ПУЛЬТ УПРАВЛЕНИЯ

№ 02 (88) 2023

ЖУРНАЛ ДЛЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ КОМПАНИЙ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

WWW.PULT.GUDOK.RU



2,69 млрд
руб.

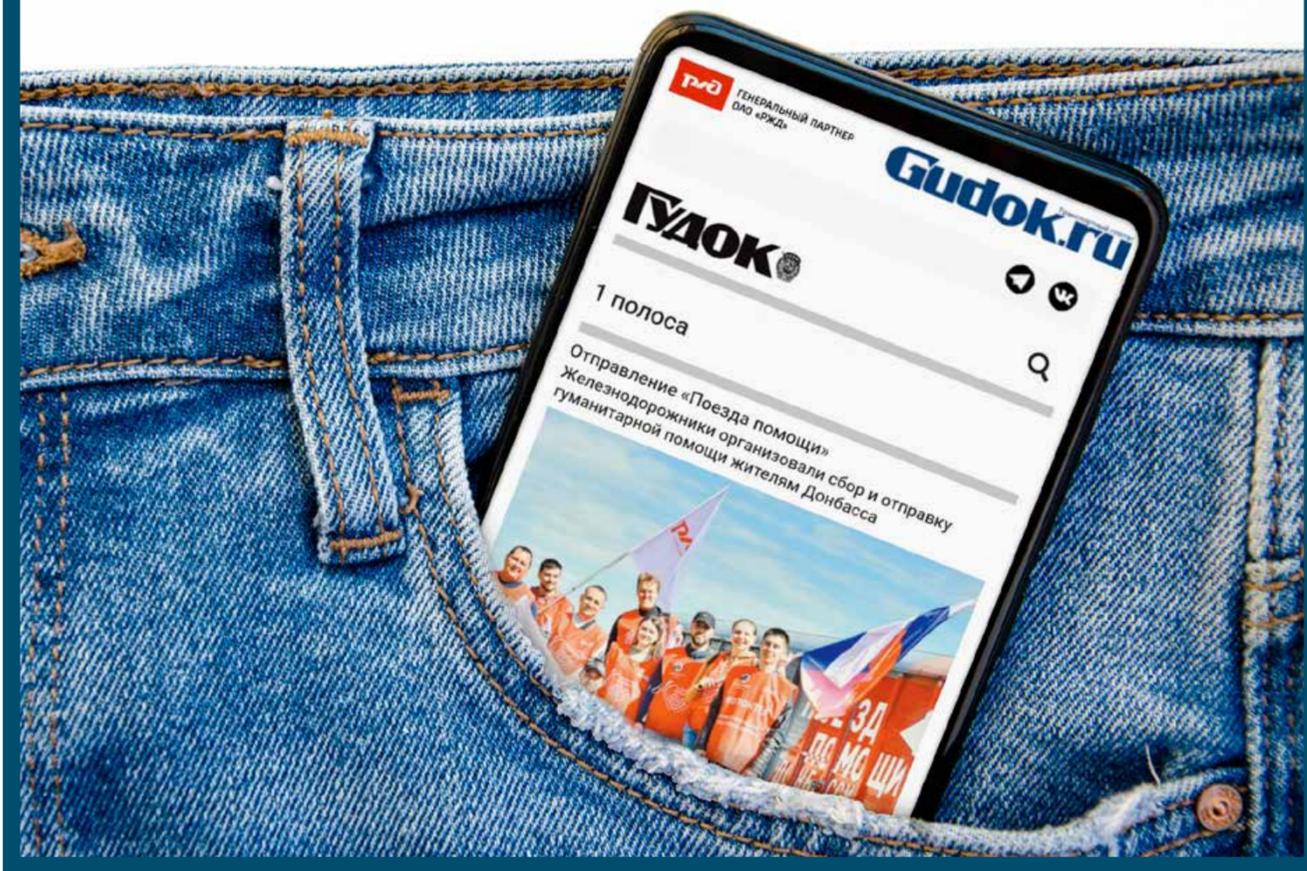
предусмотрено на реализацию
дорожной карты «Квантовые
коммуникации» в 2023 году
за счёт увеличения уставного
капитала ОАО «РЖД»

Информационная экосистема

ОАО «РЖД» ВОПЛОЩАЕТ ДОСТИЖЕНИЯ НАУКИ
В СТРАТЕГИЧЕСКИХ ПРОЕКТАХ

СТР. 6

ЭЛЕКТРОННАЯ ВЕРСИЯ СВЕЖЕГО
НОМЕРА ГАЗЕТЫ
ВСЕГДА РЯДОМ,



ВСЕГДА ПОД РУКОЙ



12+

www.gudok.ru/newspaper/

От редакции»



Путь к цели

В условиях санкционного давления, равного по силе которому в новейшей истории не было, Россия продолжает движение вперёд. Безусловно, важнейшим драйвером развития экономики является транспорт.

В ответ на вызовы времени ОАО «РЖД» пришлось в спешном порядке менять логистические цепочки. На встрече в Кремле 6 февраля глава холдинга Олег Белозёров доложил Владимиру Путину, что в грузовых перевозках применялась «практически индивидуальная логистика». «Мы плановое предприятие, но в прошлом году пришлось перестраивать все процессы, поскольку с Запада огромное количество предприятий – более 700 – поехало на Восток», – сказал Олег Белозёров.

Развитие транспортных коридоров является одним из приоритетов РФ на ближайшие годы, подчеркнул премьер-министр России Михаил Мишустин, выступая 23 марта с ежегодным отчётом в Госдуме. Они важны для укрепления торговых и кооперационных связей. По словам главы правительства, расширение глобального коридора Север – Юг, а также транспортных коридоров на азово-черноморском и восточном направлениях позволит увеличить объём международных перевозок



в течение ближайших трёх лет более чем на треть. При этом планируется довести пропускную способность Восточного полигона до 180 млн тонн до конца 2024 года.

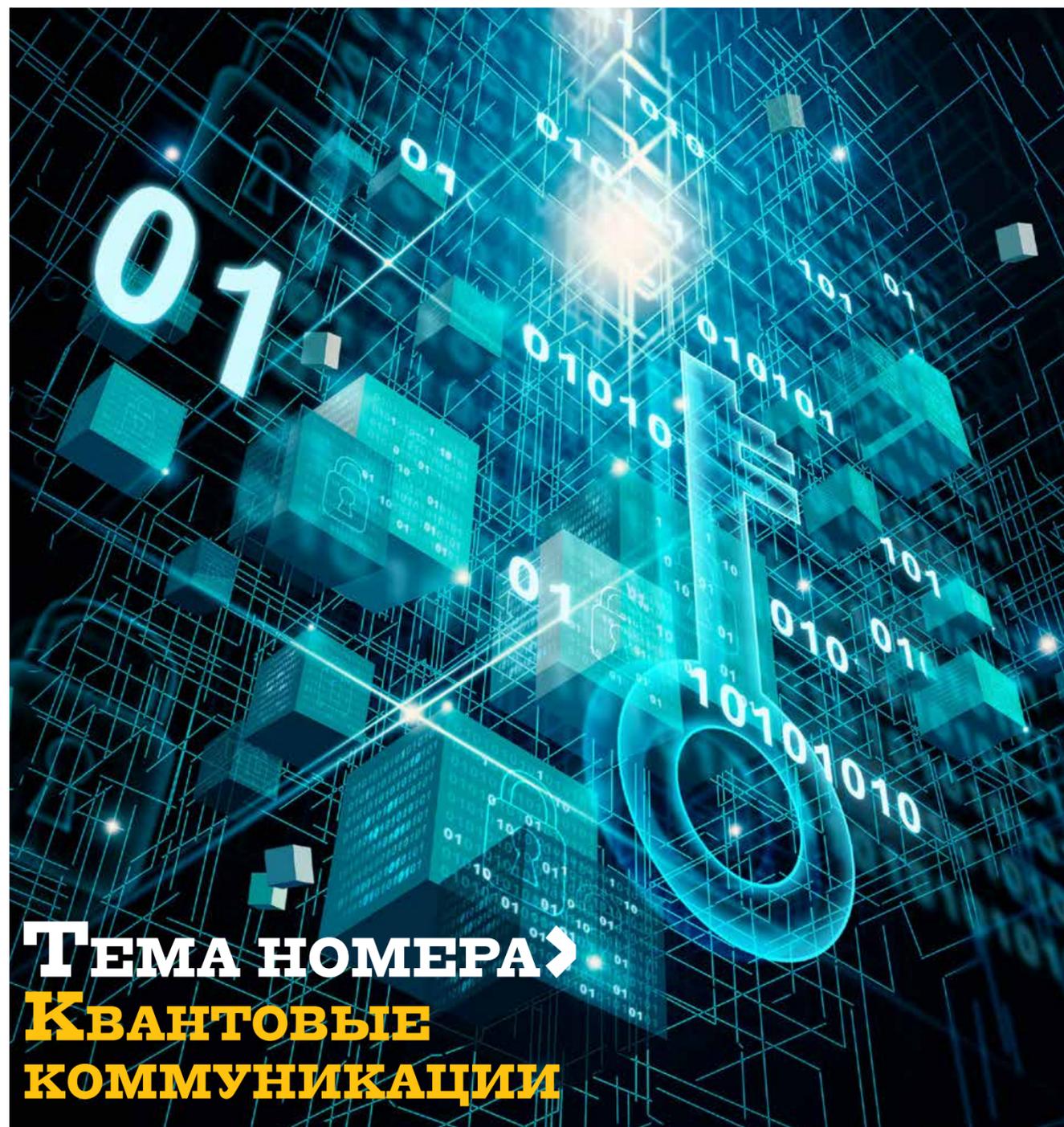
Ранее, 16 марта, на съезде Российского союза промышленников и предпринимателей президент России Владимир Путин сравнил международный транспортный коридор (МТК) Север – Юг с Суэцким каналом, Босфором и Дарданеллами. «Товары будут идти 100%», – заявил он, говоря о преимуществах этого МТК.

Важнейшим событием марта стал государственный визит в Россию председателя КНР Си Цзиньпина. В Совместном заявлении по итогам визита о плане развития ключевых направлений экономического сотрудничества до 2030 года поставлена задачакратно нарастить объём торговли товарами и услугами, углубить связи по восьми стратегическим направлениям, прежде

всего в финансовой, промышленно-технологической и транспортно-логистической областях.

«Россия и Китай в целом намерены активно развивать международные транспортно-логистические коридоры. Идея в том, чтобы интенсивнее задействовать потенциал Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожных магистралей, Северного морского пути, многополосных трансазиатских автодорог, совместно гарантировать их стабильное функционирование, повышать эффективность перевозок грузов и пассажиров», – сказал Владимир Путин.

Глава государства отметил также, что Россия намерена продолжать усилия по сопряжению интеграционных процессов в рамках ЕвразЭС и китайской инициативы «Один пояс – один путь» с прицелом на формирование в перспективе большого евразийского партнёрства.



123RF/LEGION-MEDIA

ТЕМА НОМЕРА КВАНТОВЫЕ КОММУНИКАЦИИ

ОПЕРАТИВКА 4–5 ОТРАСЛЕВЫЕ НОВОСТИ

ТЕМА НОМЕРА **Квантовые коммуникации**

6–11 Информационная экосистема
ОАО «РЖД» воплощает достижения науки в стратегических проектах

12–15 Интеллектуальный кулак
Холдинг «РЖД» развивает квантовые технологии совместно с партнёрами

Бизнес
16–19 Плюс контейнеризация всей страны
Стратегическая цель на 2023 год – перевезти 6,8 млн TEU

Инновации
20–23 В ногу со временем
По целому ряду направлений своего развития РЖД находятся в числе мировых лидеров
24–27 Цифровые документы
Электронный документооборот пришёл на все полигоны

Развитие
28–31 Всё идёт по плану
Для столиц БАМа написали сценарий развития

Кадры
32–37 Состоять в трудовых отношениях
Человеческий капитал ОАО «РЖД» надёжно защищён

38–41 Творческий подход
В компании стартовал третий сезон проекта «ПРОлюдей»

Образование
42–45 Поймать настроение сессии
Специалисты Корпоративного университета РЖД учат принимать решения
46–49 Сборник задач
Студенты РУТ (МИИТ) решают конкретные задачи, направленные на развитие отрасли

Практика
50–53 Для сильных и выносливых
В апреле стартуют региональные этапы Чемпионата профессионалов РЖД
54–55 Стандарт работы
ОАО «РЖД» развивает систему профквалификаций

Миссия
56–59 Волонтерство как стиль жизни
Студенты отраслевых вузов записываются в добровольцы

История
58–63 Министр Временного правительства
Николай Некрасов управлял железными дорогами до 2 июля 1917 года

**Библиотека
Корпоративного
университета РЖД**
64 Обзор деловой литературы

РЕДАКЦИЯ

Дирекция

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
Е.С. Мельникова
ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА
С.Ф. Шатковский

Редакторат

И.О. главного редактора, шеф-редактор
И.В. Замуруева
Арт-директор К.И. Левченко

Служба выпуска

Выпускающий редактор М.А. Лобов
Бильдиредатор Е.Н. Малышева
Предпечатная подготовка, вёрстка
Т.В. Мациевская
Цветокоррекция М.Ю. Саянов

Корректурa

Заведующая отделом О.В. Подколзина

Над номером работали:

Алексей Алеев, Юлия Антич, Виктория Гаджиева,
Александр Зубов, Марина Лепина,
Владимир Максаков, Виталий Маслюк,
Александр Соляник, Дарья Чикиркина

Фото на обложке:

123RF/LEGION-MEDIA

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: 28.03.2023 г.

Подписано фактически: 28.03.2023 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

Синхронная работа повысит эффективность



МАКСИМ КАШИРИН/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

Первый заместитель главы ОАО «РЖД» Сергей Кобзев 16 марта провёл встречу с грузоотправителями и операторами, на которой обсудил нюансы перевозок на ближайшее время, сообщил Telegram-канал холдинга. В частности, он обратил внимание клиентов сети РЖД на потенци-

ал коридора Север – Юг. Из-за изменившихся логистических цепочек в феврале по нему отправили 764 тыс. тонн, что в 2 раза больше, чем за аналогичный период 2022 года. Сергей Кобзев рассказал о работе динамической модели загрузки инфраструктуры. Она позволяет про-

водить автоматическую оценку возможностей в процессе согласования заявок и уже запущена в эксплуатацию на полигоне нескольких железных дорог, где ежедневно обрабатывает до 16,6 тыс. обращений. Для сотрудников компаний-партнёров, которые работают с

информационными ресурсами РЖД, будет проведено обучение по работе с системой. По словам Сергея Кобзева, холдинг готов взаимодействовать со сбытовыми блоками крупных грузоотправителей в вопросах синхронизации работы информационных систем, которые используются при планировании объёмов перевозок. Такие меры позволят не терять время на перепроверку заявленных данных.

В апреле на сети начинается сезон плановых ремонтов на инфраструктуре. В связи с этим Сергей Кобзев обратился к грузоотправителям с просьбой максимально синхронизировать со следующего месяца производственные процессы с ремонтными работами.

Ответственность должна быть взаимной

ОАО «РЖД» призывает клиентов и партнёров проявлять больше ответственности при организации грузовых перевозок на лимитирующих направлениях, сообщает Telegram-канал компании. Со своей стороны, РЖД полностью соблюдают все договорённости и готовы перевезти заявленные объёмы. При этом выполнение обязательств по вывозу угольной продукции находится на особом контроле руководства компании.

В портах Посыет и Ванино (ДВЖД) есть проблемы с выгрузкой ваго-

нов. Чтобы избежать пробки, с начала месяца пришлось ввести пять ограничений на отправку грузов, из-за этого суммарно потеряли в погрузке туда 221 тыс. тонн. На юге перебои отмечались в портах Темрюк, Кавказ и Новороссийск, в марте введено 17 конвенций, недогрузили 193 тыс. тонн.

Вывоз на восток угля из Хакасии на экспорт сдерживается выросшими объёмами его же внутрироссийских перевозок. При существующем ажиотажном спросе в перевозках и дефиците мощно-



ИВАН ШАГОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

стей на Восточном полигоне всё, что не погружено сейчас, восполнить будет практически невозможно.

НЕ ПРОСТО СЛОВА



Отмечу в этом контексте, что Россия и

Китай в целом намерены активно развивать международные транспортно-логистические коридоры.

Идея в том, чтобы интенсивнее задействовать потенциал Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожных магистралей, Северного морского пути, многополосных трансазиатских автодорог, совместно гарантировать их стабильное функционирование, повысить эффективность перевозок грузов и пассажиров.

Для обеспечения возрастающих объёмов встречных грузопотоков увеличиваем пропускную способность погранпереходов, последовательно расширяем приграничную инфраструктуру. Так, в прошлом году введены в эксплуатацию два новых трансграничных моста – автомобильный в районе Благовещенска и железнодорожный в Еврейской автономной области России.

Владимир Путин, президент РФ, на пресс-конференции по итогам российско-китайских переговоров 21 марта, Москва

Экспорт сырьевых товаров РФ отвернулся от Запада

В ОАО «РЖД» отмечают существенный рост экспорта сырьевых грузов российского производства в дружественные страны. По данным ЦФТО, Россия увеличила объём экспортных грузоперевозок в дружественные страны с участием ОАО «РЖД» за январь – февраль 2023 года на 80%, до 55 млн тонн год к году. Доля таких перевозок железнодорожным транспортом за первые два месяца 2023 года составила 76% от общего объёма экспортных перевозок, это почти вдвое больше в сравнении с аналогичным периодом прошлого года.

Большая часть экспортных грузов перевозится в восточном направлении: по итогам двух первых месяцев этого года объём экспорта по этому маршруту составил 29,2 млн тонн.

Экспортные перевозки в Азово-Черноморском бассейне за первые два месяца 2023 года составили 16 млн тонн, на МТК Север – Юг – 1 млн тонн.

Из основных номенклатур, поставляемых в дружественные страны, – металлы, удобрения, уголь, лесные и другие виды грузов.

«БАМ 2.0» нуждается в рабочих руках



СЕРГЕЙ ТУСЕВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

На строительных площадках Восточного полигона работают уже более 9,6 тыс. человек. Набор специалистов, готовых вместе с РЖД развивать БАМ и Транссиб, на 16% опережает плановые показатели.

Чтобы сохранить ритмичный темп модернизации главных транспортных артерий страны, в пиковое время компании потребуется не менее 16 тыс. строителей.

Летом планируется дополнительно привлечь около 2500 студентов в рамках проекта «БАМ 2.0». Бойцы студотрядов будут задействованы в общестроительных, земляных и геодезических работах, сообщает Telegram-канал ОАО «РЖД».

Тема номера Квантовые коммуникации»



Артур Глейм,
начальник Департамента
квантовых коммуникаций



Информационная экосистема

ОАО «РЖД» воплощает
достижения науки
в стратегических
проектах

Развитие квантовых технологий – задача стратегической важности для многих стран мира. В России именно ОАО «РЖД» играет ведущую роль в этом направлении. Правительство РФ 20 марта этого года выпустило распоряжение № 655-р, которое предусматривает увеличение уставного капитала компании, за счёт чего 2,69 млрд руб. будет направлено на обеспечение создания квантовых сетей в рамках дорожной карты «Квантовые коммуникации». О том, какая работа проведена и что ещё предстоит сделать, «Пульту управления» рассказал начальник Департамента квантовых коммуникаций Артур Глейм.

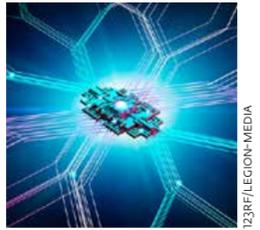
– ОАО «РЖД» занимает ключевую позицию в сфере развития квантовых коммуникаций в России. В чём основные преимущества данной технологии и какую пользу она может принести государству и холдингу?

– Технологии передачи информации, основанные на законах квантовой физики, дают принципиально новый уровень защищённости информационной инфраструктуры. Ключевая особенность квантовых коммуникаций – возможность построения защищённых от «взлома» систем связи, в которых неизменность и достоверность передаваемой информации гарантируются физическими принципами, а не математическими алгоритмами, как в существующих криптографических системах. На железнодорожном транспорте эта технология даст возможность, в частности, создавать защищённые системы сбора данных о состоянии инфраструктуры и системы передачи управляющих сигналов, которые невозможно подменить.

Для осуществления защищённой передачи информации используются кванты электромагнитного излучения – фотоны. Одним из ключевых свойств, которое помогает осуществлять безопасную передачу информации, является невозможность для злоумышленника перехватить фотон, не изменив его состояние. Такой обмен информацией считается безусловно надёжным благодаря возможности обнаружения злоумышленника.

Наша задача как компании – лидера по направлению «Квантовые коммуникации» – воплотить существующий сегодня научный фундамент и технические реше-

Тема номера Квантовые коммуникации



СЕРГЕЙ ПУСЕВ / ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

ния в конкретных проектах, в подготовке высококвалифицированных кадров и развитии коммерческого рынка квантовых коммуникаций.

Инфраструктура РЖД объединяет более 75 тыс. км оптоволоконных сетей и собственные системы связи по всей стране. Интегрируя наши возможности с усилиями участников рынка и регулятора, мы сможем выстроить модель кооперации от базовых научных разработок до конечного применения. Потребителями услуг на новом рынке квантовых коммуникаций станут телекоммуникационные операторы, органы государственной власти, финансовые организации, операторы кри-

тической инфраструктуры, в том числе ОАО «РЖД», и другие участники.

– Кто является партнёром ОАО «РЖД» по развитию квантовых технологий и какие возможности открывает это сотрудничество?

– Для решения поставленных задач РЖД обеспечивают создание экосистемы и координацию работ между участниками. В целях развития экосистемы квантовых коммуникаций уже заключены соглашения о сотрудничестве с рядом регионов России, а также крупных отраслевых компаний. На сегодняшний день в экосистему квантовых коммуникаций, которую фор-

Потребителями услуг на новом рынке квантовых коммуникаций станут телекоммуникационные операторы, органы государственной власти, финансовые организации, операторы критической инфраструктуры, в том числе ОАО «РЖД», и другие участники

Дорожная карта предусматривает строительство магистральной квантовой сети до Казани, Воронежа и Ростова-на-Дону

мируют РЖД, уже входит более 100 организаций, представляющих различные категории – от госструктур до стартапов. Необходимо отметить, что конфигурация экосистемы постепенно меняется: к научным, образовательным организациям, разработчикам и производителям оборудования добавляется всё больше промышленных предприятий, разработчиков сервисов и операторов связи.

Разрабатываемые перспективные технологии и подходы позволят не только масштабировать квантовые информационные сети, но и снизить стоимость их создания. В перспективе это даст возможность предоставлять коммерчески эффективные услуги и сервисы, увеличивая число потенциальных потребителей квантовых технологий. Дальнейшее развитие национальных квантовых сетей, объединяющих передачу квантово-защищённых данных с беспилотными системами и разнообразными абонентскими устройствами, обеспечит становление полноценной информационной экосистемы.

У нас уже заключён ряд партнёрских соглашений. Например, в прошлом году мы заключили договор с Центром компетенций НТИ «Квантовые коммуникации» НИТУ «МИСиС» на создание инновационного устройства для квантово-защищённых сетей связи. Целью проекта является разработка устройства квантового распределения ключей с использованием «недоверенного» центрального узла для применения в сетях типа «звезда» (с центральным узлом и несколькими подключёнными периферийными устройствами связи). Такой узел позволяет не накапливать квантовые ключи, а сразу распределять их между периферийными устройствами, что позволяет снизить возможность несанкционированного доступа. Разрабатываемая технология позволит в значительной мере оптимизировать архитектуру квантовых сетей. Контракт подразумевает проведение научно-исследовательской работы, в рамках которой будет создан экспериментальный образец устройства, проведены его испытания и оценка воз-

можности и целесообразности создания нового типа оборудования.

– Какие задачи в настоящее время стоят перед Департаментом квантовых коммуникаций?

– Департамент квантовых коммуникаций создан в холдинге в 2019 году в рамках обеспечения реализации соглашения между Правительством России и ОАО «РЖД» о развитии высокотехнологичного направления квантовых коммуникаций. Наш департамент обеспечивает взаимодействие с научным сообществом и технологическими компаниями в части внедрения квантовых технологий передачи и защиты данных, способствующих повышению эффективности бизнес-процессов ОАО «РЖД», повышению эффективности использования инфраструктуры и безопасности функционирования железнодорожного транспорта.

В 2022 году по поручению президента России Владимира Путина мы совместно с Минцифры России, Минэкономразвития России и ведущими экспертами научного сообщества актуализировали дорожную карту развития высокотехнологичного направления «Квантовые коммуникации» на период до 2030 года. В документе детализированы мероприятия, направленные на развитие инфраструктуры, приоритетных технологий и экосистемы квантовых коммуникаций, утверждены экспертные организации, которые будут проводить научно-технологическую и экономическую экспертизу, усовершенствован механизм контроля. В конце декабря 2022 года ОАО «РЖД» и Правительство Российской Федерации подписали соглашение в целях реализации мероприятий обновлённой дорожной карты.

Дорожной картой определены 17 ключевых групп продуктов и привязанные к ним показатели, которые характеризуют готовность продуктов к выходу на рынок. Мероприятия карты являются основой для организации и проведения НИОКР, пилотных проектов внедрения квантовых коммуникаций, реализации образовательных программ подготовки научных и инженерных кадров, трансфера технологий, разработки националь-

Тема номера Квантовые коммуникации



По мере увеличения количества и протяжённости квантовых сетей, развития производства оборудования, оформления технических стандартов и нормативных правовых актов будет происходить более чёткая дифференциация трудовых функций специалистов

ных и международных стандартов, а также создания необходимой инфраструктуры развития квантовых коммуникаций.

– Каких результатов уже удалось добиться?

– Нами уже реализован проект создания на волоконно-оптической инфраструктуре ОАО «РЖД» пилотного участка магистральной квантовой сети Москва – Санкт-Петербург. В 2022 году завершены мероприятия по организации Центра управления и мониторинга квантовой сети ОАО «РЖД», создан сегмент магистральной квантовой сети Москва – Нижний Новгород. Общая протяжённость сети сегодня составляет порядка 1150 км.

Дорожной картой «Квантовые коммуникации» на период до 2030 года зафиксирована цель по достижению к

концу 2024 года протяжённости квантовых сетей более 7 тыс. км, а к 2030 году – более 15 тыс. км.

В рамках развития магистральной квантовой инфраструктуры завершаем работы по созданию Центра управления и мониторинга квантовых сетей ОАО «РЖД». Центр является неотъемлемой частью инфраструктуры квантовых коммуникаций и необходим для интеграции участков магистральной квантовой сети в инфраструктуру ОАО «РЖД» и дальнейшего масштабирования квантовой сети, формирования и предоставления сервисов.

Также разработан и внедрён открытый порядок отбора и прохождения научно-технических проектов с привлечением экспертов ведущих научно-исследова-

тельских и образовательных организаций, компаний – разработчиков и производителей оборудования, операторов телекоммуникационных услуг. Данная организационная модель позволяет наиболее эффективно сконцентрировать ресурсы для развития высокотехнологичной области «Квантовые коммуникации» и соблюсти баланс интересов государства и всех участников рынка.

– В чём заключаются основные сложности в вопросах развития квантовых технологий?

– Одной из важнейших задач сегодня является обеспечение импортозамещения оптических компонентов оборудования квантовых коммуникаций. В рамках дорожной карты в настоящее время планомерно реализуется 25 научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, которые направлены на создание отечественных оборудования и компонентной базы, разработку перспективных технологий. В том числе реализуются семь проектов по созданию критически важных для отрасли отечественных оптических компонентов. По результатам работ ожидается создание ряда опытных и экспериментальных образцов устройств и систем квантовых коммуникаций к 2024–2025 годам.

– Квантовые технологии – относительно новое направление. Как обстоит дело с компетентными кадрами и как ОАО «РЖД» участвует в подготовке специалистов?

– Да, безусловно, масштабные мероприятия, заложенные в дорожной карте, требуют обеспечить подготовку высококвалифицированных кадров, способных проектировать квантовые сети, осуществлять техническое обслуживание, эксплуатацию аппаратуры, а также разрабатывать новые виды оборудования и проводить научные исследования в этой области.

В рамках реализации мероприятий дорожной карты развития высокотехнологичного направления «Квантовые коммуникации» мы совместно с АНО «Центр обеспечения цифровой трансформации» разрабатываем профессиональные стандарты. Профстандарт описывает область деятельности, содержание трудовых функций и необходимых для их выполнения знаний и умений, а также ряд других параметров, характеризующих специфику труда. Уже утверждён и вступил в силу стандарт «Специалист по монтажу и технической эксплуатации квантовых сетей». В ближайшее время планируется утвердить второй – «Специалист по иссле-

дованиям и разработкам в области квантовых коммуникаций».

В российских вузах успешно реализуются образовательные программы в области квантовых коммуникаций и смежных областях. За три предшествующих года подготовлено более 200 выпускников по 12 образовательным программам, в том числе более 170 – по программам магистратуры. Для повышения квалификации специалистов, работающих в этой области и имеющих смежное образование, в университетах реализуются специализированные программы дополнительного профессионального образования.

Наличие профессиональных стандартов позволит в том числе обеспечить единство требований к формированию образовательных программ для подготовки высококвалифицированных кадров в области квантовых коммуникаций и оценке их квалификации. Это также поможет молодёжи эффективнее планировать своё обучение и будущий карьерный рост, а действующим специалистам – выбрать нужные программы дополнительного профессионального образования для повышения квалификации.

По мере увеличения количества и протяжённости квантовых сетей, развития производства оборудования, оформления технических стандартов и нормативных правовых актов будет происходить более чёткая дифференциация трудовых функций специалистов. Со временем это потребует актуализации действующих и разработки новых профстандартов.

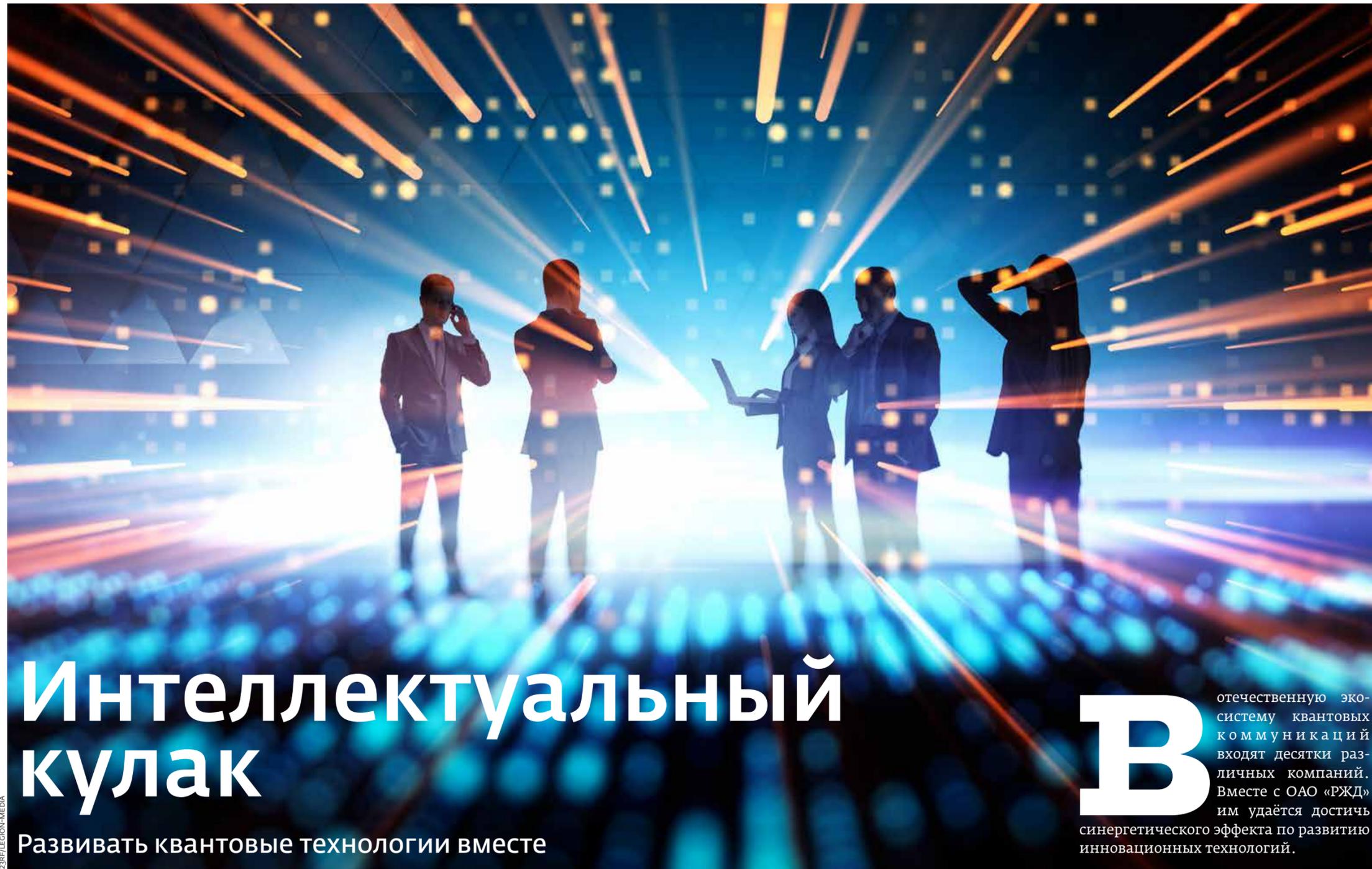
– Какие перспективные проекты в области квантовых технологий ОАО «РЖД» планирует реализовать в ближайшее время?

– Одним из важнейших мероприятий для нас является проект создания междуниверситетской квантовой сети. В настоящее время завершаются работы по присоединению квантовой сети МГУ к магистральной сети ОАО «РЖД». В перспективе к проекту будут подключены другие университеты и вузы. Безусловно, будем двигаться по утверждённой дорожной карте – у нас в планах строительство магистральной квантовой сети до Казани, Воронежа и Ростова-на-Дону. Также планируем завершить работы по подключению к пилотному участку магистральной квантовой сети Москва – Санкт-Петербург центров обработки данных, принадлежащих ПАО «Ростелеком».

ПУЛЬТ

БЕСЕДОВАЛ АЛЕКСЕЙ АЛЕЕВ

Тема номера Квантовые коммуникации»



Интеллектуальный кулак

Развивать квантовые технологии вместе

В отечественную экосистему квантовых коммуникаций входят десятки различных компаний. Вместе с ОАО «РЖД» им удастся достичь синергетического эффекта по развитию инновационных технологий.



Личный архив

СЕРГЕЙ ХАНЫКОВ, директор проектов квантовых коммуникаций ПАО «Ростелеком»: – «Ростелеком» и РЖД подписали соглашение о стратегическом сотрудничестве в этой области в 2021 году. Одной из основных задач сотрудничества является совместное развитие квантовых коммуникаций на цифровой инфраструктуре компаний. В настоящее время ведутся работы по строительству магистральной квантовой сети на участке от Москвы до дата-центра «Калининский» в городе Удомля Тверской области. «Калининский» является крупнейшим в России центром обработки данных, и в перспективе данная сеть будет использоваться для повышения безопасности передачи информации между дата-центром и пользователями в Москве. Кроме того, «Ростелеком» активно участвует в реализации мероприятий дорожной карты развития высокотехнологичной об-

ласти «Квантовые коммуникации», ответственными за выполнение которой назначены РЖД. Сотрудники «Ростелекома» участвуют в экспертных и рабочих группах по реализации дорожной карты, в проектах по развитию квантовых сетей, стандартизации и подготовке специалистов в данной высокотехнологичной области. Наконец, компании занимаются совместным развитием рынка квантовых коммуникаций, в том числе внедрением защиты с использованием квантового шифрования на объектах критической информационной инфраструктуры и в интересах государственных заказчиков. В целом сотрудничество «Ростелекома» и РЖД в области квантовых коммуникаций направлено на повышение безопасности и эффективности национальных волоконно-оптических сетей, что может принести значительные эффекты как для самих компаний, так и для государства, широкого круга государственных и корпоративных клиентов. Квантовые коммуникации могут предоставить «Ростелекому» следующие технологические и рыночные возможности. Во-первых, это передача данных на новых физических принципах. Развитие квантовых коммуникаций

Тема номера Квантовые коммуникации»



– передачи информации с помощью квантовых состояний – может в перспективе существенно повлиять на ландшафт инфокоммуникационных сетей, что позволит «Ростелекому» в будущем создать соответствующую инфраструктуру и предоставлять сервисы с их использованием.

Во-вторых, это более высокая степень защиты передачи данных. Квантовые криптографические методы позволяют обеспечить самый высокий уровень защиты, что особенно важно для государственных заказчиков и крупных корпоративных клиентов.

В-третьих, это новые возможности для разработки продуктов и услуг. Квантовые коммуникации могут помочь «Ростелекому» создать новые продукты и услуги, которые будут более безопасными, эффективными и инновационными. И в-четвёртых, это развитие экосистемы квантовых коммуникаций. В сотрудничестве с РЖД компания «Ростелеком» может стать одним из лидеров в развитии экосистемы квантовых коммуникаций в России, что в перспективе позволит получить значительные конкурентные преимущества на рынке.



Личный архив

Алексей Одинокоев, руководитель департамента по управлению интеллектуальной собственностью компании «Иннопрактика»: – Квантовые коммуникации – одно из важнейших направлений научно-технического развития. Использование квантовых эффектов позволяет обеспечить максимальную защиту передаваемой информации. В современном мире без обеспечения защиты информации невозможна работа цифровых информационных систем как на уровне государства, так и на уровне каждого отдельного человека. Только представьте, если бы наши разговоры по телефону, сообщения в мессенджерах, финансовые транзакции не были бы зашифрованы и могли быть доступны любому заинтересованному лицу. ОАО «РЖД» инвестирует средства в разработку технологий, создание магистральной коммуникационной инфраструктуры. Очень важно, чтобы эти

инвестиции окупились за счёт создания новых продуктов и услуг на основе технологий квантовых коммуникаций. Компания «Иннопрактика» совместно с партнёрами оказывает содействие ОАО «РЖД» в части формирования, мониторинга и анализа рынка квантовых коммуникаций. Мы помогаем понять, какие продукты и услуги, а также сценарии использования квантовых коммуникаций наиболее интересны потенциальным пользователям. Кроме этого, мы планируем оценить финансовые условия использования квантовых коммуникаций в различных сценариях. Рассказывая о перспективах и преимуществах квантовых коммуникаций для применения в современных системах связи на публичных площадках, «Иннопрактика» поддерживает развитие технологии в стране.



Личный архив

Алексей Алексеев, генеральный директор ООО «СМАРТС-Кванттелеком»:

– ООО «СМАРТС-Кванттелеком» сотрудничает с ОАО «РЖД» по вопросам развития технологии квантовых коммуникаций для их применения на реальной технологической инфраструктуре. В рамках реализации проектов по дорожной карте развития сквозной цифровой технологии «Квантовые коммуникации» компания «СМАРТС-Кванттелеком» стала участником работ по созданию сегментов квантовых сетей в качестве поставщика систем квантового распределения ключей (КРК). Кроме того, компания является участником ряда научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, направленных на совершенствование и модификацию аппаратуры КРК для последующего масштабирования и доведения технологии квантовых коммуникаций до конечного пользователя. Наряду с разработками самих систем КРК в настоящее время в компании проводятся работы по импортозамещению ряда компонентов и узлов, что позволит снизить риски производства и использования таких систем. Квантовые технологии являются основным профилем деятельности ООО «СМАРТС-Кванттелеком»,

ОАО «РЖД» инвестирует средства в разработку технологий, создание магистральной коммуникационной инфраструктуры. Очень важно, чтобы эти инвестиции окупились за счёт создания новых продуктов и услуг на основе квантовых коммуникаций

которое начало свою деятельность в 2014 году на базе небольшого стартапа группы единомышленников Университета ИТМО и выросло в серьёзную компанию – разработчика решений в области информационной безопасности с применением квантовых технологий.

В настоящее время команда представляет собой уникальный коллектив из более чем 100 высококвалифицированных специалистов, основной костяк которого – это физики-оптики (профессора, кандидаты и доктора наук), а также группы разработчиков аппаратных платформ и IT-специалистов, имеющие практический опыт выполнения опытно-конструкторских работ, в том числе в интересах военного-промышленного комплекса.

Именно команда, собранная из уникальных специалистов, позволяет нам решать сложные технические задачи, которые ставятся перед коллективом

в рамках реализации проектов дорожной карты. В первую очередь это связано с тем, что создаваемые технологии являются уникальными и для компании это, безусловно, возможность занять достойное место на рынке квантовых технологий.



Личный архив

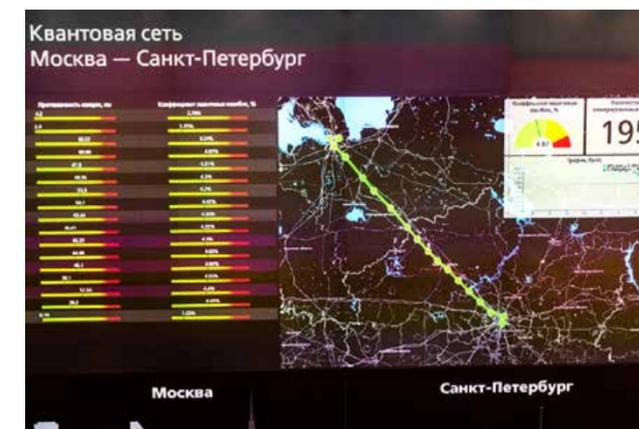
Владимир Егоров, заместитель директора ЛИЦ «Национальный центр квантового интернета» Университета ИТМО:

– Лидирующий исследовательский центр «Национальный центр квантового интернета» (ЛИЦ НЦКИ) Университета ИТМО занимается проведением научных и прикладных исследований в области

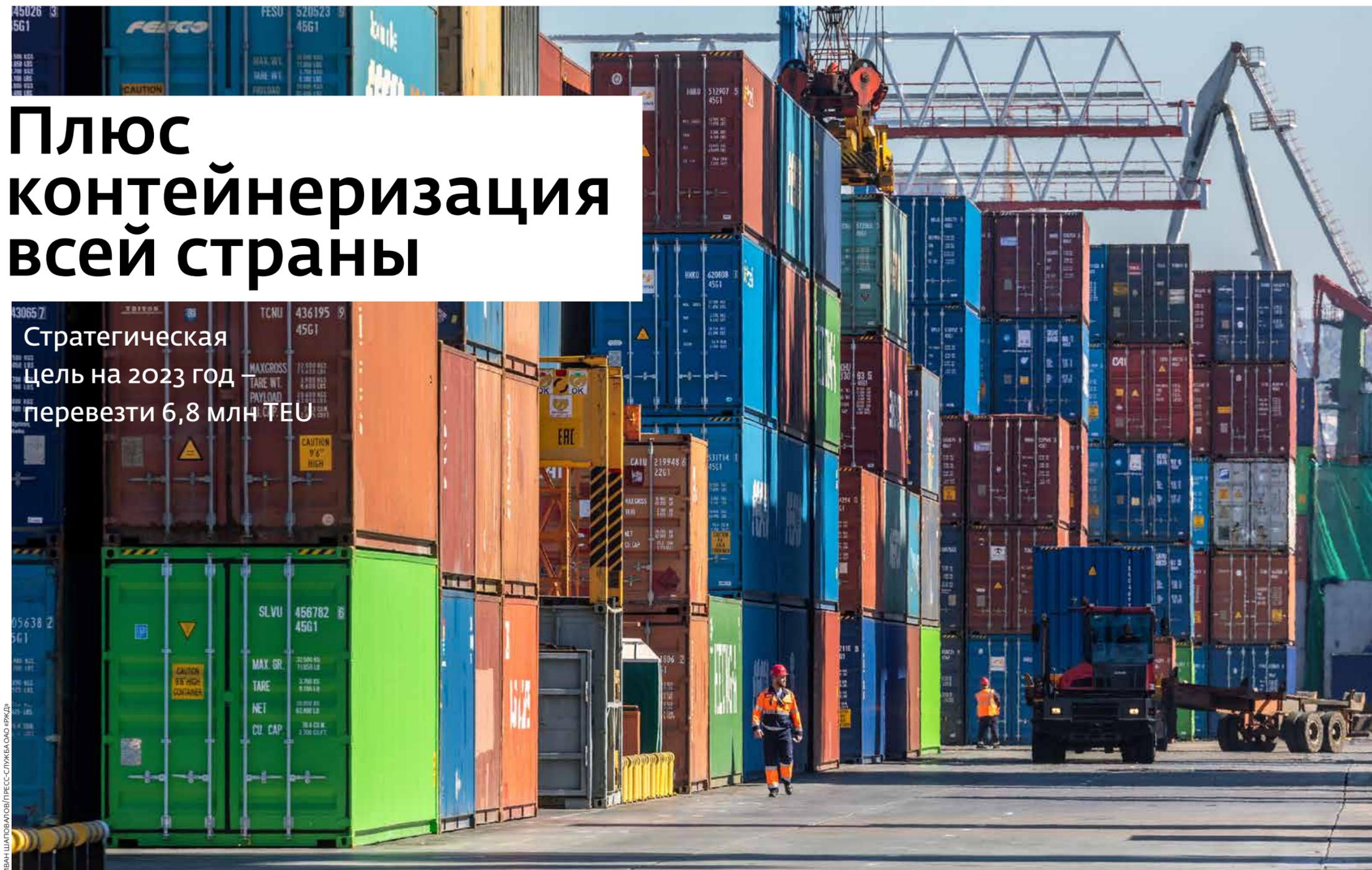
квантовых технологий. Ключевые исследования ЛИЦ НЦКИ посвящены и проводятся в области квантовых коммуникаций, в частности вопросы построения масштабируемых квантовых сетей. В рамках сотрудничества с ОАО «РЖД» коллектив ЛИЦ НЦКИ выступил архитектором основных технических решений на создаваемых участках квантовых сетей.

Целый ряд исследований ЛИЦ НЦКИ направлен на поиски возможностей для доведения технологии до

конечных потребителей и изменение парадигмы обеспечения информационной безопасности с учётом необходимости использования в конечных пользовательских приложениях формируемых квантовой сетью ключей. Исследовательские и прикладные работы в области квантовых технологий являются для Университета ИТМО одним из драйверов научно-технологического роста и открывают новые образовательные возможности. **ПУЛЬТ**



СЕРГЕЙ ПУСЕВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»



Плюс контейнеризация всей страны

Стратегическая цель на 2023 год — перевезти 6,8 млн TEU

ИВАН ШАТОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

Российские грузоотправители всё чаще выбирают контейнеры в качестве средства транспортировки товаров, расширяется номенклатура перевозимых в них грузов. По итогам 2022 года перевозка гружёных и порожних контейнеров по сети РЖД выросла на 0,3% и достигла 6 млн 521 тыс. TEU (двадцатифутовый контейнер) в сравнении с 6 млн 503 тыс. TEU в 2021 году. Преимущество такого вида доставки состоит в возможности быстрой перепалки и универсальности для загрузки.

Универсальная тара

Рынок контейнерных перевозок в 2022 году на сети РЖД обновил рекорд и составил 6 млн 521 тыс. TEU, что на 0,3% больше, чем годом ранее (6 млн 503 тыс. TEU). В 2022 году перевозки гружёных контейнеров приросли на 0,4%, до 4 млн 660 тыс. TEU, перевозки порожних остались на уровне 2021 года (1 млн 861 тыс. TEU), следует из данных холдинга.

В силу геополитических обстоятельств транзит упал на 21,4%, до 845,6 тыс. TEU, экспорт сократился на 3,9%, до 1 млн 505 тыс. TEU. При этом импорт контейнеров вырос на 16,7%, до 1 млн 625 тыс. TEU. Рост на 3,1%, до 2 млн 546 тыс. TEU, также показали внутренние перевозки.

На конференции «За контейнерами», состоявшейся 16 марта в Москве, заместитель генерального директора РЖД – начальник Центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) Алексей Шило сказал: «Тренд на контейнеризацию продолжается. Мы перевозим всё больше и больше наименований. Совсем недавно мы называли цифру около 3,6 тыс. наименований, сейчас эта цифра перевалила уже за 4 тыс.»

Как ранее говорил президент Национального исследовательского центра перевозок и инфраструктуры Павел Иванкин, на сегодняшний день нормативно-техническая база практически не содержит ограничений в номенклатурах перевозимых грузов, подбор которых может быть определён специализацией контейнера и его массогабаритными параметрами.

«Защита и удобство крепления делают контейнер универсальным способом транспортировки для многих номенклатур грузов. Именно поэтому контейне-



Контейнерные перевозки в 2022 году



ризация стала устойчивым трендом развития перевозок и всё чаще заменяет перевозки другими видами подвижного состава», – отмечает начальник отдела эксплуатации и ремонта подвижного состава и контейнеров «РЖД Бизнес Актив» Сергей Вавилонский.

Сегодня в России действует электронная база схем и эскизов, разработанная ОАО «РЖД», для размещения и крепления грузов внутри кон-

тейнеров. База размещена в личном кабинете клиента холдинга и насчитывает свыше 95 тыс. способов крепления и размещения, рассказывает ранее начальник Управления коммерческой работы в сфере грузовых перевозок ЦФТО Сергей Шадрин.

В разделе «Сервисы МТУ/НТУ» обозначены способы погрузки порядка 9 тыс. товаров. Для крепления и размещения грузов нестандарт-

ным способом, который не предусмотрен техническими условиями, грузоотправители разрабатывают отдельные схемы погрузки, добавил он.

Гендиректор «РЖД Логистики» Дмитрий Мурев отмечал, что номенклатура перевозимых грузовкратно возросла, теперь в контейнерах стало нормой перевозить генеральные (штучный груз и товар, который перевозится в упаковке) и насыпные грузы. «Для размещения таких грузов в универсальной таре используются разные технологии – биг-бэги, лайнер-бэги. К примеру, неопасные и нехимические наливные грузы также можно транспортировать в контейнерах», – сказал он.

Российские потребители поняли, что сейчас в контейнерах можно транспортировать то, что раньше в них не перевозили: доски, ДСП, автомобили, отмечает советник генерального директора «Балттранссервиса» Владимир Прокофьев.

Евросоюз и США сегодня ввели против России уже 10 пакетов санкций. Это привело к осложнению экспорта через привычные западные и южные маршруты. Данная ситуация заставила отечественных грузоотправителей перестроить логистику на порты Дальнего Востока и пограничные переходы на Транссибе.

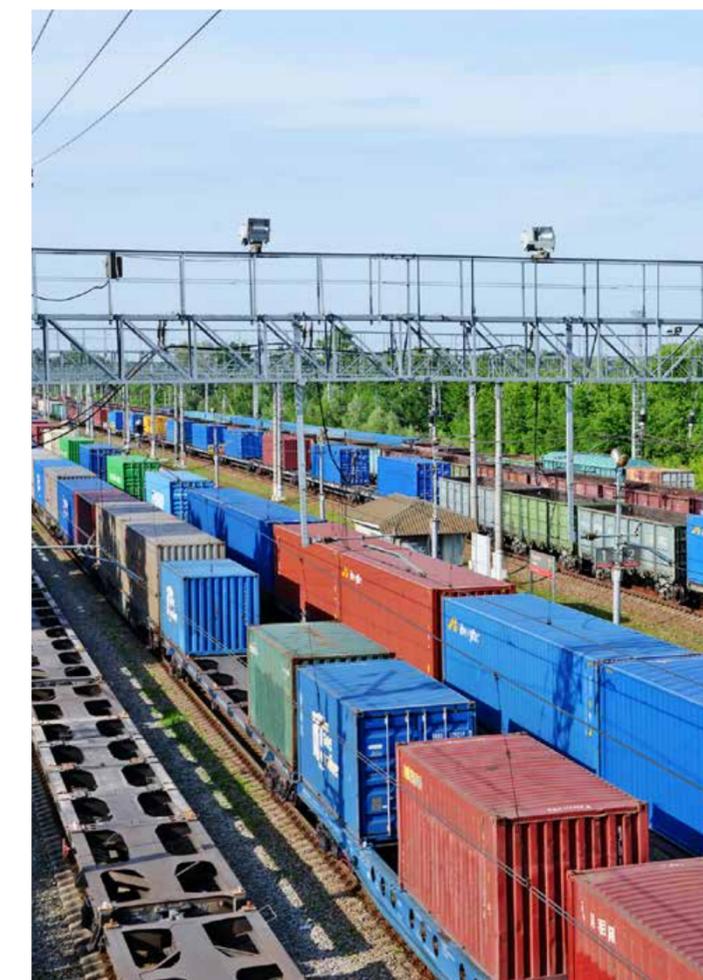
Задел на будущее

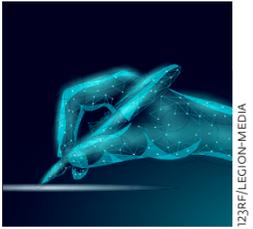
За январь – февраль 2023 года Россия приросла в сфере контейнерных перевозок на 4,4% в сравнении с аналогичным периодом прошлого года, следует из данных РЖД.

По словам Алексея Шилов, стратегическая цель на 2023 год – перевезти 6,8 млн TEU. «Многие тенденции, которые были зафиксированы в 2022-м, закрепились в этом году. Наши контейнерные операторы говорят, что 6,8 млн – это мало и нужно ставить цели до 7 млн TEU», – сказал он на конференции «За контейнерами». – В совокупной системе мероприятий, которые будут организовывать импортёры и контейнерные операторы, в 2023 году мы технически будем готовы выходить на цифру в 4,5 тыс. TEU в сутки из портов Дальнего Востока».

Александр Соляник

За январь – февраль 2023 года Россия приросла в сфере контейнерных перевозок на 4,4% в сравнении с аналогичным периодом прошлого года





СЕРГЕЙ ГУСЕВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

В ногу со временем

В авангарде технологического развития

Несмотря на меняющиеся условия функционирования мировой экономики, основные глобальные тренды развития железных дорог не претерпевают значительных изменений. По мнению экспертов Департамента технической политики ОАО «РЖД» (ЦТЕХ), в числе важнейших для всех остаются задачи цифровизации перевозочного процесса, автоматизации и роботизации подвижного состава и инфраструктуры, внедрения новых цифровых сервисов и высокоскоростных систем передачи информации, использования альтернативных видов топлива – водорода и природного газа. При этом по целому ряду направлений компания находится в числе мировых лидеров.

В частности, ОАО «РЖД» находится на передовых рубежах в автоматизации управления поездами, во внедрении новых систем интервального регулирования движения поездов.

Полная автоматизация требует оснащения поезда специальными системами при проектировании и производстве. Ранее допускалось, что по уровню CoA4 будут построены специальные новые «Ласточки». Но эти полюбившиеся россиянам электропоезда созданы на базе платформы Siemens Desiro. Компания Siemens, как известно, разорвала все договоры с РЖД, и потому «Ласточки» стали тупиковой веткой развития подвижного состава в нашей стране.

«Принято решение о разработке отечественной базовой платформы электропоездов ЭС104 «Восток» на заводе «Уральские локомотивы». Они станут развитием проекта ЭС2Г «Ласточка». В настоящее время для ЭС104 завершена разработка конструкторской документации, создаётся отечественный тяговый привод и другие компоненты, завершена сварка вагонов, идёт закупка комплектующих. Завершить разработку и изготовление первого электропоезда «Восток» планируем в текущем году», – рассказал начальник Департамента технической политики Владимир Андреев.

Принято решение о разработке отечественной базовой платформы ЭС104 «Восток» на заводе «Уральские локомотивы»

«Восток» пополнит ряды подвижного состава
Согласно международной классификации, степень автоматизации управления поездами (CoA) имеет четыре уровня, где CoA4 обозначает движение без персонала на борту. Оборудованный по уровню автоматизации CoA3+ электропоезд ЭС2Г № 136 сегодня входит в состав парка «Ласточек», перевозящих пассажиров на МЦК в Москве.

«Ласточка» № 136 может самостоятельно двигаться, останавливаться, давать объявления, открывать двери, производить высадку-посадку, трогаться в путь.

Существующим регламентом на этом подвижном составе предусмотрено наличие локомотивной бригады. Машинист данного поезда может за полный круг движения по кольцу не прикоснуться руками ни к одной кнопке, ни к одному рычагу.

Теперь именно поезда «Восток» планируются к оснащению по уровню CoA4 для МЦК. По сути, все технические решения для оборудования электропоезда и запуска беспилотного движения на кольце ОАО «РЖД» подготовлены.

Движение с минимальными интервалами

Долгосрочной программой развития ОАО «РЖД» поставлена задача по повышению пропускной и провозной способности железных дорог, в том числе на Восточном полигоне. Учитывая высокие затраты на модернизацию и реконструкцию существующей инфраструктуры, а также сроки реализации проектных и строительных работ по инфраструктуре, была поставлена задача разработки технологий, позволяю-



ИВАН ШАТОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

ших выполнить эту задачу в более короткие сроки на существующей инфраструктуре.

Наиболее эффективными в этом отношении были определены технологии интервального регулирования движения поездов: «виртуальная сцепка» (ВСЦ) и «подвижный блок-участок» в системах управления движением поездов на инфраструктуре. По данным ЦТЕХ, ожидаемый эффект от совместного использования данных технологий – увеличение на четверть пропускной способности участков.

Виртуальная сцепка предполагает синхронное движение на минимальном расстоянии двух грузовых поездов, управляемых из кабины впереди идущего локомотива. С её помощью можно на 15% увеличить пропускную способность участка без строительства дополнительной инфраструктуры.

Технология виртуальной сцепки разработана АО «НИИАС». «В 2019–2022 годах проведён полный комплекс испытаний данной технологии на Восточном полигоне, подготовлена вся необходимая норма-

Эффективность технологии заключается в сокращении интервала попутного следования поездов за счёт уменьшения длины защитного блок-участка за хвостом поезда до 300–400 м, в отличие от фиксированной длины 2000–2600 м

Одним из наиболее значимых проектов, способных принести существенный эффект РЖД, является разработка конструкции пути, способной пропустить до капитального ремонта 2,5 млрд тонн брутто

тивная база для начала промышленной эксплуатации и тиражирования технологии на всей сети», – уточняет Владимир Андреев.

За это время разработан график движения 15 пар поездов в сутки, идущих в режиме ВСЦ на участках Тайшет – Карымская – Хабаровск-2 – Находка-Восточная общей протяжённостью более 4100 км. Межпоездной интервал движения по этому графику составляет до 6 минут, в то время как при традиционной схеме минимальный интервал – 12 минут. Всего за период эксплуатации выполнено более 18 тыс. поездок в режиме виртуальной сцепки.

По данным Дальневосточной дирекции тяги, на ДВЖД по технологии «виртуальная сцепка» сформирована и отправлена 3921 пара грузовых поездов, что на 2213 пар грузовых поездов больше, чем в 2021 году. На сегодняшний день интеллектуальной системой ИСАВП-РТ-М, обеспечивающей движение локомотивов в режиме ВСЦ, оснащено 1127 эксплуатируемых на Восточном полигоне локомотивов. Теоретические и практические навыки вождения грузовых поездов по технологии ВСЦ сегодня имеют 1864 машиниста Дальневосточной дирекции тяги.

В июне – августе на Дальневосточной железной дороге успешно протестирована возможность вождения сразу трёх поездов в режиме виртуальной сцепки. «В этом году планируем организовать «пакетный» пропуск до пяти грузовых поездов», – делится планами Владимир Андреев.

Подвижный блок-участок – АБТЦ-МШ (микропроцессорная автоблокировка с тональными рельсовыми цепями с централизованным размещением аппаратуры в шкафом варианте). Эффективность технологии заключается в сокращении интервала попутного следования поездов за счёт уменьшения

длины защитного блок-участка за хвостом поезда до 300–400 м, в отличие от фиксированной длины блок-участка в системе числовой кодовой автоблокировки 2000–2600 м. Автоблокировка принята в постоянную эксплуатацию в 2012 году, сертифицирована и запланирована к массовому применению на Восточном полигоне до 2025 года.

Путь повышенной прочности

Одним из наиболее значимых проектов, способных принести значительный эффект РЖД, является разработка конструкции пути, способной пропустить до капитального ремонта 2,5 млрд тонн брутто. Это почти в три раза больше комплексных возможностей существующей инфраструктуры пути.

Как пояснили в ЦТЕХ, проект находится на особом контроле руководства ОАО «РЖД» и реализуется в точном соответствии с утверждённым планом-графиком.

Работы по нему с 2021 года ведёт инжиниринговый центр АО «ИЦ ЖТ», в 2025 году все технические решения будут получены. После этого нужно будет организовать укладку новой конструкции пути на 16 тыс. км особо грузонапряжённых участков.

В текущем году планируется проведение лабораторных и стендовых испытаний конструкции, а также укладка опытных участков пути на Экспериментальном кольце ВНИИЖТа в Щербинке.

«Это на сегодня, наверное, один из самых высокоэффективных проектов. По имеющимся расчётам, ожидаемый экономический эффект (экономия расходов на ремонт и содержание) от кратного увеличения ресурса 16 тыс. км пути составит более 800 млрд руб. к 2054 году», – подчёркивает Владимир Андреев. **ПУЛЬТ**

Александр Зубов



123RF/LEGION-MEDIA

Цифровые документы

Электронный документооборот пришёл на все полигоны

В марте в ОАО «РЖД» состоялся заключительный, четвёртый, этап перехода на электронный документооборот в сфере трудовых отношений (ЭКДО). Теперь использовать ЭКДО могут все работники компании.

Тестирование частичного перевода кадрового документооборота в электронный формат в компании началось ещё в 2020 году. Тогда ОАО «РЖД» стало

участником эксперимента Министерства труда и социальной защиты РФ по использованию электронных документов, связанных с работой. Электронный кадровый документооборот тестировали в 128 подразделениях компании. На основании результатов эксперимента и при активном участии Департамента управления персоналом ОАО «РЖД» (ЦКАДР) осенью 2021 года были приняты поправки в Трудовой кодекс РФ, и работодатели получили право принять решение о введении электронного документооборота. В ОАО «РЖД» была создана необходимая IT-инфраструктура, автоматизированы отдельные кадровые процессы, наработана нормативная база, и с 1 июля 2022 года в компании начался поэтапный переход на ЭКДО. Платформой для этого стал Сервисный портал работника ОАО «РЖД».

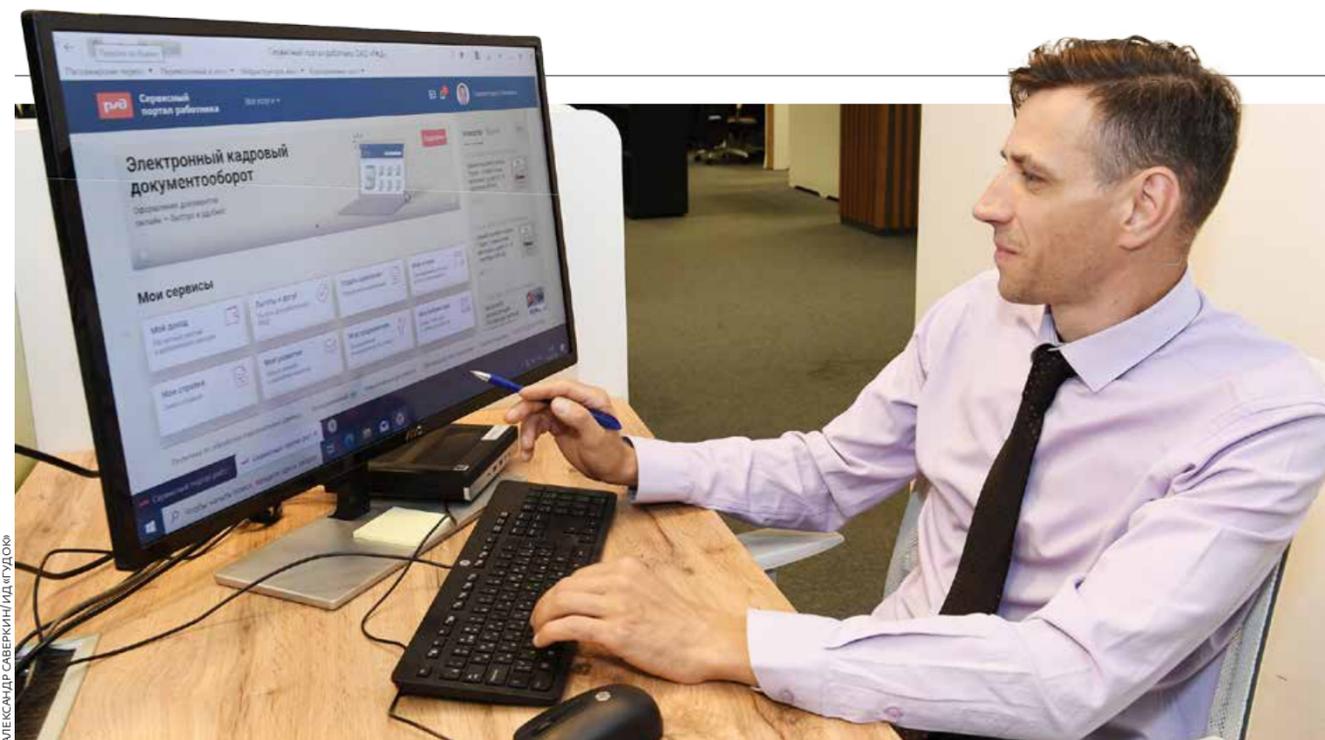
Постепенный переход позволил организовать необходимую методологическую поддержку, обучение специалистов по управлению персоналом, а также оперативно решать все возникающие вопросы. Финальный этап перехода на ЭКДО стал самым массовым – к проекту присоединились оставшиеся девять железных дорог. На начало марта этого года по всей компании на ЭКДО перешли более 201 тыс. работников, что составляет больше 30% от общей численности персонала.

«Главная выгода нового подхода – это повышение операционной эффективности HR-функции и снижение трудозатрат. Мы стандартизировали и автоматизировали десятки рутинных операций в кадровом делопроизводстве. Это высвободило время специалистов по управлению персоналом, чтобы они могли сфокусироваться на решении стратегических задач и взаимодействии с работниками», – отмечал ранее начальник Департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Сергей Саратов.

Технология работы

Оформить документы, касающиеся трудовых отношений, работник может в разделе «Подать заявление» Сервисного портала работника ОАО «РЖД». Сегодня доступно 50 форм заявлений – это самые востребованные документы: разные виды отпусков и отсутствий, материальная помощь к отпуску, переход на неполное рабочее время или дистанционную работу и другие.

Как рассказали в ЦКАДР, система настроена так, что работник видит только те заявления, которые имеет



АЛЕКСАНДР САВЕРКИН/ИДУДОК

право инициировать. В систему загружены уже выверенные шаблоны заявлений. Пользователю нужно только ввести в форму необходимые данные, затем нажать кнопку «сформировать заявление», подписать его простой электронной подписью и направить по маршруту согласования. После прохождения всех этапов согласования заявление поступит на исполнение специалисту по управлению персоналом для подготовки приказа. Подготовленный на основании заявления работника кадровый документ подписывается руководителем усиленной квалифицированной элек-

тронной подписью, далее работник ознакомляется с ним, проставляя свою простую электронную подпись.

По словам Сергея Саратова, ЭКДО практически свёл к нулю риски неправильного оформления документов. Так как все документы оформляются в текущем моменте, ничего нельзя подписать в электронном виде прошедшей датой. Это даёт дополнительные гарантии добросовестного выполнения работодателем всех обязательств, предусмотренных Трудовым кодексом. Также это вклад в экологию и снижение затрат на бумагу.

Оформить документы, касающиеся трудовых отношений, работник может в разделе «Подать заявление» Сервисного портала работника ОАО «РЖД». Сегодня доступно 50 форм заявлений: это самые востребованные документы

На начало марта этого года по всей компании на ЭКДО перешли более 197 тыс. работников, что составляет почти 30% от общей численности персонала

По собственному желанию

Отдельно следует отметить, что переход на ЭКДО со стороны работника является добровольным. Если подразделение переходит на ЭКДО, все работники получают об этом уведомление. И у каждого есть право согласиться или отказаться от перехода на электронное взаимодействие. Прежде чем принять решение, работнику необходимо ознакомиться с утверждённым порядком осуществления ЭКДО в компании и подтвердить наличие у него технической возможности использования ЭКДО. Работник может перейти на ЭКДО в любой момент. Если сначала он отказался, за ним всегда сохраняется право принять решение о переходе в дальнейшем.

Но если он уже перешёл на ЭКДО, то обратно на «бумагу» вернуться нельзя – это норма законодательства.

Согласно федеральному законодательству, есть категория работников, которые сразу становятся участниками ЭКДО. Это те, кто только начинает свой трудовой путь в компании и не имеет трудового стажа до 31 декабря 2021 года.

Южно-Уральская железная дорога присоединилась к ЭКДО осенью прошлого года. Заместитель начальника ЮУЖД по кадрам и социальным вопросам Сергей Карелин рассказал, что на полигоне железной дороги почти 12 тыс. человек подписали соглашение на электронное взаимодействие с работодателем.

«Электронное оформление документов значительно экономит рабочее время. Воспользоваться Сервисным порталом можно в любое время, с любого устройства – рабочего компьютера, ноутбука, планшета или телефона. Это очень удобно, так как даже в командировке можно оперативно ознакомиться с документами», – отметил он.

На Свердловской железной дороге, которая присоединилась к проекту в сентябре 2022 года, на ЭКДО пе-

решили более 25 тыс. работников – это самый большой показатель на сети среди полигонов железных дорог.

«Самые востребованные формы заявлений – на оформление различных видов отпусков, листов нетрудоспособности. Удобно, что на портале каждый может видеть статус своего заявления. Портал доступен круглосуточно, а каждый работник компании буквально за пару кликов может оформить необходимое заявление, согласовать с руководителем и получить приказ на ознакомление на Сервисном портале», – рассказала начальник социально-кадрового центра Свердловской железной дороги Ирина Колесова.

Обязанности участников ЭКДО

Те, кто согласился перейти на электронный документооборот, должны ежедневно заходить на Сервисный портал, чтобы не пропустить поступление новых документов. Дело в том, что знакомиться с документами и подписывать их следует в установленные сроки. Важно обеспечивать конфиденциальность своих логина и пароля, а также ключа электронной подписи при его наличии.

Безопасность данных работника обеспечивается за счёт ограничения доступа посредством системы аутентификации пользователя. Для входа на Сервисный портал работника ОАО «РЖД» необходимо ввести логин и пароль. Более того, на Сервисном портале введена двухфакторная аутентификация. Это является дополнительной защитой, чтобы вход на портал осуществлялся через уникальный код, который пользователь будет получать на телефон.

«Мой совет всем, кто ценит своё время: переходите на электронный документооборот. Я им пользуюсь и ни разу не пожалел о своём решении», – резюмировал Сергей Саратов.

ПУЛЬТ

Виктория Гаджиева



АРХИВ ИД «ТУДОС»

Всё идёт по плану

Для столиц БАМа написали сценарий развития



АЛЕКСЕЙ ЖУЛАНОВ

На Восточном полигоне постоянно проживают более 130 тыс. работников компании, это седьмая часть всех сотрудников. Для ряда населённых пунктов ОАО «РЖД» является градообразующим предприятием, поэтому компания уделяет особое внимание социально-экономическому развитию территорий. Работа ведётся совместно с федеральными и региональными властями.

Опорные точки

С целью развития Дальнего Востока подготовлены мастер-планы (см. справку) по развитию

25 городов, которые являются столицами и экономическими центрами регионов, входящих в Дальневосточный федеральный округ. Дополнительно созданы планы двух населённых пунктов – Тынды и Северобайкальска. Их называют столицами Байкало-Амурской магистрали.

Президент России Владимир Путин 14 марта на площадке Улан-Удэнского авиационного завода в режиме видеоконференции провёл совещание по вопросам реализации программы развития дальневосточных городов. Главе государства, в частности, были представлены и мастер-планы развития Тынды и Северобайкальска.

«Это важнейшие, опорные точки БАМа. Они обеспечивают надёжную работу магистрали,

нагрузка на которую в последнее время, как мы все знаем, существенным образом выросла. Нужно учесть специфику этих городов, профиль их экономики. Это значит, здесь нужны дополнительные предприятия сервисного обслуживания Байкало-Амурской магистрали. Она становится более современной, отвечающей требованиям сегодняшнего дня, и города соответствующим образом должны меняться. Имею в виду и современные мультимодальные логистические площадки», – отметил президент.

Он добавил, что городам БАМа требуется обновление аэропортовой инфраструктуры, замена инженерных сетей. «Нужно отремонтировать и в дальнейшем содержать в нормативном состоянии

дороги, благоустроить общественные пространства. И конечно, нужно запланировать развитие сферы культуры и досуга, строить спортивные сооружения, объекты сервиса, туризма – словом, всё то, что определяет комфорт и удобство современной жизни», – подчеркнул Владимир Путин.

В совещании принял участие и генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров. Компания активно участвует в национальной программе социально-экономического развития Дальнего Востока, реализует корпоративные проекты, направленные на привлечение и сохранение персонала предприятий. Ряд новых проектов социальной направленности планируется реализовать к 50-летию юбилею



АРХИВ ИД «ГУДОК»



МАКСИМ КАШИРИН/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАУ «РЖД»

начала строительства БАМа, которое отмечается в 2024 году.

«За последние два года компания оказала содействие в ремонте и оснащении социальных объектов более чем в 60 населённых пунктах, расположенных вдоль БАМа. Работы будут продолжены и в текущем году», – сказал ранее Олег Белозёров.

Город меняет облик

Разработка мастер-плана Северобайкальска проводилась проектно-исследовательским центром «Картфонд» по заказу ДОМ.РФ, Правительства Бурятии и администрации Северобайкальска. Всего по мастер-плану до 2030 года должно быть реализовано 19 проектов, объём инвестиций – 26,7 млрд руб.

«Ключевая роль города – превратиться в опорный центр Западного БАМа, Восточного полигона», – подчёркивает управляющий партнёр «Картфонда» Александр Панин.

Северобайкальск отрезан от Байкала железнодорожными путями. Одна из основных задач мастер-плана – вернуть Байкал городу путём модернизации путепровода и благоустройства пешеходных маршрутов.

Документом также предусмотрена реконструкция аэропорта Нижнеангарска, расположенного в десяти минутах езды от Северобайкальска. Это позволит удвоить его пропускную способность, расширить географию полётов и типы принимаемых воздушных судов, включая Ил-114, которыми будет

Компания активно участвует в национальной программе социально-экономического развития Дальнего Востока, реализует корпоративные проекты, направленные на привлечение и сохранение персонала предприятий на территории БАМа

Развитие Тынды и Северобайкальска важно не только для жителей этих двух городов, но и для обширной территории, прилегающей к БАМу на протяжении более 1 тыс. км, где в 70 притрассовых посёлках проживают ещё около 100 тыс. человек

оснащаться единая дальневосточная компания «Аврора».

Уже сегодня северобайкальский многопрофильный техникум новых технологий служит для молодёжи БАМа одним из основных образовательных центров. Мастер-план предусматривает развитие этого образовательного центра за счёт строительства лабораторного комплекса, студенческого общежития и технопарка с мастерскими.

«Мастер-план – не просто набор рекомендаций по строительству общественных пространств. Это сложный, многосторонний комплекс мероприятий по развитию города, области или целой агломерации, увязывающий огромное количество переменных», – отметил директор по развитию городской среды ДОМ.РФ Антон Финогенов.

Маленькая Москва

Тынду изначально проектировали как уменьшенную версию Москвы с типовыми архитектурными решениями того времени. Там есть улица Арбат, Красная Пресня и кирпичные 16-этажки. Мастер-план Тынды включает 17 проектов, объём инвестиций – 23,5 млрд руб. Запланирован комплекс мероприятий по благоустройству города и повышению его привлекательности для туристов.

«В основу каждого мастер-плана ложится ярко выраженная ключевая идея. Для Тынды целевым сценарием на период до 2030 года выбран интеграционный, который предполагает создание экономики полного цикла: производственно-логистического и культурно-сервисного кластеров, объединение усилий локального бизнеса

и развитие минерально-сырьевых производств Тындинского муниципального округа», – рассказала одна из разработчиков документа, руководитель аналитической группы международной урбанистической лаборатории «ЦЕНТР Lab» Мария Седлецкая.

Строительство ветки газопровода от «Силы Сибири» до Тынды позволит заместить неэкологичные и более дорогие виды топлива природным газом.

Реконструкция аэропорта позволит расширить географию полётов.

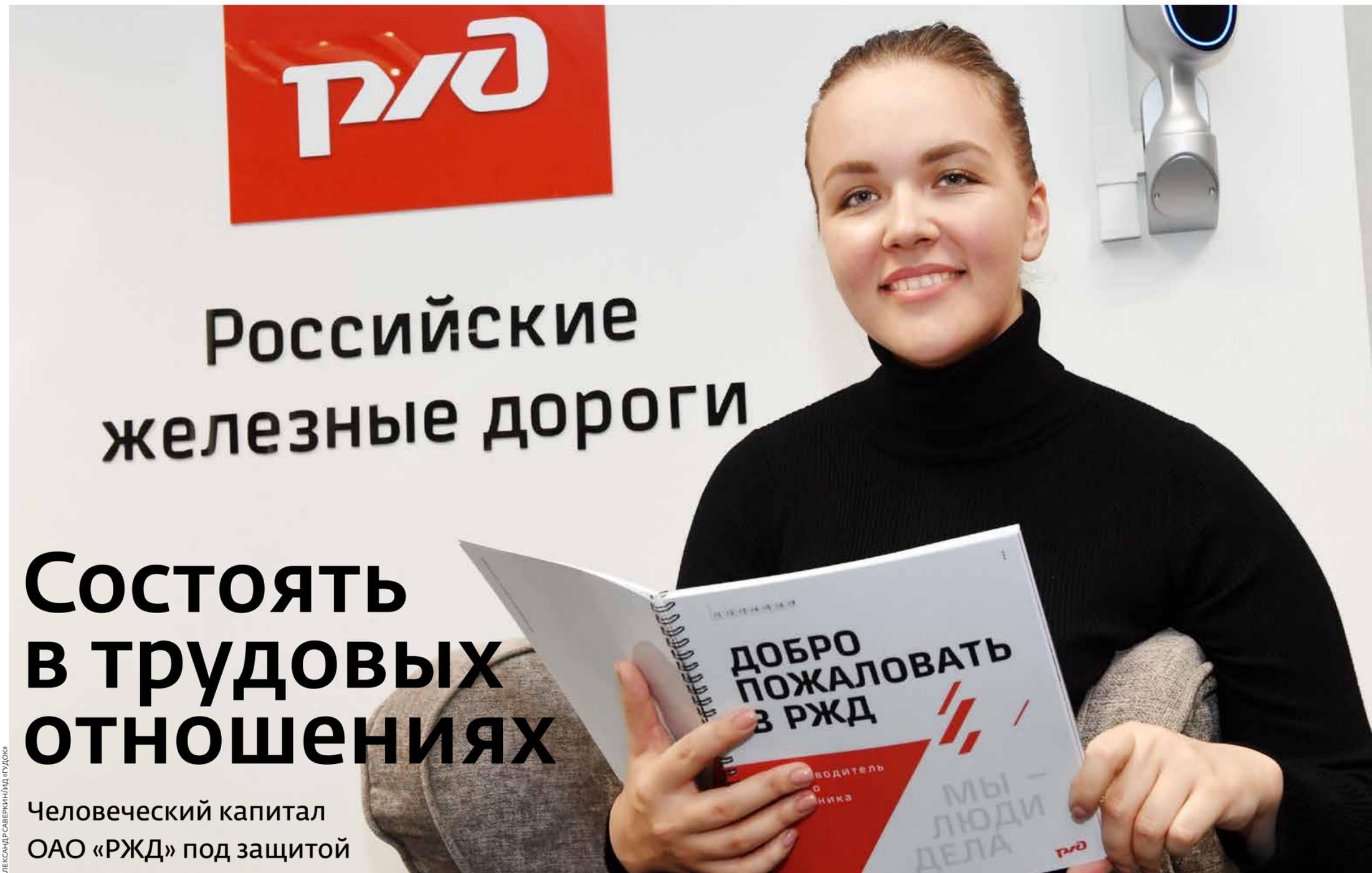
«Развитие Тынды и Северобайкальска важно не только для жителей этих двух городов, но и для обширной территории, прилегающей к БАМу на протяжении более 1 тыс. км, где в 70 притрассовых посёлках проживают ещё около 100 тыс. человек. В развитии БАМа заинтересован и российский бизнес, поэтому одновременно с модернизацией городов должны быть запущены корпоративные программы развития малого предпринимательства», – отметил министр РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики Алексей Чекунков.

ЦИТАТА

Виталий Маслюк

СПРАВКА

Мастер-план – это эффективный инструмент стратегического планирования, который определяет приоритеты развития территории, а также учитывает социально-экономические реалии. Основой для разработки мастер-планов служат уникальные особенности и преимущества территорий, направления развития городской среды, приоритетные отрасли, в которых будут создаваться рабочие места.



АЛЕКСАНДР СВАРЖКИН/ИД «ЛУДОК»

Состоять в трудовых отношениях

Человеческий капитал
ОАО «РЖД» под защитой

Шерестройка экономики, поворот на восток и цифровая трансформация требуют новых решений и в сфере управления персоналом. Как будет меняться рынок труда и каким образом ОАО «РЖД» отвечает на вызовы, связанные с развитием человеческого капитала компании, рассказывает «Пульт управления».

Опыт железнодорожников востребован

В марте в России состоялось сразу несколько крупных деловых мероприятий, посвящённых вопросам управления персоналом, трансформации работы HR в текущих условиях. Эти темы стали ключевыми на VII Санкт-Петербургском международном форуме труда, на XII Международной конференции и выставке HR EXPO PRO и на мероприятиях Недели российского бизнеса (НРБ), проводимой под эгидой Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП). Во всех ключевых дискуссиях приняли участие представители «Российских железных дорог».

«ОАО «РЖД» – это крупнейшее объединение работодателей и самое активное по многим направлениям: охрана здоровья, социальная политика, развитие регионов присутствия. Оно присутствует по всей России. Опыт компании, безусловно, интересен многим», – отметил вице-президент РСПП по социальной политике и трудовым отношениям Виктор Черепов во время форума НРБ «Социально-трудовые аспекты устойчивого развития в современных условиях».

На сегодняшний день в компании трудятся порядка 700 тыс. человек, а в холдинге – более 800 тыс. Если брать членов семей работников, пенсионеров железнодорожного транспорта, то цифра превысит 1 млн человек. Это налагает особую ответственность на компанию. Поэтому ключевой задачей прошлого года стало обеспечение социальной стабильности в большом коллективе «Российских железных дорог», подчеркнул заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрий Шаханов.

Для этого в 2022 году в компании была трижды проиндексирована заработная плата: с 1 марта – на 4,2%, с 1 мая – на 5% и ещё на 5% с 1 августа. А с 1 марта 2023 года индексация составила 2,63%. На столько же были увеличены зарплаты сотрудников отраслевых учреждений



здравоохранения и образования. При этом для работников сохраняются все зональные надбавки.

В прошлом году также были приостановлены все оптимизационные мероприятия, оказана всесторонняя поддержка мобилизованным работникам и членам их семей.

В ОАО «РЖД» на очередной трёхлетний период был принят новый Коллективный договор. Компания не только сохранила все льготы и гарантии, но и взяла на себя ряд новых обязательств. Например, поддерживать волонтерское движение, содействовать популяризации трудовых династий, помогать советам молодёжи.

Текущий год объявлен в компании Годом здоровья. Предусмотрен большой комплекс мер по поддержке здорового образа жизни железнодорожников, развития спорта и медицинских услуг.

«В текущей ситуации особое внимание социально-кадровый блок будет уделять сохранению позитивного социально-психологического климата в коллективах. Обеспечение благополучия и защищённости работников – в числе главных приоритетов компании», – рассказали «Пульту управления» в Департаменте управления персоналом ОАО «РЖД».

Развитие человеческого капитала очень важно. Современный рынок труда характеризуется быстрой динамикой изменений, и в первую очередь по двум таким направлениям, как цифровизация и смещение вектора экономики с западного на восточный

Настроили фокус

На сегодняшний день работа кадрового блока ОАО «РЖД» выстроена по двум основным направлениям. Во-первых, это ежедневное выполнение базовых HR-показателей, связанных с подбором, адаптацией, обучением, оценкой работников, их мотивацией.

Второе направление – решение важнейших для компании задач в режиме проектной работы. Часть проектов реализуется совместными командами, в которые входят как представители Департамента управления персоналом ОАО «РЖД», так и представители железных дорог и функциональных филиалов.

Как сообщил на форуме РСПП Дмитрий Шаханов, в фокусе внимания всего социально-кадрового блока компании семь основных направлений, отражающих жизненный цикл работника.

Трансформация логистики и переориентация грузопотоков на восток требует быстрых, зачастую точечных решений, в том числе в части набора персонала, ускоренной подготовки и адаптации. Система внутреннего рекрутинга обеспечивает оперативный найм персонала под разные задачи. Она уже действует по всей сети.

«Они (рекрутинговые центры. – Ред.) заработали в полной мере. И сейчас мы формируем одну из самых крупных баз соискателей», – подчёркивает Дмитрий Шаханов. Поставлена амбициозная задача – создать самую большую базу реальных кандидатов в производственной сфере, которая уже в этом году, как предполагается, превысит несколько сотен тысяч резюме.

Для привлечения персонала с внешнего контура ОАО «РЖД» развивает и Карьерный портал

Компания последовательно выстраивает систему непрерывного образования и развития – от отраслевых детских садов до Корпоративного университета РЖД, одной из ведущих бизнес-школ в мире

Это привлечение персонала, организация и мотивация труда, обучение и развитие работников, меры поддержки занятости, социальное партнёрство, развитие экосистемы цифрового развития управления персоналом, а также формирование комфортной среды в местах локального проживания работников.

«Развитие человеческого капитала очень важно в текущих условиях, потому что современный рынок труда характеризуется быстрой динамикой изменений, и в первую очередь по двум таким направлениям, как цифровизация и смещение вектора экономики с западного на восточный. Все эти изменения, безусловно, не обходят стороной и ОАО «РЖД», – говорит Дмитрий Шаханов.

ОАО «РЖД» (team.rzd.ru/). Это единая «точка входа» для школьников, студентов и соискателей. Портал позволяет знакомиться с компанией, откликнуться на любую открытую вакансию, подать заявку на любые мероприятия.

«Каждый месяц наш Карьерный портал посещают более 180 тыс. пользователей», – отмечает Дмитрий Шаханов.

Для руководителей разработана цифровая платформа «Рабочее место руководителя по управлению персоналом». Это цифровой личный кабинет, который позволяет отслеживать динамику кадровых показателей, подписывать кадровые документы и предоставлять обратную связь работникам через онлайн-приёмную.



Функционал платформы постоянно развивается. Например, недавно добавлена возможность оперативного обмена информацией при чрезвычайных ситуациях.

Время меняет приоритеты

РСПП в марте представил результаты опроса на темы социально-трудовых аспектов устойчивого развития в современных условиях. Выяснилось, что за последний год у бизнеса изменились приоритеты в части работы с персоналом.

«Содержание устойчивого развития в современных условиях несколько отличается от того, что было у нас год, два и пять лет назад. Необходимо прояснить особенности социально-трудовых процессов с учётом беспрецедентных вызовов, с которыми столкнулись российская экономика и общество. Мы исходим из того, что устойчивость включает в себя и традиционные цели устойчивого развития ООН до 2030 года, и устойчивость развития российской экономики в сложных текущих условиях», – отметил президент РСПП Александр Шохин. По его словам, 72% участников опроса к приоритетным и наиболее важным отнесли вопросы развития персонала, формирования кадрового резерва (непрерывное обучение, прозрачные карьерные треки, социальные гарантии, защита прав человека, профориентация).

ОАО «РЖД» последовательно выстраивает систему непрерывного образования и развития – от отраслевых детских садов до Корпоративного университета РЖД, одной из ведущих бизнес-школ в мире. Ежегодно более 100 тыс. руководителей и специалистов проходят обучение по программам Корпоративного университета РЖД. Сегодня в портфеле университета более 250 программ – от универсальных, таких как корпоративный MBA, стратегические сессии, семинары и форумы, до специализированных – по ключевым направлениям работы РЖД.

«Ряд программ являются обязательными для всех руководителей линейного уровня», – подчёркивает Дмитрий Шаханов.

Система дистанционного обучения (СДО) – ещё один эффективный инструмент развития

персонала. В 2021 году СДО была обновлена, она стала более удобной и умной, теперь даёт рекомендации на основе интересов пользователя или данных о его западающих компетенциях, позволяет сформировать собственную траекторию развития и отслеживать прогресс. На сегодняшний день в СДО уже более 1100 обучающих курсов.

Что касается рабочих профессий, то на сети функционируют 67 учебных центров, где обучают железнодорожным специальностям. Разработаны стандарты учебных программ. Это обеспечивает равный уровень подготовки в любом из центров. Сотрудник может получить профессию с нуля, обучаясь за счёт ОАО «РЖД». Центры обеспечены учебными полигонами, лабораториями, необходимым оборудованием для отработки практических навыков.

Тенденция определит всё десятилетие

С точки зрения демографии до 2030 года не будет значительных изменений в части увеличения численности рабочей силы. Из-за этого, по словам министра труда и социальной защиты РФ Антона Котякова, формируется дефицит квалифицированных кадров. Выступая на форуме РСПП, он подчеркнул: «Компаниям предстоит серьёзная конкуренция за кадры. Мы сейчас это видим и чувствуем по ситуации на рынке труда. Наверное, основные вызовы, которые сформированы на рынке, можно охарактеризовать как преодоление структурного несовпадения спроса и предложения».

В ОАО «РЖД», понимая сложности с дефицитом персонала и выходом на рынок труда молодого поколения, для которого важны именно смыслы в работе, разработали ценностное предложение компании как работодателя.

«Сейчас начинаем активно продвигать концепцию «РЖД – для людей дела» на рынке труда и среди работников», – сказал начальник Департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Сергей Саратов, выступая на форуме HR EXPO PRO.

Напомним, ценностное предложение – это те уникальные преимущества и возможности рабо-



МИХАИЛ ПЕРМИН/ИД «ГУДОК»



БРЮИСЛАВ СУРИН/ИД «ГУДОК»

ОАО «РЖД» позиционируется на рынке труда как компания, которая присутствует практически во всех регионах, решает масштабные задачи и служит основой для экономического развития страны

ты в компании, которые отличают её от других работодателей.

ОАО «РЖД» позиционируется на рынке труда как компания, которая присутствует практически во всех регионах, решает масштабные задачи и служит основой для экономического развития страны.

Параллельно компания реализует целый комплекс мер, направленных на поддержку занятости в регионах страны, в том числе благодаря выстроенной коммуникации с центрами за-

нятости, привлечением специалистов на вакантные должности высвобождаемых из других компаний. Также граждане могут получить профессию в одном из учебных центров ОАО «РЖД», где им гарантировано дальнейшее трудоустройство. Кроме того, действует механизм временного перевода для возможности трудоустройства сотрудников организаций в ОАО «РЖД» без расторжения трудового договора по основному месту работы.

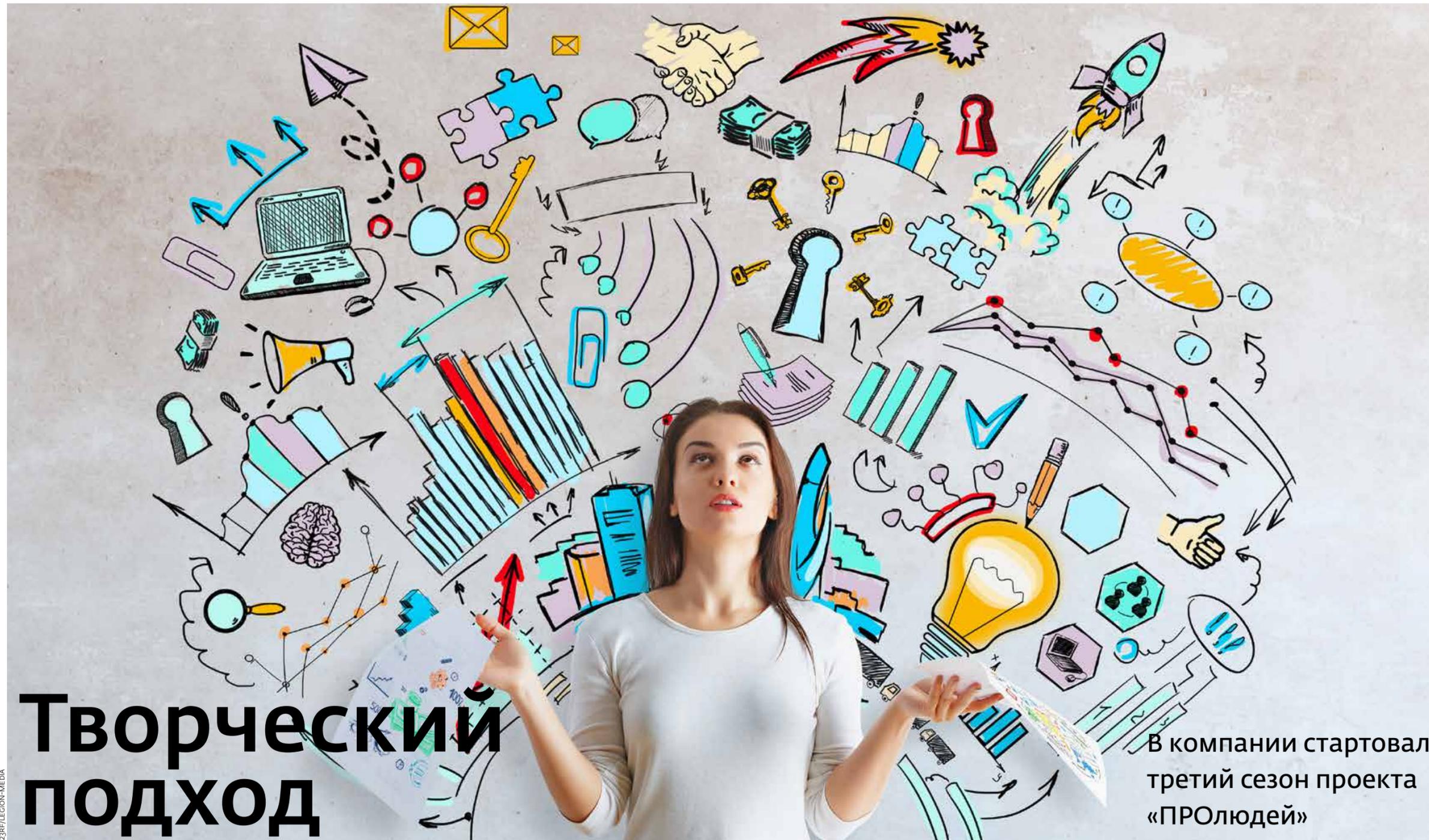
ИДУ0159

Виталий Маслюк

Юлия Алексеева,
начальник департамента
социального развития
ОАО «РЖД»



МИХАИЛ ПЛАНКОТИДИ/ЦСР



Творческий подход

В компании стартовал
третий сезон проекта
«ПРОлюдей»

Уже третий год в компании проводится проект «ПРОлюдей». Его организует Департамент социального развития ОАО «РЖД» (ЦСР) совместно с Роспрофжелом. Он посвящён поиску новых решений и идей в области социальной политики компании. С этого года проект полностью меняет свой формат и становится более творческим. «Пульт управления» побеседовал с начальником ЦСР Юлией Алексеевой об изменениях в проекте «ПРОлюдей» и о том, как он будет проходить в 2023 году.

– Два года назад в компании впервые был запущен проект «ПРОлюдей». Расскажите, какова его цель?

– Да, проект «ПРОлюдей» впервые был запущен в 2021 году, но совсем в другом формате. Он был направлен на проектную деятельность и разработку документов. Более того, этот проект был ориентирован на повышение уровня вовлечённости работников в жизнь компании, а также объединение людей разных должностей и профессий общим непроизводственным делом – социальной активностью, повышением цифровой грамотности в среде железнодорожников, пропагандой здорового образа жизни и общих корпоративных ценностей. Мы хотели, чтобы у железнодорожников сформировались новые традиции. Например, объединение людей в тематические клубы.

Помимо этого, были и другие предпосылки для создания проекта. Так, назрела необходимость изменения направлений социальной политики с учётом мнения самих работников, а также потребность в новых уникаль-



ных проектах для работников в связи с современными тенденциями.

Проект «ПРОлюдей» проходил в несколько этапов. В первой части мы распределяли участников по различным направлениям, собирали предложения, определяли векторы и способы работы. Направлений было пять: «Социальное партнёрство», «Развитие ребёнка», «ЗОЖ», «Спорт», «Жилищная политика». Это были те направления нашей работы,

которые требовали изменения и нестандартных подходов в интересах работников компании, членов их семей, а также пенсионеров-железнодорожников.

Второй этап – это формирование модели реализации поставленной задачи, разработка документа и работа с экспертами. Что касается заключительной части проекта, то она представляла собой уже защиту сформированных документов и последующую их доработку. Для нас было важно, чтобы докумен-

ты, которые разрабатывали участники, были удобны в реализации, а услуги и продукты были востребованы у работников.

В 2022 году было создано коммуникационное сообщество по реализации проектной деятельности, направленное на улучшение социальной политики ОАО «РЖД». Для этого были сформированы четыре тематических раздела по направлениям деятельности проекта: жилищная политика, социальный туризм, корпоративное волонтерство, ответственное родительство.

Результатом деятельности проекта «ПРОлюдей» прошлых лет стали направленные на улучшение социальной политики компании с учётом мнения самих работников и современных традиций разработанные нормативные документы: Памятка по конкурсу «Жилой дом ОАО «РЖД» образцового содержания», Положение по передаче нанимателю части функций по содержанию общего имущества жилого дома и придомовой территории, проект Положения об ответственном родительстве, сформированы сезонные туристические предложения на объекты ОАО «РЖД» с учётом

местных культурных и исторических достопримечательностей, а также разработан макет каталога «Социальный туризм».

Кроме того, был проведён конкурс «Кубок корпоративного волонтерства», по итогам которого выбраны символы и сам Кубок.

Вся документация была разработана с учётом мнения самих работников компании и современных тенденций.

– В этом году проект претерпел большие изменения. С чем они связаны?

– С помощью проекта «ПРОлюдей» мы хотим создать новые интересные информационные материалы о социальной политике ОАО «РЖД» в новом формате, выстроить прямую коммуникацию с работниками компании.

– Как будет проходить проект «ПРОлюдей» в этом году?

– В этом году «ПРОлюдей» – это творческий проект, включающий в себя несколько компонентов. Первый – конкурс «Про льготы – ПРОСТО». В нём будут определяться победители за лучшую видеоподсказку по предоставлению льготы (пошаговая видеоподсказка). Работа может быть простым «живым» видео, а может быть графическим (анимационным или анимированным, то есть инфографикой). Сам видеоролик должен представлять социальные льготы в соответствии с Коллективным договором ОАО «РЖД» 2023–2025 годов и нормативными документами ОАО «РЖД». Видео должно длиться не более пяти минут. Важно, чтобы участник правильно понимал документы и смог доступно и интересно рассказать о них.



В конкурсе «Социальная реклама» будут определяться победители по двум номинациям: «Лучшая надпись» и «Лучший рисунок». В этих номинациях участник должен представить слоган, текст или рисунок, который отражает социальную политику компании. Главное в проекте – проявить себя так, чтобы те ценности, которые продвигает компания, были лаконично и оригинально изложены.

Также в рамках проекта «ПРОлюдей» проходит выставка народного творчества «Я – мастер». Это уникальная возможность продемонстрировать своё творчество, разместив работу, сделанную своими руками, на сайте. Для размещения необходимо зарегистрироваться и разместить фото или видео своей работы. Все работы принимаются с 1 марта по 14 мая этого года. Участники могут принять участие во всех конкурсах одновременно, а

могут на выбор в каком-то одном. Для этого необходимо зарегистрироваться на сайте pro.szd.online. Также в 2023 году проект «ПРОлюдей» в формате онлайн доступен для всех желающих.

На данный момент зарегистрировано почти 2000 участников.

– Что ждёт победителей проекта?

– Объявление победителей конкурса по каждой номинации состоится во II квартале этого года. Все победители будут отмечены памятными подарками.

– Как будут реализованы проекты победителей?

– Благодаря проекту «ПРОлюдей» нам бы хотелось получить новые идеи для информационно-коммуникационной кампании о реализации социальной политики ОАО «РЖД». А работы победителей в дальнейшем мы планируем рассмотреть в целях использования и тиражирования на сеть.

Беседавала Дарья Чикиркина

С помощью проекта «ПРОлюдей» мы хотели поднять уровень вовлечённости работников в деятельность компании и объединить людей разных должностей общим непроектным делом – социальной активностью

Константин Буянин,
начальник Центра
перспективных методов
управления Корпоративного
университета РЖД



АНДРЕЙ ПАВЛОВ



СЕРГЕЙ АВДУЕВСКИЙ/ИДУДОК

Поймать настроение сессии

Архитекторы группового опыта учат принимать решения

Корпоративный университет РЖД расширяет форматы стратегических и коммуникационных сессий. В 2022 году проведено около 30 подобных мероприятий. Участниками стали 2134 руководителя различных уровней управления холдинга «РЖД». О специфике, значении и новшествах проведения стратегических сессий «Пульту управления» рассказал начальник Центра перспективных методов управления Корпоративного университета РЖД Константин Буянин.

– Константин, что представляют собой сессии?
– Сессия – это когда руководители или сотрудники подразделения вместе работают по актуальной для

них повестке: ищут решения задач, формируют общую миссию или прогнозируют изменения. Это формат, где ключевым фактором успешности обсуждений является вовлечённость, заинтересованность всех участников процесса. На сессии любой имеет возможность высказать свою точку зрения и быть услышанным, а его мнение может лечь в основу принимаемых решений. Формат сессий из года в год остаётся популярным за счёт того, что люди обсуждают актуальную, важную для них повестку, а не выдуманный сценарий и ситуацию, навязанную извне. Вопросы реальны, и диалог между участниками по настоящему нужен.

Сессии – это когда мы, архитекторы командного опыта (специалисты, обеспечивающие успешную групповую коммуникацию; профессионалы, управ-

ляющие коллективным обсуждением и помогающие скоординировать работу группы, наладить коммуникации между участниками так, чтобы получить максимальный эффект. – *Ред.*), помогаем людям договориться, услышать друг друга и воплотить их решения в жизнь. Во время стратегической сессии участники определяют композицию, глубину, ориентиры стратегии, например, своего департамента, дирекции или же всей компании.

Другой популярный формат – коммуникационная сессия, в ходе которой генерируются идеи, происходят межфункциональные обсуждения и выявляются общие цели и ценности.

Как правило, сессии проводятся в те моменты, когда организации необходима слаженная работа всей управленческой команды и работников; необходим

Формат стал настолько востребованным, что сегодня нередко любые встречи, сетевые школы, собрания пытаются называть сессиями, хотя, на наш взгляд, это неправильно. Всё-таки стратегическая или коммуникационная сессия – это специальным образом построенная механика обсуждений, где архитекторы группового опыта с помощью профессиональных коммуникационных инструментов проводят участников через определённые стадии принятия решений. В начале сессии через дивергенцию, а потом через конвергенцию. Дивергенция – это расхождение участников во мнениях. Мы специально выходим на него, чтобы максимально широко посмотреть на проблему, изучить непопулярные взгляды. После чего обеспечивается конвергенция, то есть объединяются разные точки зрения: люди слышат друг друга, договарива-

Во время стратегической сессии участники определяют композицию, глубину, ориентиры стратегии, например, своего департамента, дирекции или же всей компании. На коммуникационной сессии генерируются идеи

прорыв, новые идеи, общее видение, вовлечение и мотивация персонала.

– Ежегодно количество сессий растёт, расширяется география и темы. Почему сессии стали настолько востребованы, популярны?

– Для многих подразделений РЖД формат сессий становится понятным и интересным. Те, кто ранее не проводил такие мероприятия, узнав о них, увидев работу команды университета, осознав, в чём специфика и преимущества такого формата, активно стали использовать сессии в рабочей деятельности. Так, важные для компании традиционные мероприятия уже не обходятся без стратегических сессий. В 2022 году модерации были на XIV Слёте молодёжи холдинга, также в Самаре в формате стратсессий состоялся III Форум по совершенствованию условий труда, отдыха и социальной поддержки женщин ОАО «РЖД».

ются и начинают присоединяться к мнению других участников. В результате все приходят к общему решению, в котором были учтены отзывы всех членов команды.

– В 2022 году какие новшества вы привнесли в форматы сессий?

– Первое, мы попробовали зайти через новую механику – динамическую модерацию. Это довольно свободный формат, он позволяет собирать дискуссионное поле непосредственно здесь и сейчас, предполагает совершенно разные точки зрения, выявляет противоречия.

Второе, мы активно стали работать с предварительной подготовкой участников. Например, перед сессией может проводиться опрос слушателей, собираются потенциальные темы для обсуждения. Как правило, всю подготовку мы организуем онлайн. Ковидный

Образование



АЛЕКСАНДР САВЕРКИН/ИД «ГУДОК»



СЕРГЕЙ АВДУЕВСКИЙ/ИД «ГУДОК»

период, когда все находились на удалёнке, подарил нам полезные цифровые платформы и инструменты, с помощью которых можно решить часть задач до старта самого мероприятия. В результате участник приходит на сессию более подготовленным. Нам важно, чтобы на сессии обсуждались значимые для участника вопросы и нам не нужно было его в них погружать. Грамотно сформированная повестка, правильно подобранные люди, профессионализм нашей команды и механика наших сессий позволяют участникам максимально настроиться на эту сессию и получить от неё наибольший эффект.

Третье, мы потихоньку начали подключать к сессиям ещё больше элементов пространства, не только визуал – доски, флипчарты, яркие карточки. Мы поняли, что ритм, звуки, музыка во время работы и перерывов ещё больше стимулируют людей к обсуждениям. У нас нет универсального плейлиста, мы

пытаемся поймать настроение сессии. Например, на Форуме женщин основной музыкальной темой стал «Служебный роман» Эльдара Рязанова. И эта музыка включалась при сборах, кофе-паузах, при переходах от стола к столу.

Четвёртое, «костровая» сессия – новое предложение команды университета, которое в духе времени. После удалёнки у людей огромный запрос на реальное общение, прояснение разрывов в коммуникации, ценностях. И глубокий диалог сотрудников представляется для компании очень ценным.

Если посмотреть на культурно-историческое развитие сообщества людей, у них всегда была потребность договариваться, и люди использовали разные инструменты. Прообразы стратсессий можно увидеть и в новгородском вече, и в собраниях у костра племён разных народов. Новгородское вече нанимало князя для управления. И это важное решение принималось

Сессии проводятся в те моменты, когда организации необходима слаженная работа всей управленческой команды и работников; необходим прорыв, новые идеи, общее видение, вовлечение и мотивация персонала

всеми людьми. И мы заходим в этот культурно-исторический аспект, приглашая корпоративное импровизированное народное собрание посидеть у костра. Предполагается, что это может быть как настоящий костёр в выездной локации, так и стилизованный – в помещениях. В таких сессиях есть определённая процедура принятия решений, очерёдность высказываний. Для людей всегда тема истории, рода, корней, возврата к своим истокам энергетически насыщена. И такая механика, культурная оболочка, даёт много энергии и сил любому человеку.

– **Каких целей можно достигать благодаря «костровым» сессиям?**

– Выделяют ряд основных запросов. Например, во время слияния подразделений, когда две разные команды начинают работать вместе над общими задачами и им необходима глубокая синхронизация на всех уровнях: межличностном, процессном, ценностном. Или же тема управления изменениями: мы понимаем, что эти изменения затрагивают разные аспекты работы, и нам необходимо запустить некие процессы изменений – новую практику, новое поведение в компании.

Решение конфликтов, а также тема примирения, прощения. Когда подразделение расформировывается или же когда происходит смена руководителей.

– **Какие сейчас темы стратсессий наиболее актуальны? Какой самый популярный запрос? И в целом за последние годы насколько сильно изменилась тематика?**

– Изменились горизонты планирования. Снизился интерес к тому, чтобы глубоко уходить в планирование на 5, 15 лет вперёд. Очень сильна волатильность, присутствует сильная зависимость от того, что происходит во внешней среде. Сейчас лучше прогнозировать краткосрочный период и заняться налаживанием операционной эффективности, корректировкой и актуальным обновлением ориентиров, которые требуют изменения. На этом фоне ещё больший интерес возник к теме, связанной с персоналом: мотивация, вовлечённость.

– **Кроме подразделений компании «РЖД» кто ещё становится участниками стратегических сессий?**

– Каждый год мы видим увеличение количества запросов от дочерних обществ, среди них «РЖД Логис-

Анализ работы ЦПМУ в 2018–2022 годах

Наименование	2018	2019	2020	2021	2022
Количество проведённых стратсессий	5	26	20	21	29

стика», ФГК, «РЖД Бизнес Актив», БФ «Почёт». С каждым годом мы всё больше и больше работаем с ДЗО.

– **Дискуссии проводят профессиональные архитекторы группового обсуждения, получившие образование фасилитаторов – людей, обеспечивающих успешную групповую коммуникацию. В России не так много таких сертифицированных специалистов. Каким образом сегодня университет развивает команду своих фасилитаторов?**

– Прежде всего нужно сказать, что в команде работают сертифицированные фасилитаторы, которые прошли несколько этапов обучения и защитили право проводить стратегические сессии. При этом внутри университета накоплена собственная экспертиза проведения групповых обсуждений, и мы передаём свой опыт и знания коллегам – начинающим специалистам. К тому же пользуемся возможностями рынка – обучаем своих сотрудников в разных компаниях.

Хочу отметить, что фасилитаторы Университета РЖД – это профессионалы, которые под ключ реализуют сессии, методически прорабатывают каждое мероприятие, зная специфику работы железнодорожников, и готовы справиться с задачами любой сложности. И нам важно получать обратную связь не только у заказчиков, но и у наших коллег-экспертов из профессионального сообщества.

Нескромно, но скажу, что компетентность сотрудников Университета РЖД получает высокую оценку не только внутри компании, но и в рамках всей России. Нас приглашают как экспертов на отраслевые форумы и конференции, мы делимся опытом и участвуем в престижных конкурсах. Например, в 2022 году один из наших ведущих бизнес-тренеров Наталья Манько признана «Лучшим фасилитатором года» в престижном профессиональном сообществе. В 2023 году мы не собираемся останавливаться на достигнутом. Впереди – ещё больше грандиозных планов и проектов.

ПУБЛИКАЦИЯ

БЕСЕДОВАЛА МАРИНА ЛЕПИНА



Сборник задач

Вузы и бизнес работают над решением



АЛЕКСАНДР САВЕРКИН/ИД «ГУДО»

Разрыв между особенностями подготовки специалистов и реальными потребностями рынка труда – серьёзная проблема системы образования. Решить её возможно только во взаимодействии вузов и бизнеса. Учебные заведения должны быть заинтересованы в том, чтобы их выпускники обладали актуальными знаниями и навыками, а также были востребованы на производстве. Работодатели, в свою очередь, должны поддерживать талантливых студентов, чтобы те после получения диплома смогли сразу же приступить к работе и не нуждались в переобучении. По такому пути в настоящее время идёт Российский университет транспорта (МИИТ), который совместно с предприятиями-партнёрами активно внедряет в образовательный процесс проектное обучение.

Студенты вуза решают конкретные задачи, направленные на развитие отрасли. К проектной работе подключены все институты и академии РУТ (МИИТ). В учебный план даже включена соответствующая дисциплина. Идеи для проектов может предложить любая внешняя организация, а также любой студент или сотрудник университета. Студенты в ходе работы над проектами приобретают важные навыки командной работы и деловой коммуникации. Они изучают индустрию через проектирование и апробирование принципиально новых решений, получают навыки эффективного взаимодействия с коллегами и партнёрами, изучают нюансы проектного подхода. «Проектная деятельность рассматривается как способ развития личности студентов и их профессиональной подготовки», – подчеркнула директор Института международных транспортных коммуникаций РУТ (МИИТ) Ирина Карапетянц.

В проектную работу включены основные партнёры РУТ (МИИТ), в частности предприятия и филиалы ОАО «РЖД», а также АО «ВНИИЖТ», ГУП «Московский метрополитен». Совместно с отраслевыми экспертами разработан перечень кейсовых заданий, которые были предложены студентам университета для решения осенью прошлого года.

«Компании-партнёры не просто ставили задачи по решению прикладных проектных кейсов, но и были вовлечены в учебный процесс, помогая тем самым актуализировать содержание образовательной про-



РУТ (МИИТ)



АЛЕКСАНДР САВЕРКИН / ИД «ГУДО»

граммы. Именно такой образовательный формат позволяет готовить высококвалифицированные кадры и укрепляет сотрудничество с будущими работодателями наших выпускников», – отметил директор академии «Высшая инженерная школа» Олег Покусаев.

В течение семестра проектные команды трудились над реализацией своих уникальных идей. Студенты не только получали колоссальный опыт применения знаний на практике, но и учились способам постановки и решения реальных бизнес-задач.

На недавнем итоговом мероприятии 14 команд студентов из восьми институтов и акаде-

мий РУТ (МИИТ) презентовали свои лучшие технологические разработки экспертному жюри. Как отметили эксперты, каждый проект по-своему уникален и отражает широкий спектр актуальных задач и перспектив развития. Так, студенты академии «Высшая инженерная школа» представили проект «Приложение по прогнозированию тенденций транзитных грузовых перевозок», заказчиком которого выступил Центр фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД». Цель проекта – создание приложения, позволяющего прогнозировать объёмы перевозок транзитных грузов на основе моделей машинного обучения.

Компании-партнёры не просто ставили задачи по решению прикладных проектных кейсов, но и были вовлечены в учебный процесс, помогая тем самым актуализировать содержание образовательной программы

Ещё одна команда академии работала над проектом «HR-бот для АО «Центральная ППК». Была выявлена основная проблема – отсутствие удобного формата информирования будущих сотрудников компании об этапах прохождения собеседования и получения от них обратной связи. Для её решения студенты разработали Telegram-бот с функциями сопровождения, информирования и напоминания об этапах прохождения собеседования соискателей в процессе трудоустройства, а также создали удобный веб-интерфейс для HR-менеджеров компании.

Проектные задания на весенний семестр уже доступны для студентов (познакомиться с ними можно в разделе «Витрина проектов» на сайте университета). Среди представленных кейсов «Утилизация железобетонных шпал» (необходимо разработать метод утилизации железобетон-

Также студентам предлагается подумать над тем, как усилить безопасность на пешеходных переходах через железнодорожные пути. «При пересечении железнодорожных путей по пешеходному переходу пешеход может не обратить внимание на предупреждающие знаки и сигналы. Имеющиеся технические решения не всегда обеспечивают привлечение внимания, если пешеход, например, идёт в наушниках и с надвинутым капюшоном, – говорится в пояснительной записке к заданию. – Предлагается подумать над разработкой световых, звуковых и иных устройств оповещения; устройств для создания препятствий (турникетов, потоков воздуха, подушек безопасности и так далее)».

Ещё один проект от ОАО «РЖД» – «Цифровой контроль машинистов». «Компания хочет по-

Студенты разработали Telegram-бот с функциями сопровождения, информирования и напоминания об этапах прохождения собеседования соискателей в процессе трудоустройства, а также создали удобный веб-интерфейс для HR-менеджеров компании

ных шпал на месте их изъятия); «Разработка проекта нематериальной мотивации» (предлагается разработать программы индивидуальной мотивации сотрудников предприятий железнодорожного транспорта); «Виртуальный проводник» (разработка IT-решения для максимально быстрой и удобной проверки документов при проходе пассажиров в вагон); «Управление углеродным следом железнодорожного транспорта» (разработка формализованной процессной модели оценки и управления углеродным следом); «Разработка клиентоориентированных расписаний пригородных электропоездов» (предложить варианты улучшения существующих расписаний пригородных электропоездов в части удобства для пассажиров).

высить уровень контроля локомотивной бригады, но не может, так как существующие средства контроля не дают возможности комплексного и автоматического анализа состояния локомотивной бригады, а также задействуют дополнительные ресурсы и являются разрозненными», – говорится в задании. Студентам предлагается подумать над IT-решениями, которые могли бы анализировать речь машиниста и диспетчера при переговорах, а также анализировать изображения на камере с целью получения общей информации о состоянии машиниста. Готовые проекты будут представлены на суд экспертного жюри в конце весеннего семестра.

ИЮЛИЯ

Юлия Антич



СЕРГЕЙ САРАТОВ,
НАЧАЛЬНИК ДЕПАРТАМЕНТА
УПРАВЛЕНИЯ ПЕРСОНАЛОМ



АЛЕКСАНДР КИРАСНИЧУК / ПРЕСС-СЛУЖБА РЖД

Для сильных и выносливых

В апреле стартуют региональные этапы чемпионата профессионалов РЖД

С 2021 года в компании проводятся региональные этапы чемпионата профессионалов РЖД (раньше мероприятие называлось Корпоративным чемпионатом профмастерства RZDSkills). В этом году состоится финал чемпионата, в котором примут участие победители всех региональных этапов за три года. «Пульт управления» побеседовал с начальником Департамента управления персоналом Сергеем Саратовым о том, как будет проходить чемпионат в этом году и какой будет его заключительная стадия.

– Сергей Юрьевич, весной стартуют региональные этапы чемпионата профессионалов РЖД. Как они будут проходить?

– 11 апреля чемпионат откроет Центральная дирекция управления движением. У филиала самый масштабный чемпионат для своих работников, ежегодно до-

взаимодействия между участниками, а значит, более слаженной дальнейшей работе и организации бесперебойного перевозочного процесса.

– В чём особенность чемпионата в этом году?

– Начнём с того, что мы изменили название чемпионата, сохранив при этом высокий стандарт его проведения. Также изменился фирменный стиль чемпионата. Отдельное внимание мы уделили наградной продукции и благодарим Департамент корпоративных коммуникаций за содействие в этом вопросе.

Следующее важное изменение – мы начинаем использовать цифровую платформу, разработанную совместно с IT-блоком. Она позволит оптимизировать время на проведение конкурсов, исключит лишнюю бумажную работу экспертов и сделает прозрачными оценки конкурсантов. Эта система также будет доступна для работников кадрового блока. Мы очень рассчитываем, что результаты чемпионата станут

Каждый филиал и дороги самостоятельно планируют график проведения региональных этапов, исходя из нагрузки своих работников, а также доступности инфраструктуры

бавляются новые соревнования и расширяется круг участников. В этом году движенцы проведут конкурсы среди составителей поездов, начальников и дежурных по станции, а также операторов сортировочной горки.

Каждый филиал и дороги самостоятельно планируют график проведения региональных этапов, исходя из нагрузки своих работников, а также доступности инфраструктуры. При этом мы всегда поддерживаем те дороги, которые организуют единый чемпионат в своём регионе, объединяя несколько конкурсов на одной площадке. Такая традиция сложилась, например, на Куйбышевской железной дороге. Такой подход позволяет на региональном уровне создать праздничную и торжественную атмосферу, а также способствует налаживанию межфункционального

основой для построения индивидуальной траектории развития участников и точечной корректировки учебных программ.

Также на базе Системы дистанционного обучения ОАО «РЖД» (СДО) мы запускаем собственную программу подготовки экспертов, которую можно будет проходить в любое время в течение года. Она призвана заранее подготовить экспертов к происходящему на площадке, объяснить им особенности судейства, а также познакомить с регламентом соревнований.

Сертификат об успешном прохождении курса в СДО станет обязательным условием допуска экспертов на конкурсную площадку. Курс может быть полезен и тем, кто хочет стать экспертом и проводить соревнования: он даёт полное понимание не только преимуществ методики и ценности результатов, но и того,



что нужно делать, чтобы самостоятельно проводить конкурс.

И ещё один важный момент – в 2023 году мы впервые планируем выйти за рамки корпоративного чемпионата и вывести свой конкурс для специалистов по управлению персоналом на Международный чемпионат высокотехнологичных профессий Хайтек. Компетенция затрагивает основные аспекты деятельности по управлению персоналом, и её вывод на общероссийский уровень позволит РЖД возглавить формирование нового профессионального HR-сообщества.

Финал проводится впервые – это будет масштабное и амбициозное мероприятие, ведь его очень ждут наши работники, прошедшие региональные этапы

– Будут ли представлены новые компетенции на чемпионате?

– Безусловно. Сейчас в разработке семь новых компетенций. Заявки на новые компетенции подали и те филиалы, которые уже участвуют в чемпионате (Западно-Сибирская железная дорога, Центральная дирекция инфраструктуры, Департамент социального развития, Центральная дирекция пассажирских устройств), к ним присоединилась Дирекция капитального ремонта и реконструкции объектов электрификации и электроснабжения железных дорог. Мы рады, что строители также станут участниками чемпионата, так как в дальнейшем победители корпоративного чемпионата смогут выйти на соревнования государственного и международного уровня. Также по всей сети пройдут конкурсы для специалистов по организации и нормированию труда.

Отмечу, что в этом году некоторые дороги вышли с инициативой провести конкурсы по сварочным технологиям, а также управлению бульдозером для сотрудников Дирекции аварийно-восстановительных работ. Думаю, что это будут одни из самых зрелищных соревнований, и я очень советую их посетить.

Несколько новых компетенций будут представлены в финале, например метрология и контрольно-измерительные приборы, рекрутинг, охрана окружающей среды.

– Расскажите, как планируется провести финал чемпионата?

– Финал проводится впервые, это будет масштабное и амбициозное мероприятие, ведь его очень ждут наши работники, прошедшие региональные этапы. Думаю, не меньше его ждут и руководители, которые организовали отборочные соревнования по всей сети железных дорог и готовят конкурсные площадки в Екатеринбурге.

Финал должен стать новым эталоном конкурсов профессионального мастерства в компании, событием, участие в котором станет честью для каждого железнодорожника.

Планируем, что в Екатеринбург приедут более 2000 железнодорожников, для них будет организовано 40 конкурсов по основным направлениям производственной деятельности компании, например управление движением и подвижным составом, содержание инфраструктуры, развитие пассажирских сервисов.

Для проведения финала департаменты аппарата управления, его структурные подразделения, а также филиалы ОАО «РЖД» совместно с Департаментом управления персоналом, Центром организации подготовки и развития рабочих профессий и Корпоративным университетом РЖД разработали по-настоящему сложные и увлекательные конкурсные задания. Уверен, финал станет полезным и запоминающимся событием для всех его участников.

– На каких площадках пройдут финальные соревнования?

– Всего будет четыре площадки. Центральная локация – это реконструированное историческое депо на станции Екатеринбург-Пассажирский, которое сможет вместить до тысячи человек. Здесь будет проходить церемония открытия и закрытия. Мы полностью восстановили архитектурный облик депо, используя современные технологии и материалы.

Для соревнований движенцев, машинистов погрузчиков, а также командного конкурса будут использоваться отремонтированные станция Шарташ и учебный центр.

На производственной базе дистанции гражданских сооружений пройдут конкурсы с применением специализированной транспортной техники.

Наконец, Детская железная дорога и кванториум станут площадками для чемпионата юных железнодорожников, который будет проводиться в компании впервые.

После финала чемпионата все конкурсные площадки будут функционировать как часть производственной инфраструктуры Свердловской железной дороги с обновлёнными рабочими местами.

– А что запланировано в неофициальной части финала чемпионата?

– Мы планируем насыщенную культурно-патриотическую программу. Участники и гости чемпионата смогут посетить образцовые железнодорожные объекты, объекты культурного наследия, спектакли актёров театра БФ «Почёт», а также принять участие в тематических мастер-классах, волонтерских акциях и образовательном треке Корпоративного университета РЖД.

Отдельным треком в рамках Года здоровья будут активности на спортивном дворе для всех участников, он позволит в свободное время с пользой провести время на свежем воздухе.

Будет организована интересная программа для студентов, а также для тех работников, которые не участвуют, но интересуются чемпионатом и хотели бы популяризировать его в своих подразделениях.

Мы дадим возможность каждому работнику компании почувствовать себя частью этого большого события – будет организована прямая трансляция со всех площадок чемпионата, особенно зрелищные моменты будут показывать корпоративное телевидение.

– Что получат победители и финалисты чемпионата?

– Все участники и гости первого финала чемпионата профессионалов РЖД получат крайне интересный опыт, ведь впервые в одном месте встретятся лучшие представители более 50 профессий. Кроме того, победители получают денежные премии и заветный Кубок, который им вручат руководители компании.

– Что вы пожелаете участникам и организаторам?

– Всем участникам я желаю смелости: дерзайте, проявляйте себя, думайте над нестандартными решениями. И конечно, каждому желаю самой важной в жизни победы – победы над собой. Будет сложно, но интересно.

Ну а организаторам я желаю спокойствия и стрессоустойчивости – организовывать мероприятия такого масштаба действительно непросто. Но отзывы наших участников, которые год от года всё лучше и лучше, стоят того, чтобы мы продолжали двигаться вперёд.

Думаю, и участникам, и организаторам придаст силы известная цитата Конфуция: «Когда заканчиваются силы, начинается характер. Когда заканчивается терпение, начинается выносливость».

БЕСЕДОВАЛА ДАРЬЯ ЧИКИРКИНА



Стандарт работы

ОАО «РЖД» развивает систему профквалификаций

В России продолжается работа по внедрению национальной системы профессиональных квалификаций. К ней подключены ведущие отечественные предпри-

ятия, в том числе ОАО «РЖД». В прошлом году компания актуализировала несколько отраслевых профессиональных стандартов, а также приняла участие в разработке первого профстандарта в области квантовых коммуникаций.

Профессиональные стандарты описывают область деятельности,

содержание трудовых функций и необходимые для их выполнения знания и умения, а также ряд других параметров, характеризующих специфику труда. ОАО «РЖД» одним из первых предприятий в стране приступило к разработке профстандартов несколько лет назад. «Сам процесс разработки

Профессиональный стандарт является «живым» документом, в котором на регулярной основе отражаются все актуальные изменения, в том числе обусловленные развитием современных цифровых технологий

проекта профессионального стандарта предполагает проведение экспертного обсуждения специалистами предприятий, где применяются соответствующие производственные процессы, и на этом этапе в ОАО «РЖД» взаимодействие давно отработано. В настоящее время профстандартами охвачены все специфические для отрасли профессии и специальности», – рассказал генеральный директор Общероссийского отраслевого объединения работодателей железнодорожного транспорта («Желдортранс») Сергей Чаплинский.

Всего в области железнодорожного транспорта разработано и применяется более 90 профессиональных стандартов и рекомендовано к применению свыше 190 профстандартов, относящихся к ведению советов по профессиональным квалификациям других отраслей. И работа в этом направлении продолжается. Так, ОАО «РЖД» совместно с АНО «Центр обеспечения цифровой трансформации» разработали первый профстандарт «Специалист по монтажу и технической эксплуатации квантовых сетей». Он утверждён Минтруда, зарегистрирован Минюстом и вступил в силу

с 1 марта этого года. Экспертами были определены два вида профессиональной деятельности: монтаж и техническая эксплуатация сетей квантовых коммуникаций; разработка, проектирование и опытная эксплуатация оборудования сетей квантовых коммуникаций.

В России уже успешно реализуются образовательные программы в области квантовых коммуникаций. Наличие профессиональных стандартов позволит в том числе обеспечить единство требований к формированию таких программ для подготовки высококвалифицированных кадров в области квантовых коммуникаций и оценке их квалификации. Это также поможет молодёжи эффективнее планировать своё обучение и будущий карьерный рост, а действующим специалистам – выбрать нужные программы дополнительного профессионального образования для повышения квалификации.

Также в прошлом году ОАО «РЖД» актуализировало несколько профстандартов в области железнодорожного транспорта. Среди них «Работник по контролю состояния железнодорожного пути и искусственных сооружений железнодорожного транспорта»;

«Инспектор по контролю за техническим содержанием зданий и сооружений железнодорожного транспорта»; «Работник восстановительного поезда»; «Руководитель подразделения организации железнодорожного транспорта». В этом году предусмотрена актуализация ещё четырёх отраслевых профстандартов: «Регулировщик скорости движения вагонов железнодорожного транспорта»; «Работник по коммерческому осмотру вагонов в поездах, приёму и выдаче груза и багажа»; «Проводник пассажирского вагона»; «Осмотрщик-ремонтник вагонов, осмотрщик вагонов»; «Руководитель железнодорожного вокзала, железнодорожного вокзального комплекса». «Цель процедуры актуализации профессиональных стандартов – возможность скорейшего их применения и внедрения в условиях быстро меняющихся технологических процессов. Профессиональный стандарт является «живым» документом, в котором на регулярной основе отражаются все актуальные изменения, в том числе обусловленные развитием современных цифровых технологий», – подчеркнул Сергей Чаплинский.

Юлия Антик



Ид. «Гудок»



Волонтерство как стиль жизни

Студенты отраслевых вузов записываются в добровольцы

В последние годы в России наблюдается положительная динамика вовлечённости граждан в волонтерскую деятельность. Так, за последние семь лет количество добровольцев выросло в пять раз: если раньше этой работой занимались 3% населения, то сейчас – 15%. Такие данные были озвучены на недавнем международном форуме гражданского участия #МЫВМЕСТЕ.

Большую активность в добровольческой работе проявляет молодёжь. Во многом этому

экологическое, социальное, донорство, медиаволонтерство. В прошлом учебном году было проведено 142 мероприятия, в которых приняли участие 180 студентов-волонтеров. Так, ребята посетили пансионат для пожилых людей «Алтуфьево». Они организовали для его постояльцев праздничный концерт. Также волонтеры участвовали в организации выставки-пристройства кошек «Любимые друзья». По итогам 2021/22 учебного года центр «Открытое сердце» вошёл в десятку самых активных волонтерских организаций вузов Москвы.

В Красноярском институте железнодорожного транспор-

За последние семь лет количество добровольцев выросло в пять раз: с 3% населения до 15%

способствуют соответствующие программы и проекты, инициированные российскими университетами, в том числе отраслевыми.

Отряды спецназначения
Волонтерская работа в отраслевых вузах поставлена «на рельсы» – там действуют добровольческие отряды и подразделения.

Например, в Российском университете транспорта (МИИТ) создан волонтерский центр «Открытое сердце». Работа в нём ведётся по восьми направлениям: событийное, спортивное, патриотическое, помощь животным,

та (филиал Иркутского государственного университета путей сообщения) работает волонтерский центр «Мы рядом!». Его сотрудники проводят мероприятия для ветеранов, детей из детских домов и людей с ограниченными возможностями здоровья, экологические и донорские акции. Также студенты помогают в организации мероприятий Красноярской железной дороге. «Дело, которым мы занимаемся, – это прежде всего добро. Добро, которое мы стремимся дарить всем, ведь улыбки и благодарности людей, которым мы помогли, дают нам веру в то, что мы не зря тратим свои силы и



свое время. Для каждого человека, который хочет творить добро, мы найдём дело. Для нас добровольчество – стиль жизни», – подчеркнули в центре.

В ИргУПСе действует волонтерский отряд «Горячие сердца». За последнее время студенты приняли участие в таких акциях, как «Георгиевская ленточка» и «Бессмертный полк», «Всемирный день психического здоровья» (организация встреч и мероприятий с психологами), «Помогите братьям нашим меньшим!» (сбор помощи приютам для животных), «Чистая квартира» (помощь по дому ветеранам войны, труженикам тыла, ветеранам БАМа), и других.

В Узловском железнодорожном техникуме (филиал Петербургского государственного университета

путей сообщения) действует отряд «Волонтеры Победы». «Каждый из нас чтит историю. Не зная своего прошлого, нельзя построить будущее. Мы считаем, что молодёжь должна с почтением относиться к заслугам наших воинов перед Отечеством. Невозможно переоценить подвиг наших ветеранов», – подчеркнули в отряде.

Волонтеры отряда приняли участие в организации эколого-патриотической акции по высадке деревьев в сквере Ветеранов, приуроченной к 80-летию обороны Тулы и 80-летию освобождения Узловой от немецко-фашистских захватчиков.

Всероссийские акции

Помощь волонтеров особенно необходима в моменты масштабных событий, мероприятий и чрезвычайных ситуаций. Яркий пример

тому – пандемия COVID-19. За время острой фазы распространения вируса в рамках акции #МЫВМЕСТЕ более 200 тыс. волонтеров и 9 тыс. организаций оказали помощь свыше 6,5 млн человек по всей стране.

«Добровольцы помогали врачам в «красных» зонах, а также пенсионерам и согражданам с ограниченными возможностями. Они информировали граждан о возможностях вакцинации», – рассказал первый замглавы администрации президента РФ Сергей Кириенко на первом заседании организационного комитета Международной премии #МЫВМЕСТЕ.

Присоединились к этой работе и волонтеры из отраслевых вузов. Так, например, волонтеры

медики медицинского колледжа Петербургского государственного университета путей сообщения (ПГУПС) оказывали адресную помощь пожилым людям, покупали нуждающимся товары первой необходимости и лекарства, а также информировали людей о наличии горячей линии для обращения за помощью.

Студенты-волонтеры Курского железнодорожного техникума (филиала ПГУПС) присоединились к организации работы регионального штаба акции #МЫВМЕСТЕ. Они принимали заявки от людей, нуждающихся в помощи в связи со сложной эпидемиологической обстановкой, оказывали

организовали волонтерские штабы для оказания психологической помощи и организации связи военнослужащих с родственниками, сбора гуманитарной помощи.

К волонтерской работе присоединяются как студенты, так и профессорско-преподавательский состав. В частности, в штабе Сибирского государственного университета путей сообщения проводились консультации по вопросам, связанным с частичной мобилизацией обучающихся, сбора гуманитарной помощи, проведения мероприятий и получения психологической поддержки.

Сотрудники, преподаватели и студенты Сибирского колледжа

подразделение ситуационного штаба акции #МЫВМЕСТЕ. В сентябре прошлого года студентами-волонтерами там был развернут пункт приема гуманитарной помощи для жителей Донбасса, военнослужащих и членов их семей.

«Мы провели большую работу по информированию людей о нашей акции. Были составлены объявления, памятки, написаны посты, проведены личные беседы со студентами», – пояснила организатор акции, студентка факультета «Экономика, логистика и менеджмент» Ангелина Ровинских.

В результате проведения акции было собрано около 400 единиц гуманитарной помощи. Студен-

В сентябре прошлого года студентами-волонтерами СамГУПС был развернут пункт приема гуманитарной помощи для жителей Донбасса, военнослужащих и членов их семей

помощь в доставке продуктов на дом, принимали звонки в call-центре и переадресовывали заявки в региональный штаб для дальнейшей работы.

В настоящее время работа волонтеров в рамках акции #МЫВМЕСТЕ сконцентрирована на оказании помощи семьям военнослужащих, а также гражданам, эвакуированным с территорий Донецкой и Луганской народных республик, Запорожской и Херсонской областей.

При поддержке Минобрнауки в рамках акции российские вузы

транспорта и строительства (филиал Иркутского государственного университета путей сообщения) приняли участие в сборе гуманитарной помощи жителям ДНР и ЛНР. На собранные средства были приобретены товары первой необходимости. За участие в акции колледж получил Благодарственное письмо Всероссийской общественной молодежной организации «Всероссийский студенческий корпус спасателей».

В Самарском государственном университете путей сообщения (СамГУПС) также организовано

ты СамГУПС также провели патриотическую акцию в поддержку прошедших референдумов на территориях Донецкой и Луганской народных республик, Херсонской и Запорожской областей. «В масштабной патриотической акции участвовали около 200 студентов разных курсов и факультетов университета. «Мы вместе, мы едины» – именно эти слова стали главными для всех участников», – рассказал начальник управления воспитательной работы СамГУПС Искандер Туркменов.

Юлия Антч



TACC



RU.WIKIPEDIA.ORG

Министр Временного правительства

Николай Некрасов управлял
железными дорогами до 2 июля 1917 года

Министром путей сообщения Временного правительства 2 марта 1917 года, 106 лет назад, был назначен Николай Виссарионович Некрасов. Четыре месяца, в течение которых он возглавлял ведомство, были временем надежд и испытаний для российских железных дорог. Об одном из самых неизвестных и недооценённых министров и рассказывает сегодня «Пульт управления», опираясь на редкие (в том числе архивные) источники.

Жизни и работе Некрасова до революции 1917 года могли бы позавидовать многие современники. Сын священника, в 1902 году он получил диплом инженера-транспортника и уехал учиться в аспирантуру за границу. Вернувшись в Россию через два года, стал профессором Томского инженерного института. В

Не был он и оторванным от народа политиком: во время многочисленных поездок на строящиеся мосты Некрасов не упускал случая пообщаться с инженерами, техническими специалистами и рабочими-железнодорожниками. Судя по всему, он прекрасно разбирался и в механике управления паровозом, так как несколько раз водил локомотивы во время опытных поездок по только что открытым мостам.

Во время Первой мировой войны Некрасов принимал самое активное участие в работе Всероссийского транспортного комитета, координировавшего пути сообщения и помогавшего перевести работу транспорта на обслуживание военных нужд. 2 марта 1917 года он был назначен министром путей сообщения во Временном правительстве России, сформированном Думой. Он выступал за включение умеренных социалистов (меньшевиков и социалистов-революционеров) в правительство и сохранил свой пост в либе-

Некрасов сумел быстро завоевать популярность среди левых сил, издал циркуляр о праве профсоюза железнодорожников на общественный контроль и наблюдение над деятельностью путейского ведомства

конце 1905 года, в разгар революционных событий, он стал одним из основателей Конституционно-демократической партии (кадеты) и возглавил её региональное отделение в Ялте, а вскоре был избран депутатом третьей (1907) и четвёртой (1912) Государственных дум. С 1909 по 1915 год Николай Некрасов был членом Центрального комитета партии, где занимал левые позиции.

Всё это время Некрасов не оставлял и профессиональную деятельность, успев опубликовать более десятка работ по теоретическим и практическим проблемам мостостроения, в том числе две монографии, сохранявшие своё значение ещё много лет.

рально-социалистическом коалиционном правительстве, созданном 5 мая.

О его первых месяцах в новой должности историк железнодорожного транспорта Леонид Корнев пишет так: «Некрасов сумел быстро завоевать популярность среди левых сил, издал циркуляр о праве профсоюза железнодорожников на общественный контроль и наблюдение над деятельностью путейского ведомства. Удовлетворил требования рабочих и служащих о повышении заработной платы».

Но это было только начало – планы Некрасова простирались куда дальше, и хотя его работа на посту министра путей сообщения была недолгой, она была чрезвычайно важна в контексте событий 1917 года.



Через 10 лет он вспоминал: «Мы были вынуждены во многом взять на себя задачу почти неподъемную, по углублению и расширению революции среди рабочих железнодорожников, но вместе с тем не допустить развала единой железнодорожной сети хотя бы в Российской Республике. Опасения наши воплощались в жизнь с пугающей отчетливостью – почти каждый день приходили сообщения о разрыве магистральных путей на границах, а наши попытки вновь соединить их наталкивались на сопротивление, причём иногда вооружённое. Кроме того, на глазах падала и управляемость железных дорог – множество паровозов и вагонов вышли из строя, не проводился даже самый необходимый ремонт, были нарушены все расчёты, основанные на прежних графиках и планах. Рушилось важнейшее сообщение продовольствием, на десятках складов скопились сотни тонн зерна, которое уже начинало

гнить. Главное же, не было никакой уверенности, что поезд, следующий даже из Москвы в Петроград, не будет остановлен на половине пути и вообще достигнет конечной станции... Я не был и не мог быть сторонником жёстких мер, так как в те месяцы мы уже ясно понимали, что любая попытка повернуть революцию вспять будет иметь своим последствием только усиление революционного движения. Необходимо было договариваться».

Некрасов имел полное право так писать: кроме участия в многочисленных – иногда через день – митингах перед железнодорожниками, на которых оценивалась его политическая позиция как главы Министерства пути и сообщения, он успел провести десятки встреч с будущими членами Викжеля – главного профсоюзного органа железнодорожников, – с директорами (в том числе и бывшими) управляющих железнодорожных компаний, наконец, с представителями быстро

Мы должны были пройти между Сциллой контрреволюции и Харибдой стихийного бунта. В том и другом случае нам грозила окончательная потеря управляемости железных дорог

обретающих независимость окраин Российской империи, выступавших, в частности, за передачу местных железных дорог в их полное владение.

В конце июня Некрасов был одним из представителей Временного правительства на переговорах с Украинской радой, которая предоставила Украине определённую автономию в составе России. При этом Некрасов внёс решающий вклад в сохранение железнодорожного сообщения между Россией и Украиной.

Следует отметить, что негласные договоры и соглашения (почти всегда заключавшиеся устно), которые позволяли продолжить работать железным дорогам, держались почти исключительно на личном авторитете Николая Некрасова. Даже самым неуступчивым викжелевцам бывало достаточно его честного слова, чтобы призвать рабочих железнодорожников вернуться на свои места.

Энциклопедия «Томский политех» свидетельствует: «27 мая Некрасов издал правительственный циркуляр о совместной деятельности железнодорожной администрации с профсоюзом железнодорожников: последнему предоставлялось право общественного контроля и наблюдения за работой железнодорожников и дачи указаний ответственным лицам».

Неустойчивость своего положения Некрасов прекрасно осознавал. Вот что он писал об этом в 1927 году (уже с оглядкой на цензуру и возможные последствия): «Мы должны были пройти между Сциллой контрреволюции и Харибдой стихийного бунта. В том и другом случае нам грозила окончательная потеря управляемости железных дорог, что всего через несколько дней должно было привести к полной остановке всей хозяйственной и экономической жизни огромной страны. Что делать, как восстанавливать движение, каких людей для переговоров на местах посылать в чернозёмные губернии, на Урал, в Сибирь, на Дальний Восток, на Кавказ, в Царицын – этого не знал никто. Мы исходили из того, что любая попытка усиления контроля, предпринятая министерством по линии правительства, будет воспринята рабочими железнодорожника-

ми в штывы, а вместе с тем может быть использована и контрреволюционной партией. Но, с другой стороны, к июлю 1917 года мы уже не знали, с кем договариваться. Будущие викжелевцы прибывали в Москву на учредительный съезд железнодорожников, но при этом даже боялись загадывать, удастся ли им вернуться обратно. Договорённости, которые я не без труда достигал с каким-нибудь местным комитетом или советом утром, надо было подтверждать в течение дня, но даже при этом не было уверенности, что к вечеру они сохранят силу».

2 июля Некрасов подал в отставку с поста министра путей сообщения, однако оставался членом Временного правительства вплоть до Октябрьской революции.

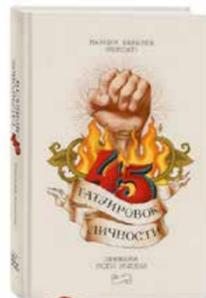
В двадцатые годы его профессиональный опыт был вновь востребован: Некрасов консультировал советских инженеров при строительстве новых мостов, преподавал в МГУ, служил в правлении Всероссийского центрального союза потребительских обществ (Центросоюза), где немало поспособствовал налаживанию новых логистических цепочек и улучшению снабжения продовольствием.

13 июня 1939 года Некрасова арестовали по вымышленному обвинению во вредительстве и организации контрреволюционной террористической группы. 14 апреля 1940 года выдающийся железнодорожник был расстрелян. Реабилитировали Некрасова только 12 марта 1991 года. Его воспоминания до сих пор ждут своей публикации.

Владимир Максаков



Библиотека Корпоративного университета РЖД»



МАКСИМ БАТЫРЕВ
«45 ТАТУИРОВОК ЛИЧНОСТИ. ПРАВИЛА МОЕЙ ЖИЗНИ»
Издательство «МАНН, ИВАНОВ И ФЕРБЕР»
2019 ГОД

«45 татуировок личности...» продолжает серию книг Батырева, объединившую принципы и правила эффективного руководителя, предпринимателя, работника, личности – человека, желающего быть лучшей версией себя. Выбранный автором приём – транслировать свои идеи через метафоры-татуировки – позволяет наглядно и доходчиво объяснить основные правила эффективной жизни. Это практические советы, которые помогут выстроить каждому свой путь развития, сделать свой трафарет татуировок личности. ППЖ – моя любимая татуировка из книги. Её суть: чтобы что-то изменить, нужно просто поднять пятую точку (не совсем дословно, но аббревиатура, думаю, понятна). Уверен, после прочтения и у вас появится своя любимая мотивирующая татуировка. Книга по стилю больше напоминает увлекательный разговор с опытным наставником, который легко и просто излагает свои истины, рассказывает о пройденном пути, делится своими жизненными выводами и даже знакомит с ошибками, чтобы читатель мог их избежать. Автор через живые и яркие истории раскрывает каждую татуировку. Благодаря этому ментальная краска от татуировки проникает в кожу, и каждое жизненное правило становится ближе и понятнее. Многие собранные принципы не являются чем-то новым и уникальным. Главная польза этой книги в том, что она заставляет нас задуматься над правильностью поступков и принятых решений, осознавать собственную уникальность и побуждает к действию, является осязаемым толчком к развитию. Ведь нужно всего лишь ППЖ.

Василий Пак,
БИЗНЕС-ТРЕНЕР
КОРПОРАТИВНОГО
УНИВЕРСИТЕТА РЖД,
ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ
ФИЛИАЛ



ЛИЧНЫЙ АРХИВ



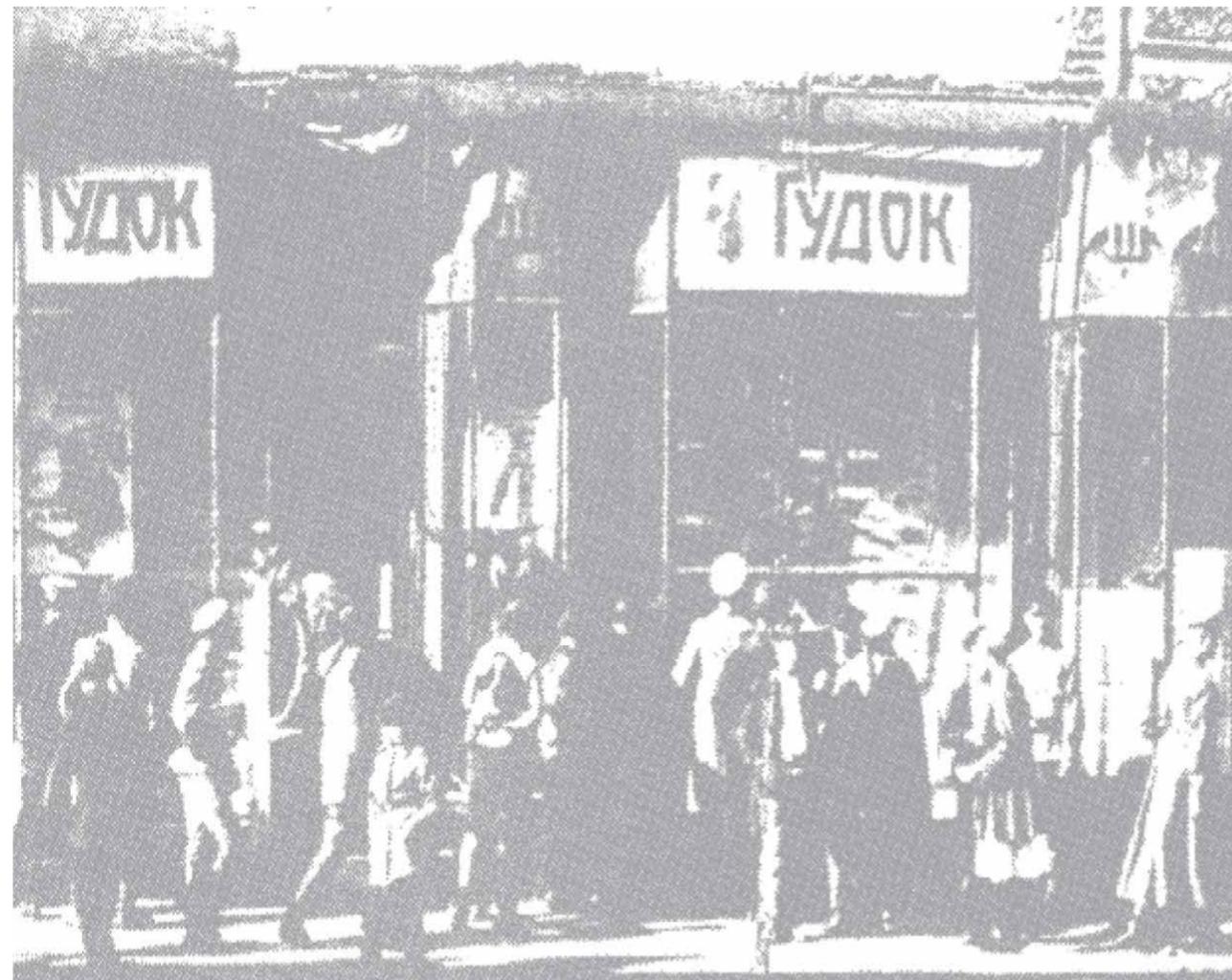
Кирилл Еременко
«РАБОТА С ДАННЫМИ В ЛЮБОЙ СФЕРЕ: КАК ВЫЙТИ НА НОВЫЙ УРОВЕНЬ, ИСПОЛЬЗУЯ АНАЛИТИКУ»
Издательство «Альпина Паблишер»
2021 ГОД

Почему так важно сегодня заниматься аналитикой? Потому что за всеми изобретениями, технологиями, меняющими мир, стоит именно наука о данных. Автор показывает, как данные удовлетворяют наши потребности, проводя аналогию с пирамидой Маслоу. Так, физиологические факторы – основные потребности людей для простого выживания – сегодня удовлетворяются благодаря технологиям анализа загрязнённости воздуха, воды и т.д. А потребность в принадлежности к социальной среде может быть решена с помощью соцсетей. Очевидно, что развитие науки о данных пошло на пользу многим областям жизни. Автор даёт советы, как приступить к анализу данных, развенчивает мифы о сложности профессии и показывает шаги аналитика от сбора данных до презентации результатов. Слово детектив, аналитик проявляет креативность и формирует идеи, которые предстоит проверить. Затем примеряет на себя роль консультанта, беседуя с лицами, принимающими решения. В книге нет ни одной строки кода, так как многие инструменты анализа доступны онлайн, а понятие аналитики гораздо шире, чем программное обеспечение. Важно получить понимание о том, как правильно подготовить данные, заставить их говорить, проанализировать и визуализировать. За самыми мощными аналитическими моделями стоит интуиция. Эта книга поможет проанализировать ваш опыт, понять свои сильные и слабые стороны.

Евгения Ерофеева,
РУКОВОДИТЕЛЬ
НАПРАВЛЕНИЯ
ИНФОРМАЦИОННЫХ
ТЕХНОЛОГИЙ
КОРПОРАТИВНОГО
УНИВЕРСИТЕТА РЖД



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
