

ПУЛЬТ УПРАВЛЕНИЯ

№ 02 (100) 2024

ЖУРНАЛ ДЛЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ КОМПАНИЙ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

WWW.PULT.GUDOK.RU

2,6 трлн руб.

составили доходы компании,
увеличившись в полтора раза
за шесть лет



Движение без остановок

ОПРЕДЕЛЕННЫ ЦЕЛЕВЫЕ ОРИЕНТИРЫ
РАЗВИТИЯ ХОЛДИНГА ДО 2030 ГОДА

СТР. 6

XIII ЕЖЕГОДНЫЙ ОТРАСЛЕВОЙ КОНКУРС ДОСКА ПОЧЁТА



2024

МЫ ИЩЕМ ГЕРОЕВ



И ВЫ МОЖЕТЕ В ЭТОМ ПОМОЧЬ

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

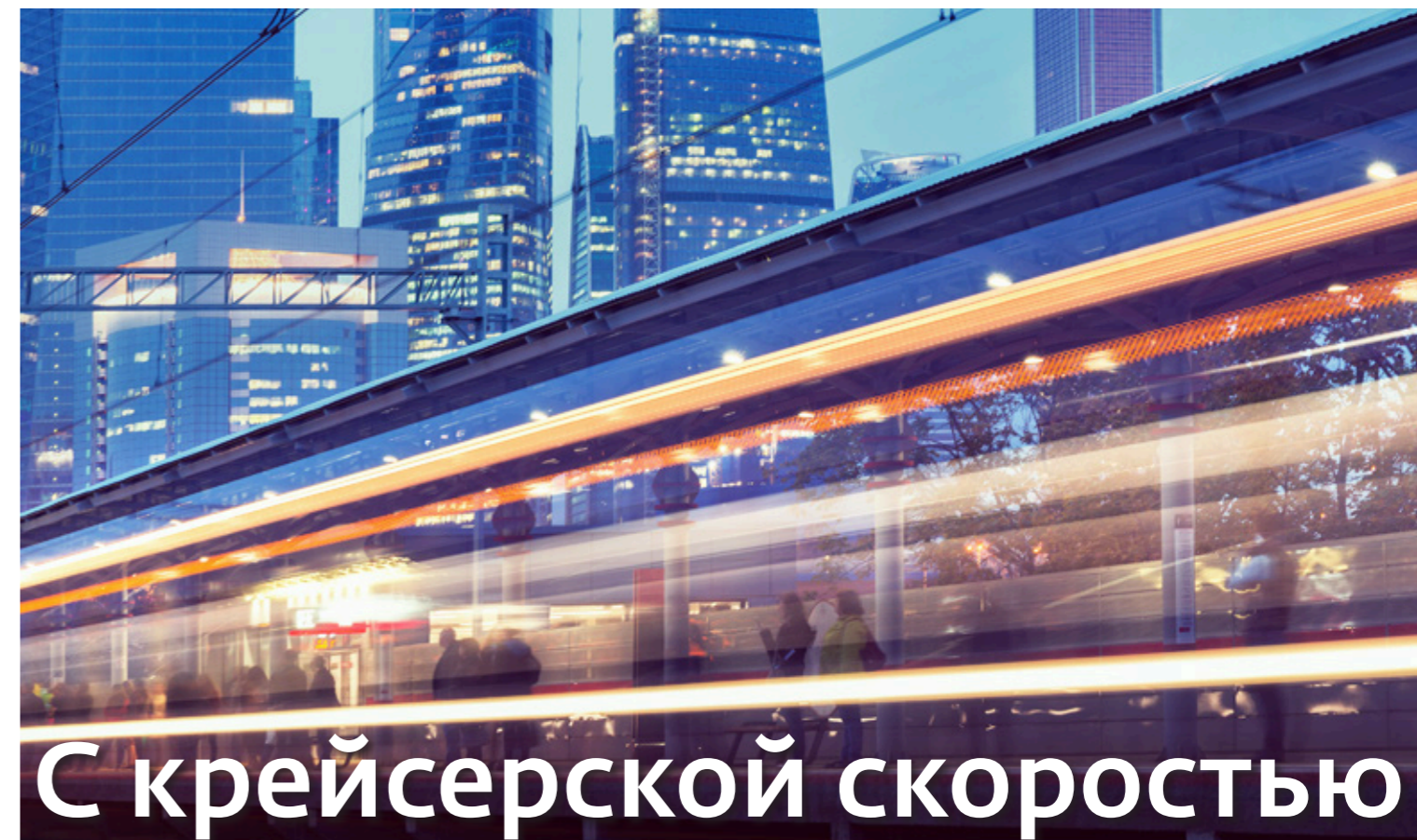
12+

Отправить информацию о герое:
DOSKAPOCHETA@GUDDOK.RU

8 (495) 983-08-18

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

От редакции



С крейсерской скоростью

Развитие «Российских железных дорог», которые являются крупнейшим работодателем страны и драйвером отечественной экономики, невозможно без взаимодействия с законодательной и исполнительной ветвями власти. Важным событием марта стал «правительственный час» в Государственной думе с генеральным директором – председателем правления ОАО «РЖД» Олегом Белозёровым на тему «О перспективах развития железнодорожного транспорта». Этому событию предшествовал ряд встреч топ-менеджеров холдинга с руководителями думских комитетов, на них обсуждались вопросы совершенствования нормативной базы с целью роста эффективности пассажирских и грузовых перевозок, реализации инфраструктурных проектов, выстраивания справедливых принципов взаимодействия грузоотправителей и

перевозчика. «Для всех очевидно: нам необходимо со своей стороны делать всё для оказания поддержки компании, её развития, модернизации, учитывая роль, которую она играет в перевозках граждан, грузов, в развитии нашей страны», – сказал председатель Государственной думы Вячеслав Володин.

В марте произошло историческое событие: Владимир Путин 14 марта в режиме онлайн-конференции дал старт строительству ВСМ Москва – Санкт-Петербург, которая сократит время в пути между мегаполисами до 2 часов 15 минут и вдохнёт новую жизнь в территории, по которым она будет проходить. «Уже проделана огромная работа по высокоскоростному подвижному составу. Уже окончательно выбран эскизный вариант [поезда], он утверждён», – сказал Олег Белозёров. По его словам, это будет восьмивагонный поезд с максимальной скоростью 400 км/ч, крейсерская скорость составит 360 км/ч.



СЕРГЕЙ ФАДЕЙЧЕВ/ТАСС

ТЕМА НОМЕРА

ПАРЛАМЕНТСКИЙ ЧАС

Оперативка

4–5 Отраслевые новости

Тема номера

**ПАРЛАМЕНТСКИЙ
ЧАС**

6–11 Движение без остановок

Определены целевые ориентиры развития холдинга до 2030 года

12–17 Решать задачи вместе
Законодатели высказались о развитии нормативной базы по транспорту

Развитие

18–21 Обязательный элемент
Агломерациям нужна железная дорога

22–25 Импортзамещающий туризм

Железнодорожники представят туры на специализированных выставках

Кадры

26–29 База для жизни
РЖД развивают социальную инфраструктуру на Восточном полигоне

30–33 Карьерный лифт
Железнодорожники стали финалистами конкурса управленцев

34–37 Предиктивная аналитика
В РЖД используют инновации в нормировании труда

Интервью

38–43 Следовать за грузопотоком

Инструменты эффективного управления движением

Образование

44–47 Передовики инженерного образования

Отраслевые вузы совершенствуют подготовку кадров

48–51 Открытая школа

Вузы и бизнес развивают будущих специалистов

52–55 Сразу к делу

Студенты транспортных вузов решают бизнес-кейсы

Юбилей

56–59 Набор скорости продолжается

В этом году ДОСС отмечает юбилей

История

60–63 Детище

Саввы Мамонтова Савёловский – вокзал ближнего следования

Библиотека

Корпоративного университета РЖД

64 Обзор деловой литературы

РЕДАКЦИЯ

Дирекция

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР

Е.С. Мельникова

ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА

С.Ф. Шатковский

Редакторат

Главный редактор

Д.Л. Кравченко

ШЕФ-РЕДАКТОР

И.В. Замуруева

Служба выпуска

Бильд-редактор

Е.Н. Малышева

Предпечатная подготовка, вёрстка

Т.В. Мацевская

Цветокоррекция

М.Ю. Саянов

Корректурa

Заведующая отделом

О.В. Подколзина

Над номером работали:

Юлия Антич, Сергей Волков, Надежда Кожухова,

Виталий Маслюк, Сергей Плетнёв,

Дмитрий Пучков, Дарья Чикиркина

Фото на обложке:

123RF/LEGION-MEDIA

Отдел распространения:

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

Учредитель и издатель:

АО «Издательский дом «Гудок»

Адрес учредителя, издателя и редакции:

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

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

E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

Перепечатка материалов без согласия

АО «Издательский дом «Гудок» запрещена.

Подписано по графику:

26.03.2024 г.

Подписано фактически:

26.03.2024 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

И на суше, и на море



ОАО «РЖД» и ФАУ «Российский морской регистр судоходства» (РС) в рамках международной выставки TransRussia 2024 заключили соглашение о сотрудничестве. Подписи под документом поставили заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Алексей Шило и генераль-

ный директор РС Сергей Куликов. Стороны планируют развивать совместные проекты и технологии в области контейнерных перевозок, в том числе подразумевается эксплуатация на сети новых типов контейнеров и съёмных кузовов, вклю-

чая вопросы размещения и крепления грузов в них. Для обеспечения электронного обмена данными по контейнерам РЖД и РС организуют взаимодействие своих информационных систем, а также будут внедрять перспективные цифровые решения. «Соглашение позво-

лит нам выйти на новый этап, расширить возможности для сотрудничества. Это особенно важно в условиях значительного роста контейнерных отправок с использованием широкого модельного ряда универсальных и специализированных контейнеров, который мы наблюдаем в России в последние годы», – подчеркнул Алексей Шило.

«Синергия компетенций, опыта и научно-технического потенциала наших организаций создаст условия для реализации инновационных проектов с учётом самых высоких стандартов мировой индустрии и соблюдением всех необходимых требований безопасности транспортировки грузов», – отметил Сергей Куликов.

Доступ к деньгам

Аналитическое кредитное рейтинговое агентство (АКРА) присвоило выпуску 8-летних облигаций ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) серии 001P-31R объёмом 20 млрд руб. кредитный рейтинг на уровне AAA(RU), приравняв его к кредитному рейтингу самого ОАО «РЖД», сообщает в пресс-релизе агентства. Высокий рейтинг обеспечивает компании свободный доступ к рынку капитала. Сбор заявок на выпуск прошёл 11 марта без премаркетинга. Ставка квартальных купонов уста-

новлена на уровне 13,39% годовых до погашения. Организатором выступает БК «Регион», техническим андеррайтером – Газпромбанк.

Размещение займа осуществлено в рамках программы бондов РЖД на 2,7 трлн руб. Максимальный срок обращения бумаг в рамках программы – 40 лет.

В настоящее время в обращении находится 32 выпуска биржевых облигаций РЖД общим объёмом 581 млрд руб. и 19 выпусков классических бондов на сумму 497,2 млрд руб.



НЕ ПРОСТО СЛОВА

Ключевой стадией этого проекта также станет создание отечественного высокоскоростного поезда. Это новые технологии, новые решения. Поезд со скоростью 400 км/ч – это такая технология, которая позволит нам быть среди ведущих мировых держав в этой области. Проезд между Москвой и Санкт-Петербургом займёт всего 2 часа 15 минут вместо четырёх часов, а движение между Москвой и Тверью сократится до 39 минут, Великий Новгород – Санкт-Петербург – 29 минут. Конечно, такого у нас в истории ещё не было.

Виталий Савельев,
министр транспорта Российской Федерации (14 марта 2023 года после видеоконференции, в ходе которой Владимир Путин дал старт строительству ВСМ Москва – Санкт-Петербург)



«Дочка» РЖД привлекла кредит на строительство терминала в Забайкальске

19 марта генеральный директор «РЖД Бизнес Актив» (дочерняя компания ОАО «РЖД») Вячеслав Сараев и старший вице-президент, руководитель департамента по работе с крупными корпоративными клиентами Альфа-Банка Денис Кутасов подписали соглашение о сотрудничестве. В рамках соглашения банк планирует обеспечивать финансирование затрат на проектирование, строительство и ввод в эксплуатацию контейнерного терминала на станции Забайкальск. Будет открыта кредитная линия на

сумму 7,34 млрд руб. сроком на 15 лет. «Новый железнодорожный контейнерный терминал на границе с Китаем будет способствовать более эффективному распределению грузопотоков и создавать условия для увеличения товарооборота в рамках международного транспортного коридора», – отметил Вячеслав Сараев.

Первый этап строительства планируется завершить в I квартале 2025 года с мощностью терминала 80 тыс. TEU. По завершении четвёртого этапа в начале 2027 года объём перевалки составит порядка 280 тыс. TEU.

Дорога для Острова свободы

ОАО «РЖД» в этом году планирует подготовить контракт по проекту восстановления железнодорожной инфраструктуры Кубы. «В этом году мы будем формировать и структурировать этот проект. Ситуация же изменялась, много лет прошло. Поэтому нам надо посмотреть, что у них там сделано, что требуется сделать. То есть мы его переструктурируем в рамках выполнения решения правительства. И в этом году, наверное, мы уже подготовим контракт», – сообщил первый заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Сергей Павлов в кулуарах международной выставки TransRussia. Ранее в марте вступило в силу соглашение между Россией и Кубой по модернизации железнодорожной инфраструктуры.





Движение без остановок

Определены
целевые
ориентиры
развития
холдинга
до 2030 года

В Государственной думе 13 марта состоялся «правительственный час» с участием генерального директора – председателя правления ОАО «РЖД» Олега Белозёрова и топ-менеджеров ОАО «РЖД». В ходе мероприятия глава холдинга рассказал о достижениях компании за прошедшее время и определил основные векторы развития.

«Вся работа «Российских железных дорог» строится исходя из поручений президента Российской Федерации, целей национального развития и решений правительства, – заявил в ходе своего выступления Олег Белозёров. – ОАО «РЖД» чётко понимает, что необходимо сделать и какие целевые параметры должны быть обеспечены. Послание президента Федеральному собранию – развёрнутая программа действий на ближайшие шесть лет, до 2030 года».

В своём докладе Олег Белозёров отметил, что, несмотря на глобальные вызовы – пандемию, враждебные действия недружественных государств, – долгосрочные цели компании достигнуты. На текущий момент ОАО «РЖД» уверенно занимает ведущие позиции по ключевым показателям среди железных дорог мира, обеспечивая 85% грузооборота в стране и 28% пассажирооборота.

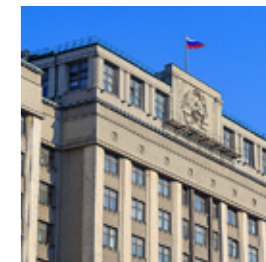
Доходы компании за шесть лет выросли в 1,5 раза и в прошлом году достигли 2,6 трлн руб. Объём инвестиций за это время увеличился в 2,5 раза – до 1 трлн 232,8 млрд руб. Объём приведённой работы вырос более чем на 10%.

Ключевой актив

Далее глава холдинга РЖД перешёл к аспектам социальной политики компании. Олег Белозёров дал чётко понять, что главное достояние компании – её сотрудники, а достижения РЖД – заслуга всего коллектива. Сегодня численность работников компании составляет почти 900 тыс. человек. При этом ОАО «РЖД» является многопрофильным предприятием, которое взаимодействует со всеми отраслями экономики, государственными и общественными институтами.

ОАО «РЖД» выполняет все обязательства перед работниками в соответствии с Коллективным договором. Так, холдинг дважды в год проводит индекса-

Тема номера Парламентский час



АЛЕКСАНДР САВЕРКИН/ИД «ГУДОК»



МАРИЯ ТРОШИНИНА/ИД «ГУДОК»

цию заработной платы (в прошлом году она составила около 8%).

Благодаря развитию человеческого капитала рост производительности труда за период с 2011 по 2018 год вырос в 1,5 раза.

Отдельное внимание глава холдинга акцентировал на подготовке кадров для отрасли. «В компании создана и постоянно развивается система непрерывного образования и подготовки кадров: от детского сада до рабочего места и нашего Корпоративного университета, который в 2021 году признан лучшим в мире», – уточнил он.

Так, с 2020 года компания совместно с регионами реализует проект «РЖД-Класс». Сегодня он работает в 84 муниципальных школах, в прошлом году в профориентационные мероприятия вовлечены более 80 тыс. детей и школьников.

Ежегодно на работу принимаются свыше 7 тыс. выпускников железнодорожных вузов. Более трети железнодорожников – люди молодые, в возрасте до 35 лет. Для них в компании разработан и действует специальный комплекс программ образования и карьерного роста.

Улучшение условий труда, отдыха и социальной поддержки работниц ОАО «РЖД» Олег Белозёров назвал приоритетным направлением. Сегодня в компании работают около 200 тыс. женщин «Для них установлены дополнительная корпоративная надбавка при рождении ребёнка, материальная помощь и детские пособия, широко применяется режим гибкого графика и дистанционной работы», – рассказал глава ОАО «РЖД».

Сформирован и отдельный адресный набор социальных гарантий и льгот для сотрудников, находящихся

в зоне специальной военной операции, а также их семей.

Ещё одна социальная миссия, которую выполняет ОАО «РЖД», – забота о неработающих пенсионерах и ветеранах компании.

Олег Белозёров заверил, что в долгосрочной перспективе ОАО «РЖД» сохранит курс на рост социального благополучия железнодорожников. «Наш базовый принцип при этом останется неизменным: люди – ключевой актив компании», – отметил он.

Пассажир в надёжных руках

Глава холдинга рассказал парламентариям о развитии пассажирского сегмента перевозок. «Наша цель – предлагать пассажиру не только перевозку по железной дороге, но и полностью сформированное путешествие, неважно, деловое или развлекательное», – отметил Олег Белозёров.

также продолжается внедрение железнодорожного транспорта в единую городскую сеть. Цель – синергия железной дороги с другими видами городского транспорта, чтобы предложить пассажиру оптимальную логистику, освободить его от постоянной заботы оформления проездных документов и их предъявления.

«Достаточно будет только задать параметры – откуда, куда и в какое время желательно начать поездку. На смену цифровым процессам приходит искусственный интеллект», – пояснил глава холдинга.

Элементы такой системы уже сегодня применяются на практике. На Урале и в Поволжье реализуется пилотный проект бесконтактной онлайн-оплаты проезда с использованием геолокации. В восьми агломерациях действуют единые транспортные карты, а в трёх – реализована возможность бесплатной пересадки.

Одной из главных задач пассажирского комплекса является обновление подвижного состава. Программа обновления формируется в размере около 1,1 тыс. вагонов в год. Целевая задача – сокращение среднего возраста вагона с 12,5 года до 10 лет

Прошлый год стал рекордным для холдинга по показателям внутрироссийских перевозок за последние 10 лет – перевезено 1,2 млрд человек. В целевом состоянии пассажирский комплекс к 2030 году должен обеспечивать обслуживание и перевозку не менее 1,3 млрд пассажиров в год.

В дальнейшем следовании количество отправленных пассажиров за 2023 год составило 122 млн человек, это рекордный показатель за последние 15 лет.

Кроме того, ОАО «РЖД» сделало новый качественный шаг в построении транспортных связей между агломерациями. В текущем году завершится проработка перспективных схем организации движения на основе МЦД с Ярославской, Тверской, Калужской и Владимирской областями. Внутри агломераций

Проект «Городская электричка» уже запущен в 17 городах. «Хорошая перспектива их реализации в Ярославле, Воронеже, Саратове, Иркутске, Улан-Удэ, Чите и Хабаровске», – отметил Олег Белозёров.

Для достижения рекордных результатов ОАО «РЖД» реализует программы модернизации и обновления всех составляющих пассажирского комплекса.

Одной из главных задач является обновление подвижного состава. Программа формируется в размере около 1,1 тыс. вагонов в год. Целевая задача – сокращение среднего возраста вагона с 12,5 года до 10 лет.

Обновление пассажирской инфраструктуры занимает особое место. Сегодня она включает более 10 тыс. остановочных пунктов, на которых расположено более 1,2 тыс. вокзалов и свыше 17 тыс. платформ.

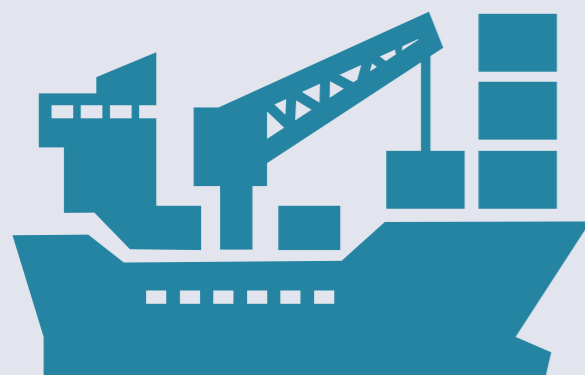
Базовый принцип ОАО «РЖД» останется неизменным: люди – ключевой актив компании

Тема номера

Парламентский час



Целевые ориентиры по увеличению провозной способности инфраструктуры до 2030 года



К портам Северо-Запада
до **220** млн тонн

+74,4
млн тонн

К портам Азово-Черноморского бассейна
до **152** млн тонн

+27
млн тонн

В направлении Дальнего Востока
до **210** млн тонн

+37
млн тонн

При таком подходе до **2030** года среднегодовые темпы роста объемов грузовых перевозок составят более **2%**, контейнерные перевозки вырастут на треть, до **10** млн ДФЭ

По контейнерным перевозкам в прошлом году холдинг достиг рекордного показателя перевозок – 7,4 млн ДФЭ (20-футовый эквивалент). К 2030 году компания ставит задачу достичь показателя 10 млн ДФЭ

В числе приоритетов вокзальных сервисов – комфортные условия для маломобильных пассажиров. Сегодня услуга их сопровождения предоставляется на всех вокзалах страны. До 2030 года специализированные залы откроются более чем на 200 вокзалах, которые обслуживают свыше 70% маломобильных пассажиров. В их числе вокзалы вблизи санаторно-курортных зон и реабилитационных центров.

В 2023 году ОАО «РЖД» впервые применило технологию использования нового мобильного модульного конструктива вокзального комплекса. Такие вокзалы используются там, где нет помещений для пассажиров. В текущем году будет поставлено 15 модульных вокзалов, а к 2030 году их число вырастет до 400.

При этом в планах компании создание беспроводной инфраструктуры связи для обеспечения высокоскоростного доступа в глобальную Сеть.

Логистика нового уровня

В грузовых перевозках среднегодовые темпы роста объемов до 2030 года установлены на уровне более 2%. «Это почти плюс 200 млн тонн к 2023 году», – отметил глава холдинга. По контейнерным перевозкам в прошлом году холдинг достиг рекордного показателя перевозок – 7,4 млн ДФЭ (20-футовый эквивалент). К 2030 году компания ставит задачу достичь показателя 10 млн ДФЭ.

Важным направлением являются перевозки по коридору Север – Юг. Сегодня ключевая задача холдинга

вместе с железнодорожниками из Азербайджана, Казахстана, Туркменистана и Ирана – обеспечить сбалансированное развитие всех трёх маршрутов.

«Базовым клиентским сервисом станет предоставление вариативности логистических решений на основе динамического управления ресурсами, что особенно важно для предприятий малого и среднего бизнеса. Это приоритетный и один из самых масштабных проектов компании, реализуемых по технологии управления данными», – пояснил он.

Отметим, что в текущем году завершается выполнение мероприятий Комплексного плана модернизации инфраструктуры (КПМИ). «Целевые показатели предыдущих периодов выполнены в полном объеме. Нет сомнений, что они будут достигнуты и в 2024 году», – заявил Олег Белозёров.

При этом, сказал он, уже сформированы целевые ориентиры дальнейшего развития до 2030 года (см. инфографику).

Ориентиром для путевого комплекса является поэтапный вывод инфраструктуры на нормативный уровень. Сейчас компания вышла на ремонт в объеме 5 тыс. км ежегодно. К 2030 году предполагается выполнение работ в размере около 40 тыс. км, и в первую очередь на особо грузонапряженных участках движения поездов.

Проекты роста

Олег Белозёров также уделил внимание развитию железнодорожного туризма. Этот новый сегмент пассажирских перевозок сейчас на подъеме. За год маршрутная сеть выросла в 1,5 раза, перевезено 940 тыс. человек. «Указанные перевозки больше носили пилотный характер, – считает глава ОАО «РЖД». – Чтобы нам сделать следующий качественный шаг в развитии железнодорожного туризма, необходимо принятие законодательных норм регулирования данного сегмента».

К 2030 году холдинг поставил задачу – по объему услуг в этом сегменте прирасти втрое и перевозить до 3 млн туристов.

Важным шагом станет создание высокоскоростных магистралей. Олег Белозёров отметил, что президент страны четко сформулировал этапы реализации проекта.

«Начинаем с направления Москва – Санкт-Петербург. Затем в Казань и на Урал, в Ростов-на-Дону, на

Черноморское побережье, в Минск», – сказал глава холдинга.

По его мнению, практически в течение пяти лет будет создан новый отраслевой транспортно-производственный сегмент с обеспечением технологического суверенитета государства.

Динамично развивается проект по внедрению технологии квантовых коммуникаций. За 2023 год магистральная сеть увеличена более чем в 2,5 раза и достигла протяженности почти 3,3 тыс. км. Планируется, что к 2030 она вырастет до 15 тыс. км, подчеркнул глава холдинга.

Транспортная безопасность – один из самых сложных аспектов, в том числе с точки зрения ресурсного обеспечения. защите подлежат 34 тыс. объектов. «Здесь мы движемся поэтапно, выделяя приоритеты», – уточнил Олег Белозёров.

ПУЛЬТ

СЕРГЕЙ ВОЛКОВ



ЕВГЕНИЙ ЕПАНЧИЦЕВИЧ/«ПУЛЬТ»

Тема номера Парламентский час



СЕРГЕЙ ГУСЕВ/ПРЕСССЛУЖБА ОАО «РЖД»

Решать задачи вместе

Законодатели высказались о развитии нормативной базы по транспорту

На заседании в Государственной думе 13 марта, в ходе проведения «правительственного часа», генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров ответил на вопросы депутатов и поддержал их инициативы, направленные на изменения в законодательстве, которые могут

Баранова, регулярные встречи руководства компании с различными органами власти логичны, так как от деятельности ОАО «РЖД» зависит функционирование экономики, обеспечение мобильности населения, экспорт многих товаров, так что знать, какое положение дел в компании, необходимо. Это помогает оперативно принять меры регулирования, оказать компании поддержку, если это необходимо, согласовать планы её дальнейшего развития.

должно предоставляться бесплатное питание.

Также был принят закон, предусматривающий дополнительные медицинские осмотры работников железнодорожного транспорта. По словам Олега Белозёрова, нормы нового закона о медицинских осмотрах позволили сделать качественный шаг в применении современных телемедицинских технологий. За прошлый год с их применением на удалённых станциях в Сибири и на Даль-

Депутаты нынешнего созыва приняли целый ряд важных законов, которые касаются железнодорожных перевозок. В частности, продлили действие нулевой ставки НДС на услуги по перевозке пассажиров в поездах пригородного сообщения до 31 декабря 2024 года

положительно сказаться на развитии холдинга, отрасли и экономики страны в целом.

Учтённые пожелания

Председатель комитета Госдумы по контролю Олег Морозов напомнил, что в начале марта в Центре управления ОАО «РЖД» состоялось выездное совместное заседание с комитетом по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры. «Это очень эффективная форма погружения в профессиональные тонкости работы отрасли и зримое отражение её успехов и проблем», – отметил он.

По словам ведущего эксперта УК «Финам Менеджмент» Дмитрия

Депутаты нынешнего созыва в последнее время приняли целый ряд важных законов, которые касаются железнодорожных перевозок. В частности, продлили действие нулевой ставки НДС на услуги по перевозке пассажиров в поездах пригородного сообщения на ближайшие 10 лет – до 31 декабря 2024 года включительно, приняли закон о бесплатном проезде в электричках для детей от 5 до 7 лет. Также закрепили на законодательном уровне, что работникам железнодорожного транспорта, выполняющим аварийно-восстановительные работы или ликвидирующим последствия чрезвычайных ситуаций,

нем Востоке проведено около 900 тыс. обязательных медосмотров работников специального подвижного состава.

«В этом году внедряем технологию для других категорий работников», – уточнил он.

Кроме того, принятые законы восстановили порядок и периодичность обследования железнодорожных мостов и тоннелей и внесли на рассмотрение законопроект о железнодорожном туризме. В частности, в нём прописано, что такое туристический поезд и каков механизм его обслуживания. Это необходимая мера для устранения существующего правового пробела в законодатель-

Тема номера

Парламентский час



ном регулировании туристических поездок по железной дороге.

Конструктивный диалог

В ходе диалога руководства ОАО «РЖД» и законодателей на Охотном Ряду парламентарии получили развернутые ответы на свои вопросы и выслушали предложения. Вопросы касались подготовки кадров, обновления пассажирского подвижного состава, проектирования инфраструктуры при строительстве ВСМ Москва – Санкт-Петербург, повышения заработных плат, организации и формирования инфраструктуры безбарьерной среды для групп

По словам Олега Белозёрова, на сети грузоотправители часто неэффективно резервируют (завышают. – *Ред.*) провозные мощности. Для исправления этой ситуации ОАО «РЖД» выступает с инициативой внесения изменений в Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в РФ» в части размера ответственности грузоотправителя за невыполнение заявки на перевозку грузов, который не менялся уже на протяжении 26 лет. Сейчас ответственность грузоотправителя за каждую недогруженную тонну груза составляет всего 10 руб. В холдинге считают, что размер ответствен-

необходимо не только повысить административную ответственность, но и предусмотреть уголовную ответственность за данные нарушения. «На безопасность переездов за последние четыре года ОАО «РЖД» потратило около 8 млрд руб.», – сообщил он, отвечая на вопрос депутата.

После начала СВО участились случаи диверсий на сети ОАО «РЖД». По словам депутата Яны Лантратовой, «Справедливая Россия – За правду» уже внесла законопроект с инициативой об ужесточении ответственности за повреждение транспортных средств и путей сообщения, если

«Справедливая Россия – За правду» уже внесла законопроект с инициативой об ужесточении ответственности за повреждение транспортных средств и путей сообщения, если это деяние было совершено по заказу иностранного государства

маломобильных граждан. Были подняты и такие проблемы, для решения которых необходимо внести изменения в действующее законодательство или даже принять новые законы.

Усиление ответственности

Так, например, представитель фракции «Справедливая Россия – За правду» Олег Шилов поинтересовался у главы холдинга «РЖД», чем депутаты могут помочь холдингу, чтобы сократить время оборота вагонов на сети.

ности должен носить заградительный характер.

Депутат от партии ЛДПР Ярослав Нилов выступил с инициативой повысить административную ответственность для автомобилистов, нарушающих ПДД на железнодорожных переездах.

Первый заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Сергей Кобзев отметил негативную тенденцию увеличения таких нарушений со стороны автолюбителей. Он поддержал инициативу законодателя и уточнил, что

это деяние было совершено по заказу иностранного государства. На данный законопроект уже получен положительный отзыв Верховного суда РФ.

«Крайне важное направление, и мы полностью поддерживаем инициативу – наказание нужно ужесточить. Это не обычное деяние, а деяние, связанное с побуждением иностранных государств повлиять на безопасность движения в таком важнейшем направлении – перевозка пассажиров и грузов в России. Ввести новый терминологический



МАКСИМ КАШИРИН/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»



АРКАДИЙ ШАГОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

аппарат и ввести жёсткую ответственность от 10 до 20 лет уголовного наказания за такое деяние», – сказал Олег Белозёров.

Экологический аспект

Член комитета по экологии Евгений Марков поинтересовался, какими законодательными инструментами владеет холдинг для предупреждения возникновения последствий неблагоприятных природных явлений, учитывая действующие ограничения на территории природоохранных зон.

Олег Белозёров отметил, что сегодня необходимо рассмотреть законопроект о внесении соответствующих изменений в статью 251-ФЗ «Об охране озера Байкал» и в статью 11-ФЗ «Об экологической экспертизе», которые дадут доступ и позволят своевременно выполнять работы для предотвращения негативных ситуаций в природоохраняемых зонах. «Иногда огра-

ничения законодательства, даже в рамках ЧС, не позволяют оперативно устранить их последствия», – рассказал глава ОАО «РЖД».

Играть вдолгую

Встреча прошла продуктивно, но большинство вопросов относятся к краткосрочному планированию, считает президент Национального центра перевозок и инфраструктуры Павел Иванкин. «С учётом разработки планов со стороны президента, со стороны правительства, возложенных на РЖД и Минтранс, депутатам следовало бы задавать более глубокие вопросы, учитывая, что нормативный срок разработки законопроектов занимает около года, а иногда и более. Есть вопросы, которые требуют сегодня оперативного рассмотрения и глобального планирования. Надо думать, какие объекты инфраструктуры и какие документы необходимо подгото-

вить для реализации этих целей», – говорит эксперт.

Докапитализировать компанию

В заключительной части «правительственного часа» представители партий дали оценку работы холдинга и выступили с инициативами и предложениями.

Так, председатель комитета ГД по вопросам собственности, земельным и имущественным отношениям Сергей Гаврилов (КПРФ) предложил государству взять на себя ведущую роль в докапитализации холдинга. По его мнению, источником могут стать средства ФНБ и замороженные активы нерезидентов. Также ОАО «РЖД» можно было бы придать статус госкорпорации, считает он.

Депутат также высказался за использование современных цифровых технологий для оптимизации перевозок на основе межотрасле-

Тема номера Парламентский час



вых балансовых расчётов. «Это даст возможность долгосрочного государственного планирования и повысит эффективность производственной и финансовой деятельности как самой железнодорожной отрасли, так и всей экономики страны, что позволит установить экономически обоснованную систему тарифов на грузоперевозки», – отметил Гаврилов.

Регулирование цен

Заместитель председателя думского комитета по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры Юрий Григорьев («Справедливая Россия – За правду») предложил установить ценообразование на услуги операторов железнодорожного транспорта.

По мнению эксперта Дмитрия Баранова, единая система ценообразования на услуги операторов железнодорожного транспорта повысит прозрачность перевозок,

укрепит отношения между участниками отрасли и потребителями, улучшит регулирование этой сферы. Также единая система ценообразования лучше поможет клиентам определяться с тем, к кому из участников обратиться за услугами по перевозке, повысит конкуренцию в отрасли.

Разграничить полномочия

Член комитета по промышленности и торговле Владимир Плякин («Новые люди») обратил внимание на проблему строительства новых пешеходных переходов и транспортных переездов железных дорог вблизи строящихся районов. «Однако из-за строгих разграничений финансирования строительства переходов, пешеходных тоннелей и переездов решение вопроса откладывается и затягивается. Мы считаем необходимым организовать работу по подготовке проекта федерального

закона, предполагающего разграничение ответственности РЖД, органов субъектов Федерации и органов местного самоуправления в этом вопросе», – предложил депутат.

Он также обратил внимание на тему законодательного регулирования защиты инвестиций как перевозчика, так и грузоотправителя. «Необходимо возобновить работу по введению соответствующих законодательных норм с учётом принципов «вези или плати» (ship or pay)», – пояснил он.

Вопрос о технологии использования ship or pay возникает при ярко выраженном дефиците инфраструктуры, поясняет Павел Иванкин. В любом случае есть грузоотправители, которые заинтересованы в заключении таких договоров, а с другой стороны, такая технология позволит получить им какие-то приоритеты при организации перевозки грузов.

Поддержать в вопросах обеспечения безопасности

Первый заместитель председателя комитета по безопасности и противодействию коррупции Андрей Луговой (ЛДПР) сказал, что пришло время поддержать ОАО «РЖД» и предложить правительству создать госпрограмму по транспортной безопасности.

Компенсация расходов компании на безопасность будет способствовать укреплению её финансового состояния, улучшит её инвестиционную привлекательность, положительным образом

управления движением поездов. Понять, как сегодня разграничить пассажирское и грузовое сообщение, достаточно ли нам сегодня нормативных актов РЖД, Минтранса или нам нужны более высокоуровневые документы», – рассказал он «Пульту управления».

Развитие пригородного сообщения

Заместитель председателя комитета по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры Анатолий Лесун («Единая Россия») обратил внимание на пригород-

ограничен 2024 годом. Ранее в ходе выездного заседания комитетов глава холдинга обратился к депутатам с просьбой поддержать предложение о продлении его срока действия и распространить его на Азово-Черноморский и Северо-Западный бассейны, что позволит достичь всех поставленных целевых показателей до 2030 года.

В ближайшие шесть лет на сети ОАО «РЖД» планируются более амбициозные стройки в сравнении с прошлыми периодами. «Наш общий настрой – постоянно искать пути сокращения сроков заверше-

Принятие ФЗ-254 позволило холдингу в разы ускорить строительные работы на Восточном полигоне, но их срок ограничен 2024 годом.

Продление действия закона позволит компании достичь всех поставленных целевых показателей до 2030 года

скажется на перевозках людей и грузов, обеспечит их сохранность, особенно при взаимодействии железной дороги с другими видами транспорта, комментирует предложение Дмитрий Баранов.

Владимир Плякин также считает необходимым разделить железнодорожной инфраструктуры на пассажирскую и грузовую.

Именно такие вопросы и их решение хотел бы услышать в ходе «правительственного часа» Павел Иванкин. «Это долгосрочная работа с нормативными актами, которые в будущем позволили бы РЖД заниматься реорганизацией

ные перевозки, которые требуют дополнительного развития. «Требуется федеральная программа и поддержка правительства по развитию программы «Мобильный город», – уточнил он.

Продление действия закона

Крайне важной инициативой, с которой выступил Анатолий Лесун, стало продление и распространение на другие территории страны нормы Федерального закона № 254. Использование норм ФЗ-254 позволило холдингу в разы ускорить строительные работы на Восточном полигоне, но их срок

ния работ», – сказал во время заседания Олег Белозёров.

«Внесение различных изменений в деятельность железнодорожного транспорта является ответом на перемены в отрасли, делает её более эффективной, постепенно подготавливает её к будущему», – резюмирует эксперт Дмитрий Баранов.

Сегодня железнодорожники готовы к рассмотрению различных вопросов, но без инициативы и поддержки законодателей они не всегда решаемы, подытожил Павел Иванкин.

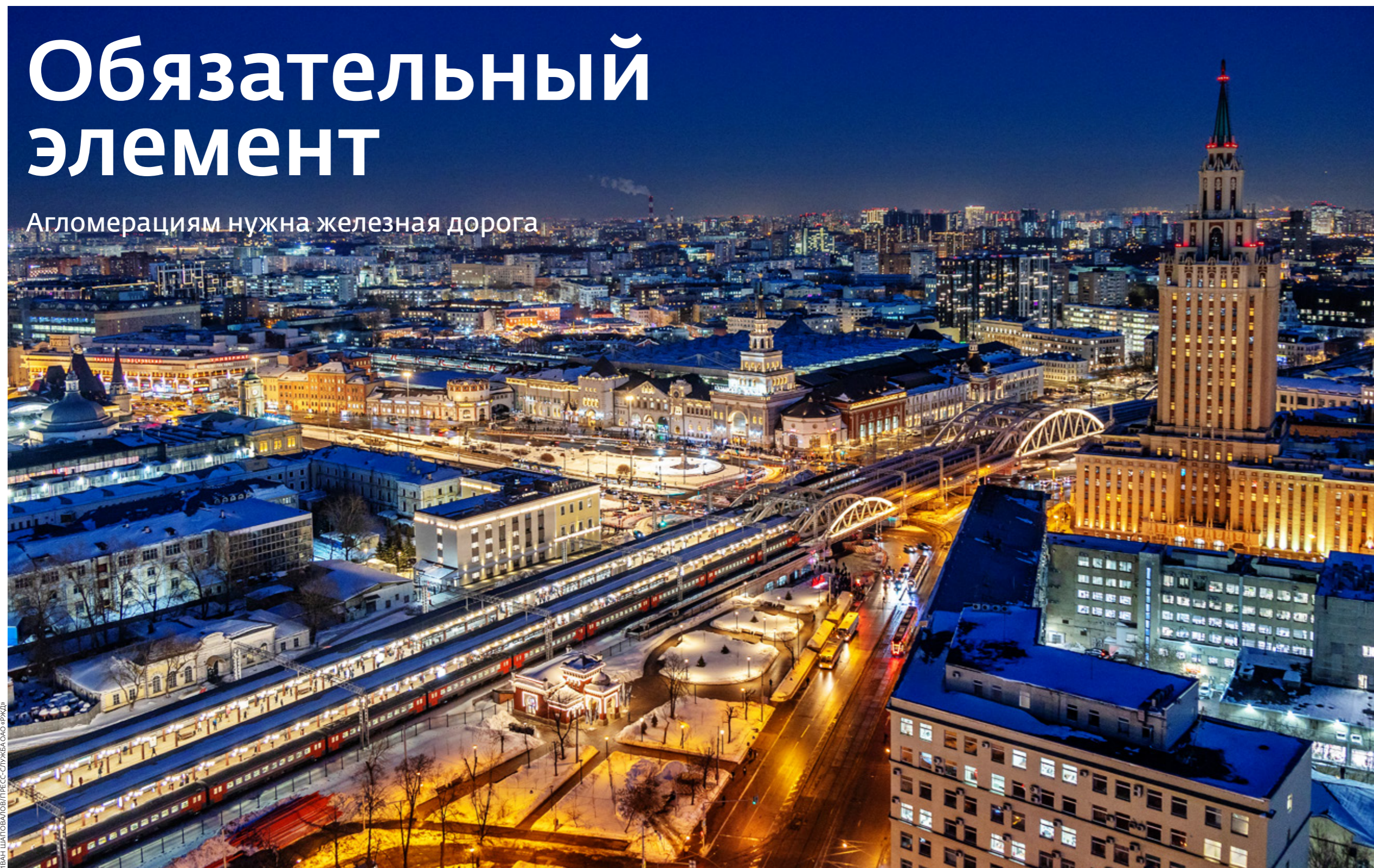
СЕРГЕЙ ВОЛКОВ



АРСЕНИЙ КОМАРОВ

Обязательный элемент

Агломерациям нужна железная дорога



ИВАН ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

К 2030 году в России завершится этап становления железнодорожного транспорта как неотъемлемой составляющей единой городской транспортной среды. Об этом генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров сообщил 13 февраля во время «правительственного часа» в Госдуме (подробнее о мероприятии – на стр. 6–11).

Проект «Городская электричка» реализуется уже в 17 городах. Это Москва, Уфа, Новокузнецк, Ростов-на-Дону, Сочи, Владивосток, Калининград, Пермь, Новосибирск, Нижний Новгород, Казань, Екатеринбург, Краснодар, Красноярск, Воронеж, Волгоград, Тамбов. Компания вместе с перевозчиками постоянно работает над улучшением качества предоставляемых услуг. Преимущества городской электрички – это не только единый тариф, удобная система оплаты, но и согласованное расписание для удобной пересадки на городской общественный транспорт, современный и комфортабельный подвижной состав. А ещё железная дорога – самый экологически чистый транспорт. Вопрос снижения выбросов в атмосферу в первую очередь актуален именно для агломераций.

Расширение границ

Центральный транспортный узел (ЦТУ) объединяет регионы, в которых проживает 31 млн человек. Как сообщил заместитель генерального директора ОАО «РЖД», генеральный директор АО «Скоростные магистрали» Олег Тони, работа по его модернизации и новому строительству ведётся в соответствии с утверждённым планом.

Так, в феврале на Белорусском вокзале завершилась реконструкция пассажирской инфраструктуры для МЦД-1 и МЦД-4. Открылся сквозной проход из южного в северный турникетный павильон, а также турникетный павильон на платформе № 5. Всего за время реконструкции на вокзале построены три новые платформы и три турникетных павильона с подземным пешеходным переходом. Новая пассажирская инфраструктура обеспечит комфортные условия для пассажиров железнодорожного транспорта. Спуски с платформ оборудованы шестью эскалаторами и тре-



АЛЕКСАНДР САВЕРКИН / ИД «ГУДОК»

мя лифтами для удобства пассажиров, в том числе маломобильных граждан.

А на станции Лианозово (МЦД-1) 5 марта открылся южный вестибюль. Он обеспечивает выход на платформы, а также транзитную связь городской территории благодаря примыканию к тоннелю под Лианозовским проездом, а также к перспективному пешеходному тоннелю через Дубнинскую улицу.

Летом откроется новая станция МЦД-3 Митьково. Она возводится на границе районов Сокольники и Красносельский рядом с Русаковской улицей, в шаговой доступности от метро «Со-

кольники». Станция будет состоять из островной платформы с навесом на всю длину для защиты от осадков, выходы на неё будут обеспечиваться через подземный переход и вестибюль. Для удобства маломобильных граждан станцию оборудуют лифтами и эскалаторами. Общая площадь пассажирской инфраструктуры составит почти 4,5 тыс. кв. м.

В настоящее время завершено строительство платформы, где ведутся установка систем навигации и прокладка электрокоммуникаций. В подземном переходе проводятся отделочные работы. В наземной части вестибюля, где будут

располагаться кассы, в том числе с заниженным окном для удобства маломобильных граждан, и турникетная зона, ведётся остекление фасадов.

По словам Олега Белозёрова, в этом году будет сделан новый качественный шаг в построении транспортных связей ЦТУ. «В соответствии с установками президента в Послании Федеральному собранию уже в текущем году завершим проработку перспективных схем организации движения на основе Московских центральных диаметров с Ярославской, Тверской, Калужской и Владимирской областями», – заявил глава компании.

Город железных дорог

Губернатор Ивановской области Станислав Воскресенский в начале марта сообщил о совместных с РЖД планах по развитию проекта «Городская электричка». Вдобавок к имеющимся шести

шил директор Департамента дорожного хозяйства и транспорта региона Дмитрий Вавринчук.

Усилить мобильность

Напомним, ещё в 2021 году Правительство РФ утвердило перечень инициатив социально-экономического развития РФ до 2030 года. Одна из них – «Мобильный город». В рамках этой инициативы в ряде российских городов также ведётся работа по реализации крупных инфраструктурных проектов по интеграции железнодорожного транспорта в городскую среду.

«Планируется создание 16 новых маршрутов с увеличением объёмов перевозок на 45,5 млн пассажиров в год», – сообщили в Центре по корпоративному управлению пригородным комплексом ОАО «РЖД».

В настоящий момент проекты находятся в разной стадии проработки. Заключены со-

На Урале и в Поволжье реализуется пилотный проект бесконтактной онлайн-оплаты проезда с использованием геолокации. В восьми агломерациях действуют единые транспортные карты, а в трёх – реализована возможность бесплатной пересадки

железнодорожным платформам в Иваново и ближайшем пригороде планируется построить ещё шесть. Это необходимо, чтобы пассажиры на «Орланах» быстро и комфортно смогли перемещаться между отдалёнными микрорайонами.

Новые платформы позволят улучшить транспортную доступность для более чем 100 тыс. человек, уменьшится нагрузка на автомобильные дороги и общественный транспорт.

«Рассчитываем, что увеличение годового пассажиропотока составит 279 тыс. пассажиров, это 23-процентный рост пассажиропотока и шестикратное увеличение пассажиропотока внутри территории Ивановской агломерации», – сооб-

глашения о взаимодействии и сотрудничестве с региональными органами власти по пяти проектам (Нижний Новгород, Уфа, Екатеринбург, Новосибирск, Краснодар). По ряду объектов выполнены обоснования инвестиций (Нижний Новгород, Уфа, Краснодар, Самара, Казань).

Уже ведутся проектные работы в Нижнем Новгороде, их реализация позволит организовать два новых внутригородских маршрута. Совместно с федеральными и региональными органами власти прорабатывается вопрос определения источников финансирования проектов.

Виталий Маслюк

Преимущества городской электрички – это не только единый городской тариф, удобная система оплаты, цифровые и бесконтактные сервисы оплаты, но и согласованное расписание для удобной пересадки, комфортабельный подвижной состав



Импортозамещающий туризм

Железнодорожники представляют туры на специализированных выставках

Выставка «Интурмаркет» на протяжении многих лет представляет туристический потенциал регионов России. Это профильная площадка для внутриотраслевого диалога и выработки оптимальных решений по развитию рынка в новых условиях. Выставка собирает самых активных представителей туристической страны, удивляет, настраивает на работу, объединяет лучших. В этом году в работе выставки приняли участие более 700 компаний из 68 регионов и 13 дружественных стран – Республики Беларусь, Кубы, Китая, Армении, Ирана, Вьетнама, Азербайджана, Индонезии и других.

самое – личные встречи с партнёрами и коллегами – остаётся бесценным на все времена.

Железнодорожная составляющая

Развивая внутренний туризм, многие российские туроператоры представляют свои программы в том числе с железнодорожной составляющей, поскольку это удобный вид транспорта, который доставит туристов вовремя. При этом появились и железнодорожные круизные путешествия, которые интересны как для посетителей выставки, так и для турбизнеса.

Четыре года назад выставка «Интурмаркет» стояла у истоков железнодорожного межрегионального туристического проекта «Яркие выходные в Приволжье

Четыре года назад выставка «Интурмаркет» стояла у истоков железнодорожного межрегионального туристического проекта «Яркие выходные в Приволжье и на Урале»

«Интурмаркет» находится на пике основного туристического тренда – импортозамещения в туризме, на мероприятии представлено большинство регионов России, включая новые территории.

Особенность выставки – стенды межрегиональных проектов «Серебряное ожерелье», «Императорский маршрут», «Яркие выходные в Приволжье». Особое внимание в Год семьи уделено детскому и семейному туризму – на объединённом стенде представлено более 35 профильных туроператоров.

Участники получают возможность в течение трёх дней провести встречи с целевой аудиторией из других стран и регионов России, стать экспертом деловой программы и презентовать свой продукт профессиональной аудитории в рамках деловой программы, выйти на новые рынки в сжатые сроки. И самое ве-

и на Урале». Он появился из частной инициативы турбизнеса – потребности оживить связи между соседними и не всегда соседними регионами, зная, что железнодорожные ветки между ними существуют, но не используются. Это очень важно. Тогда были проложены маршруты по тем железнодорожным путям, по которым регулярные пассажирские поезда дальнего следования не курсируют.

Главным идеологом проекта на долгое время стал Геннадий Шаталов, председатель правления ФРОС Region PR, член правления РСТ, основатель Всероссийской туристской премии «Маршрут года». Совместно с Куйбышевским филиалом АО «Федеральная пассажирская компания» и ООО «РЖД Тур» была проделана колоссальная работа по согласованию маршрутов, взаимодействию с местными туропера-



торами, представителями объектов гостеприимства. Можно сказать, что «Яркие выходные в Приволжье» вошли в масштабный проект «Пора путешествовать по России», который, в свою очередь, в 2021 году был отмечен премией Правительства Российской Федерации.

Перед запуском этого проекта были протестированы маршруты, особенно кольцевые (Нижний Новгород, Киров, Казань, Ижевск), когда каждый день встречаешь в новом городе, вечером возвращаешься в поезд как в отель. Когда первые туристы отправились в путешествие, это было счастье. Есть туристы, которые ездили по проекту «Яркие выходные в Приволжье»

девять-десять раз, потому что этот вид туризма очень комфортный.

И сейчас мы гордимся, что железнодорожные круизы по городам Приволжья и Урала стали самостоятельными путешествиями, они востребованы и развиваются дальше благодаря новым партнёрам. Проект гибко взаимодействует со всеми участниками – РЖД, туроператорами, инфраструктурой гостеприимства в регионах.

Поезда знаний, и не только

Кроме того, одним из важных проектов на железной дороге стал «Вагон знаний», который перерос в «Поезд

знаний». Этот вид детского туризма очень востребован. Такой формат путешествия помогает младшему поколению узнавать свою страну, её историю, географию, различия в культуре между народами, которые живут в России.

В деловой программе выставки в последние годы уделяем внимание новым турмаршрутам ОАО «РЖД». Представители холдинга участвуют в круглых столах, тематических панельных сессиях, рассказывают о запусках туристических поездов. Так, в этом году прошла кейс-сессия «Лучшие практики туристических маршрутов России».

Список проектов для неё был сформирован по итогам Всероссийской туристской премии «Маршрут года» 2023 года, финал которой прошёл в октябре в Уфе. В ходе выступлений авторы туристических проектов рассказали об особенностях и уникальностях своих турмаршрутов. Про туристический поезд «Бобрёнок» рассказал начальник отдела по организации перевозок туристическими поездами Дирекции скоростного сообщения – филиала ОАО «РЖД» Владислав Нартов.

Отмечу также ставший регулярным маршрут «Жемчужина Кавказа». Востребованность путешествий по Северо-Кавказскому региону ежегодно растёт. Мы это видим по количеству участников отсюда и интересу посетителей нашей выставки. Также популярны направления в Карелию, на Дальний Восток.

СПРАВКА

В рамках выставки «Интурмаркет» 18 марта состоялось очередное заседание правления Российского союза туриндустрии (РСТ). Президент РСТ Илья Уманский отметил, что 2024 год будет посвящён глобальной внутренней трансформации союза, обеспечению его устойчивого развития. По его инициативе состав команды РСТ был усилен новыми вице-президентами. Новыми вице-прези-

дентами РСТ стали: Георгий Мохов, генеральный директор юридического агентства «Персона Грата», член правления РСТ и председатель правового комитета Российского союза туриндустрии, член экспертных советов комитетов Государственной думы РФ по туризму и развитию туристической инфраструктуры в рамках VII и VIII созывов; Алексей Мусакин, генеральный

Сейчас остаётся проблема, что многие туристические железнодорожные маршруты проложены через Москву. И чтобы поехать в круиз по России на поезде, туристу нужно сначала прилететь или приехать в столицу. Хотелось бы больше маршрутов в межрегиональном сообщении.

Для популяризации железнодорожного туризма в течение года на сайте выставки для участников и посетителей регулярно размещаются анонсы и новости о железнодорожных маршрутах. Особенно когда поезда отправляются в канун праздничных дней.

У туристического бизнеса появился новый уровень мышления, который берёт на себя риски железнодорожных путешествий и отработывает их.

Сейчас стало удобно, безопасно, комфортно ездить в поездах. Модернизируется и обновляется подвижной состав, появляются новые услуги и сервисы. А в туристическом поезде есть и вагон-душ, и разнообразное питание в вагоне-ресторане с учётом национальной кухни городов, где останавливается поезд. Помимо этого в пути можно отдохнуть в вагоне-баре или воспользоваться мультимедийным порталом, выбрать и посмотреть фильмы, послушать музыку или почитать онлайн-книги.

Железнодорожная отрасль оказалась готова ответить на вызов времени – развивать российский внутренний туризм.

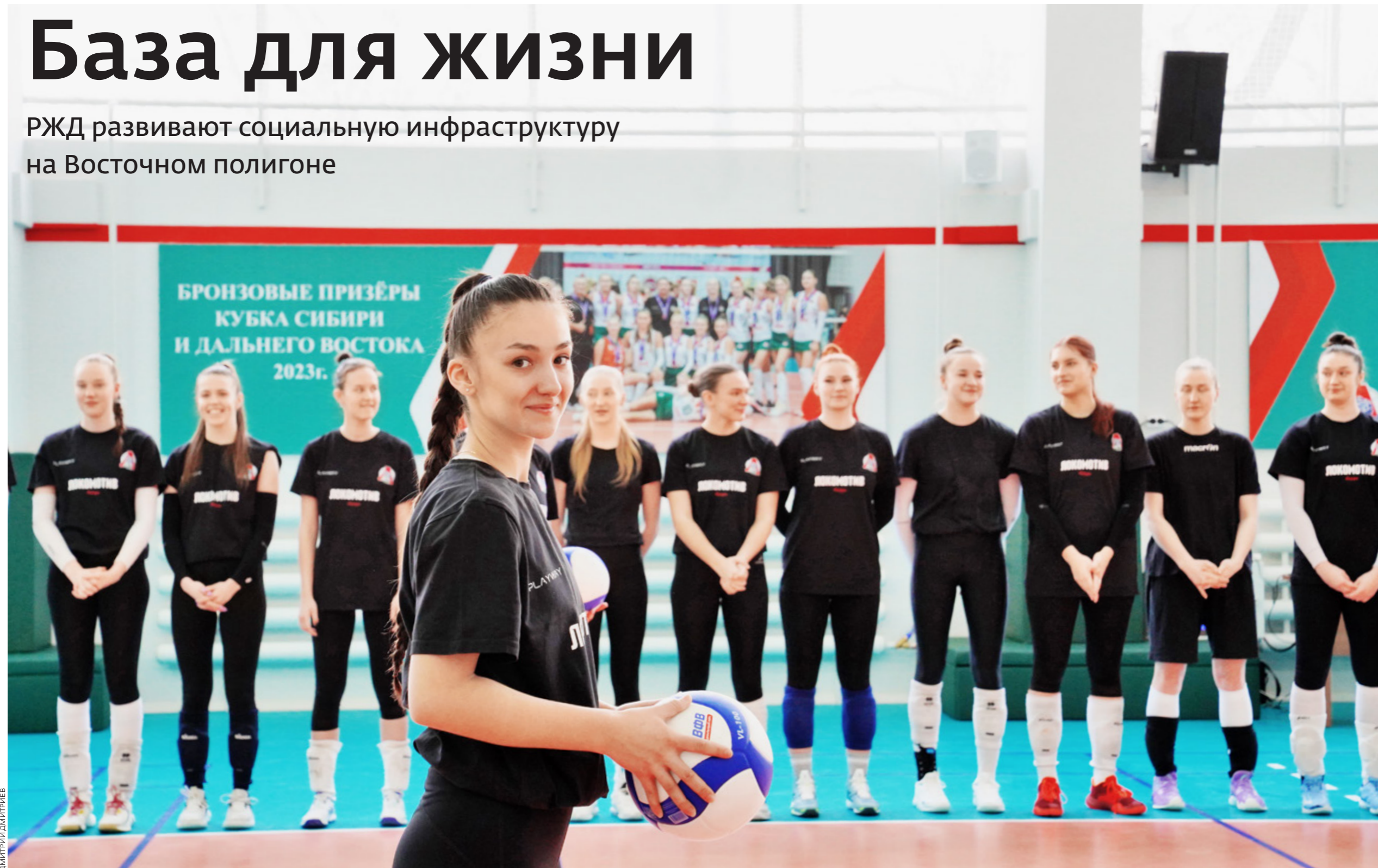
ПУЛЬТ

В этом году прошла кейс-сессия «Лучшие практики туристических маршрутов России». Список проектов для неё был сформирован по итогам Всероссийской туристской премии «Маршрут года» 2023 года, финал которой прошёл в октябре в Уфе



База для жизни

РЖД развивают социальную инфраструктуру на Восточном полигоне



ДМИТРИЙ ДМИТРИЕВ

Для повышения качества жизни железнодорожников, членов их семей и неработающих пенсионеров ОАО «РЖД» ведёт системную работу по строительству, реконструкции и обновлению социальной инфраструктуры на Восточном полигоне. Благодаря компании реализуются проекты в сфере медицины, спорта, образования.

Особое внимание – спорту

Компания помогает развиваться территориям, расположенным в границах Восточного полигона. В зоне внимания – 70 населённых пунктов. «Мы помогаем муниципальным детским садам, общеобразовательным школам. Особое внимание уделяем спортивным школам, которые существуют в Северобайкальске, Тынде, Смидовиче и других городах и посёлках Восточного полигона. Это важно, поскольку муниципальная база создаёт жизнь вокруг станций БАМа и Транссиба, которая тоже должна иметь развитие», – говорил ранее директор ОАО «РЖД» по коммуникациям – начальник Департамента по взаимодействию с федеральными и региональными органами власти Юрий Нагорных.

Для примера, 7 марта в Северобайкальске начал работу открытый хоккейный корт, который был построен при поддержке ОАО «РЖД». Был проведён значительный объём земляных работ, вывезено более 2 тыс. кубометров грунта, залито более 100 кубометров бетона для обустройства монолитного фундамента и балок для монтажа металлических конструкций кровли общей массой 70 тонн и размерами 60 на 33 м. К корту подведены все необходимые инженерные коммуникации.

А 1 марта в Иркутске состоялось открытие обновлённого спортивного комплекса «Локомотив», который является тренировочной базой для областного волейбольного клуба. При поддержке ОАО «РЖД» в комплексе был проведён капитальный ремонт, в здании общей площадью более 2 тыс. кв. м выполнили ремонт кровли и фасада, заменили инженерные системы водоснабжения, канализации, электрики, отопления и вентиляции. Внутри помещения оборудовали четыре современных раздевалки и два зала – для волейбола и тяжёлой атлетики.

Игровое пространство волейбольного зала при этом увеличено по высоте до 7,7 м, что позволяет



ТАТЬЯНА АЗАНБАЕВА



МАКСИМ КАШИРИН/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

привести объект к нормам регламента Всероссийской федерации волейбола.

Под наблюдением врачей

Для востока страны одна из самых актуальных тем – доступность медицинской помощи. На территории трёх дорог – Забайкальской, Восточно-Сибирской и Дальневосточной – действует 27 учрежде-

ний здравоохранения сети «РЖД-Медицина».

Как рассказали «Пульту управления» в Центральной дирекции здравоохранения ОАО «РЖД», к ним прикреплены 502,8 тыс. человек, в том числе 166,4 тыс. работников ОАО «РЖД» и 68,9 тыс. пенсионеров компании.

В 2024 году в границах БАМа начнут работу сразу несколько

медицинских центров, рассказала начальник ЦДЗ, руководитель сети клиник «РЖД-Медицина» Елена Жидкова. Так, будут открыты Центр амбулаторной хирургии в посёлке городского типа Новая Чара и Центр лучевой диагностики в Тынде.

В клинике «РЖД-Медицины» в Северобайкальске откроется первичное сосудистое отделение. Бо-

лезни системы кровообращения – самая распространённая причина смертности населения, поэтому борьба с этими заболеваниями и их профилактика – абсолютные приоритеты отраслевых врачей.

«Наша больница является единственной в городе, где обслуживаются 24 тыс. человек. Мы

Помощь по адресу

Компания также оказывает благотворительную помощь субъектам Восточного полигона. Так, 11 марта состоялась церемония подписания договоров о направлении адресной финансовой поддержки на реализацию социальных проектов в Забайкальском крае.

оставшимся без попечения родителей, «Импульс» в селе Маккавеево.

«Необходимо поддерживать социально значимые начинания. Особенно те, которые касаются подрастающего поколения. Дети – наше будущее. Им предстоит трудиться, развивать нашу стра-

Необходимо поддерживать социально значимые начинания. Особенно те, которые касаются подрастающего поколения

предоставляем полный спектр медицинской помощи населению: поликлиника, стационар, скорая медицинская помощь, родильный дом», – рассказал исполняющий обязанности главного врача северобайкальской больницы Дмитрий Подольский.

Согласно документу, средства на покупку спортивного инвентаря получит краевая спортивная школа «Орбита-спорт», где биатлоном занимаются более 500 детей. Адресную помощь на проведение ремонта и отделку здания окажут и центру помощи детям,

ну. Нужно поощрять их занятия спортом, творчеством, обеспечивать комфортные условия для учёбы, жизни в социальных учреждениях», – отметил начальник Забайкальской железной дороги Владимир Антонец.

Виталий Маслюк

СПРАВКА

Председатель Правительства РФ Михаил Мишустин 19 марта провёл стратегическую сессию о пространственном развитии России. В качестве эксперта в мероприятии участвовал и генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров.

«В Послании Федеральному собранию глава государства уделил этой важной теме большое внимание. В частности, вопросам территориальной

связанности и снижения инфраструктурных ограничений в регионах, в том числе в сфере транспорта, энергетики, благоустройства и повышения качества жизни. А также мерам поддержки российских субъектов, в первую очередь тех, что расположены на границе страны. Это Калининградская область, Дальний Восток, Арктическая зона, Северный Кавказ и наши новые регионы», – подчеркнул глава правительства.

Минэкономразвития подготовило обновлённую концепцию Стратегии пространственного развития. Напомним, действующая стратегия была принята в 2019 году. «Задачи и инструменты реализации обновлённого документа должны учитывать текущие геополитические вызовы, региональные и муниципальные приоритеты. Теперь надо направить усилия на решение ряда первоочередных задач. Прежде всего

на сокращение различий по уровню экономики и социальной сферы среди российских субъектов», – сказал Михаил Мишустин.

По его словам, необходимо продолжить строительство современного жилья, детских садов, поликлиник, больниц, модернизировать инженерные сети, чтобы жители даже удалённых территорий имели доступ к качественной медицине, образованию, теплу, чистой воде.

На территории трёх дорог – Забайкальской, Восточно-Сибирской и Дальневосточной – действует 27 учреждений здравоохранения сети «РЖД-Медицина». К ним прикреплены 502,8 тыс. человек, в том числе 166,4 тыс. работников ОАО «РЖД» и 68,9 тыс. пенсионеров



ПЯТЫЙ КОНКУРС УПРАВЛЕНЦЕВ «ЛИДЕРЫ РОССИИ»

ЛИДЕРЫ
РОССИИ
КОНКУРС УПРАВЛЕНЦЕВ



РОССИЯ –
СТРАНА
ВОЗМОЖНОСТЕЙ

Карьерный лифт

Железнодорожники стали
финалистами конкурса управленцев

В Москве с 22 по 25 февраля проходил суперфинал Всероссийского конкурса управленцев «Лидеры России», партнёром которого является ОАО «РЖД». Пять работников холдинга стали победителями пятого, юбилейного сезона.

Железнодорожники в финале

Конкурс «Лидеры России» проводится с 2017 года. Его организуют по поручению президента РФ с 2017 года при поддержке Российской академии народного хозяйства и государственной службы при президенте РФ. Цель конкурса – поиск, развитие и поддержка перспективных руководителей, обладающих высоким уровнем лидерских качеств и управленческих компетенций. В нём участвуют управленцы до 55 лет с соответствующим опытом работы от 2 лет.

В этом году в суперфинал вышли 302 человека из 63 регионов РФ и четырёх зарубежных государств. Среди них 11 железнодорожников. «Стать суперфиналистом – уже большая победа. Заявки подали 160 тыс. человек, конкурс был порядка 500 человек на место. Но вы стали лучшими и доказали своё лидерство», – заявил первый заместитель руководителя администрации президента РФ, председатель наблюдательного совета конкурса «Лидеры России» Сергей Кириенко.

За три дня суперфинала участники прошли заключительные оценочные мероприятия, посетили мастер-классы и лекции с лучшими управленцами страны, встречи с наставниками – руководителями органов государственной власти, российских компаний и организаций. Среди наставников конкурса был и глава ОАО «РЖД» Олег Белозёров. 24 февраля он провёл встречу с суперфиналистами из числа работников компании.

«У этого конкурса много этапов. Ловлю себя на мысли, что здесь, мне кажется, победа не над кем-то, а над собой. Все присутствующие борются сами с собой, чтобы доказать, что готовы показать результат», – отметил на встрече Олег Белозёров.

По итогам суперфинала были определены 102 лучших управленца из 31 региона РФ, а также Бельгии и Сербии.

В числе победителей пятеро железнодорожников. Это заместитель генерального директора АО «РЖД



ЛИДЕРЫРОССИИ.РФ

Бизнес Актив» Иван Боднар, начальник Петрозаводского центра организации работы железнодорожных станций Октябрьской дирекции управления движением Александр Шапов, заместитель начальника Управления экономики Центральной дирекции инфраструктуры Виктория Тюрникова, начальник Рязанского центра организации работы железнодорожных станций Московской дирекции управления движением Андрей Китаев и заместитель начальника Санкт-Петербург-Витебского центра организации работы железнодорожных станций Октябрьской дирекции управления движением Сергей Плёнкин.

Лидеры получили образовательные гранты в размере 1 млн руб. на обучение в российских вузах, а также возможность встретиться с наставниками из числа ведущих управленцев страны.

Встреча с президентом

В марте победители пятого сезона конкурса управленцев «Лидеры России» встретились с президентом РФ Владимиром Путиным. «Это уже пятый выпуск, за эти годы более миллиона человек прошли через эту систему. Это самый большой, самый крупный кадровый форум не только в нашей стране, но и во всём мире, наверное. Это круто», – сказал глава государства.

В числе победителей пятеро железнодорожников. Они получили образовательные гранты в размере 1 млн руб. на обучение в российских вузах, а также возможность встретиться с наставниками из числа ведущих управленцев страны

Наряду с грантами и карьерными перспективами конкурс «Лидеры России» обладает и другими важными преимуществами для участников. Одно из них – новые знакомства, а также возможность войти в сообщество единомышленников

Владимир Путин также отметил, что получение конкретной должности не самоцель конкурса. «Тем не менее 470 человек уже так или иначе работают на высоких должностях и в федеральном центре. У нас, по-моему, шесть заместителей федеральных министров, в регионах пять заместителей губернаторов и губернаторы даже есть, 10 человек работают на уровне глав муниципалитетов, в Госдуме, в Совете Федерации, в наших крупных компаниях с госучастием, в общем, на самых разных направлениях и достаточном высоком уровне», – уточнил он.

Конкурс как движущая сила

Наряду с грантами и карьерными перспективами конкурс «Лидеры России» обладает и другими важными преимуществами для участников. Одно из них – новые знакомства, а также возможность войти в сообщество единомышленников. «Конкурс объединяет множество смелых, целеустремлённых и неравнодушных людей. Поэтому самым ценным я считаю своё попадание в это сообщество, где я теперь каждый день черпаю новые вызовы, идеи и поддержку», – рассказала заместитель начальника Управления экономики Центральной дирекции инфраструктуры Виктория Тюрникова. – В финале и суперфинале ты отдашь столько сил и эмоций, что кажется, конкурс должен тебя опустошить. Но вскоре понимаешь, что он даёт в разы больше, чем забрал. Это энергия более 300 человек, которые в едином порыве ищут лучшие решения профессиональных задач и способы взаимодействия. Это мощный заряд мотивации от встреч с наставниками конкурса. Это вдохновение от осознания того, что ты всегда можешь больше и лучше, главное – не сдаваться».

«Мне было любопытно увидеть, что вместе со мной в конкурсе участвуют руководители компаний-грузоотправителей – клиентов нашего центра. Конечно, мы познакомились, стали общаться уже не только в рамках партнёрских отношений. Для нас было очевидно, что именно в компании подлежит усовершенствованию, и мы стали обсуждать, искать совместные решения. Здесь возникает некая химия отношений: когда при звонке ты понимаешь, что на том конце провода у тебя человек, мыслящий твоими категориями, это снимает границы мышления», – поделился начальник Петрозаводского центра организации работы железнодорожных станций Октябрьской дирекции управления движением Александр Шапов.

В числе других преимуществ конкурса, по мнению участников, – личностное развитие. Многие из них уже прошли свой уникальный путь через различные программы и конкурсы, чтобы зафиксировать успех и продолжить движение дальше.

«Лично для меня конкурс «Лидеры России» стал неким вызовом – проверить себя, свои способности. Я участник многих молодёжных программ ОАО «РЖД», в том числе «Лидеры перемен 2.0», – рассказал начальник Рязанского центра организации работы железнодорожных станций Московской дирекции управления движением Андрей Китаев. – Победа в конкурсе – это начало, а также большая ответственность. Потому что, с одной стороны, есть прилив сил и желание реализовать масштабные проекты. С другой – понимание, что звание «Лидер России» накладывает определённый отпечаток и права на ошибки, которые допускал раньше, уже, наверное, нет».

ИГУЛЬС
Дарья Чикиркина

Алла Кравчук,
ЭКСПЕРТ ЦЕНТРА ОРГАНИЗАЦИИ
ТРУДА И ПРОЕКТИРОВАНИЯ
ЭКОНОМИЧЕСКИХ НОРМАТИВОВ
ОАО «РЖД»



ЛИЧНЫЙ АРХИВ

Предиктивная аналитика



В РЖД используют инновации
в нормировании труда

Новые вызовы стали стимулом для ускорения развития компаний и поиска нестандартных решений. Инновационные технологии захватывают всё больше сфер повседневной жизни, а скорость их развития и внедрения продолжает возрастать. Наряду с технологическими появляется немало маркетинговых и организационных инноваций. Учитывая, что в условиях цифровой трансформации экономики интеллектуальный труд претерпевает существенные изменения, одной из значимых организационных инноваций является его комплексное нормирование, которое активно применяется в ОАО «РЖД».

Баланс времени

Для определения оптимальной численности работников интеллектуального труда в подразделениях ОАО «РЖД» в 2019 году Центром организации труда и проектирования экономических нормативов (ЦОТЭН) на основании лучших мировых практик с учётом применения процессного подхода была разработана уникальная методика определения баланса рабочего времени административно-управленческого штата.

Новый метод нормирования был впервые апробирован на работниках цифрового блока компании, в департаментах правового обеспечения, корпоративного имущества и безопасности движения. Результат его применения показал свою эффективность. Руководители компании получили исключающую возможность сбалансированно выстраивать рабочий процесс и устанавливать оптимальную численность работников интеллектуального труда в условиях постоянного роста проектной активности.

Учитывая положительный опыт, Центром инновационного развития ОАО «РЖД» (ЦИР) было принято решение о про-



ведении совместно с ЦОТЭНам анализа использования трудовых ресурсов и разработке нормативного документа по труду с применением нового метода.

Подчеркну, что при оценке баланса рабочего времени с применением процессного подхода используются факторное нормирование и достаточно большой объём данных с привлечением человеческих

ресурсов. Поэтому была сформирована рабочая группа экспертов из работников ЦИРа и ЦОТЭНа и намечен план работы.

Оценка затрат

Отправным моментом начала работы экспертов стала разработка и утверждение исчерпывающего и максимально детализированного перечня основ-

Руководители получили исключительную возможность сбалансированно выстраивать рабочий процесс и устанавливать оптимальную численность работников интеллектуального труда в условиях постоянного роста проектной активности

ных, вспомогательных и обеспечивающих бизнес-процессов ЦИРа.

Экспертами ЦОТЭНа в тесной коммуникации с коллегами из ЦИРа были определены критерии комплексной оценки измерителей трудозатрат на бизнес-процессы, их количественного учёта в автоматизированных системах и формах статистической отчётности.

Главным этапом в работе по оценке баланса рабочего времени стало определение трудозатрат на выполнение каждой операции. При их формировании определялись и оценивались все значимые критерии, влияющие на эффективное выполнение работы, выявлялись узкие места в организации труда. Например, отсутствие структурного планирования

Он даёт возможность планировать будущие штатные изменения при внедрении новых технологий и изменении объёмов работы, своевременно выявлять резервы для повышения производительности труда, исключать необоснованные потери времени и дублирование обязанностей, рационально распределять загрузку работников, оценивать вклад каждого исполнителя.

Синергия классических и инновационных методов нормирования позволила не только объективно устанавливать зависимость численности работников от фактических объёмов работ, но и комплексно анализировать функции, выполняемые работниками нормируемой бизнес-единицы.

Около половины административно-управленческого штата работников компании охвачены нормированием, новый инновационный метод нормирования является значимым инструментом для выполнения ключевых задач

организации работы могло повлечь за собой необоснованные потери рабочего времени не только специалиста, но и руководителя.

Опросные листы

Определение трудозатрат на выполнение каждой операции производилось экспертным методом с заполнением опросных листов. Также использовались другие инструменты: проведение контрольных замеров, хронометражные наблюдения за деятельностью работников ЦИРа при выполнении однотипных задач и микроэлементарное нормирование.

Благодаря высокой квалификации экспертов и слаженной командной работе в январе 2024 года был утверждён нормативный документ по труду – «Нормативы трудоёмкости работников Центра инновационного развития».

Учитывая, что внедрение инноваций в процессы управления всё больше рассматривается как один из эффективных способов поддержания высоких темпов развития и уровня доходности, успешный опыт в нормировании интеллектуального труда позволил оценить трудозатраты административно-управленческого персонала ещё одного филиала компании.

На сегодняшний день около половины административно-управленческого штата работников компании охвачены нормированием, а положительная тенденция инициатив в разработке нормативных документов по труду для работников данной категории говорит о том, что новый метод нормирования является значимым инструментом для выполнения ключевых задач, стоящих перед ОАО «РЖД», в том числе в вопросах повышения эффективности труда персонала.

Михаил Глазков,
ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО
ДИРЕКТОРА – НАЧАЛЬНИК
ЦЕНТРАЛЬНОЙ ДИРЕКЦИИ
УПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЕМ
ОАО «РЖД»



МАКСИМ КАШИРИН/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

Следовать за грузопотоком

Инструменты эффективного управления движением

В этом году завершается реализация Комплексной программы модернизации инфраструктуры (КПМИ). Как это скажется на перевозках и какие задачи стоят перед Центральной дирекцией управления движением ОАО

«РЖД», выяснил «Пульт управления».

– Михаил Олегович, какие задачи поставлены перед дирекцией в 2024 году?

– Приоритетной задачей этого года по-прежнему остаётся достижение параметров КПМИ на основных направлениях следования грузопотоков. В 2024 году объ-

ём перевозок в восточном направлении должен быть увеличен на 11,7 млн тонн, до уровня 162,2 млн тонн (+7,8%).

В северо-западном направлении необходимо перевезти 145,6 млн тонн, в юго-западном – 125,1 млн тонн, что соответствует созданным провозным способностям данных направлений. Вместе с тем увеличение провозной способности основных грузонапряжённых направлений сети нам предстоит синхронизировать с реализацией следующих задач: совершенствование технологических и управленческих решений при организации перевозочного процесса с учётом тиражирования полигонных технологий управления эксплуатационной работой; достижение показателей программ организационно-технологических мероприятий, направленных на оптимизацию расходов и повышение эффективности деятельности ОАО «РЖД»; разработка цифровых технологий, включая расширение области применения безбумажного документооборота, а также управляющих интеллектуальных систем; повышение эффективности процессов обеспечения безопасных условий и охраны труда в целях исключения рисков нарушения нормативных требований и роста удовлетворённости работников условиями труда.

В основе внедрения всех этих инициатив для достижения целевых параметров помимо своевременной реализации инфраструктурных проектов лежит проведение последовательной работы по достижению оптималь-



ИВАН ШАТОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

ных качественных характеристик сквозного перевозочного процесса, позволяющих обеспечивать на существующей инфраструктуре максимальный для компании финансовый результат.

Уверен, что в результате слаженной работы всех подразделений ОАО «РЖД» поставленные задачи будут выполнены.

– Каких результатов производственной деятельности дирекция достигла в прошлом году?

– Несмотря на все сложности, как внешнеэкономические, так и внутренние, объёмы железнодорожных перевозок в России увеличиваются. В 2023 году тарифный грузооборот составил более 7,2 млрд ткм в сутки. При этом

на самом грузонапряжённом направлении сети – в границах Восточного полигона – показатель достиг максимальных размеров за всё время деятельности компании и составил почти 2,5 млрд ткм в сутки.

Также следует отметить результат по объёму выгрузки вагонов – он максимальный за последние

10 лет. Ежедневно выгружалось более 53,5 тыс. вагонов.

Увеличивается и выгрузка в российских морских портах, в 2023 году она составила более 16,5 тыс. вагонов в сутки, что выше уровня прошлого года на 3,8%.

Одновременно с ростом объёмов удалось обеспечить выполнение показателей, установленных правительством. Так, в 2023 году срок доставки транзитного контейнеропотока на направлении Запад – Восток составил 7,8 суток при целевом задании не более 8,5 суток.

1768 тыс. ткм брутто (плюс 59 тыс. ткм брутто к 2022 году).

– Какие инструменты повышения эффективности использования инфраструктуры будет использовать дирекция в 2024 году?

– Для перевозки возрастающих объёмов грузов одним из ключевых мероприятий на грузонапряжённых участках Восточного полигона является применение технологии интервального регулирования движения поездов с использованием виртуальной сцепки (ВСЦ). В прошлом году полигон эксплуатации технологии

мероприятий для применения апробированных решений на постоянной основе. Понимая всю важность и значимость данной работы, мы реализовали комплекс мероприятий по обучению и мотивации работников.

Продолжает развиваться и технология пропуска поездов повышенной массы. В 2023 году на сети пропущено более 42 тыс. таких поездов, что на 12% выше аналогичного периода прошлого года. Для развития тяжёлого движения на Восточном полигоне организовано вожде-

Парк грузовых вагонов увеличился на 23% при увеличении погрузки всего на 1,1% и достиг исторического максимума – 1 323 777 вагонов. Профицит на инфраструктуре оценивается на уровне более 193 тыс. вагонов

Скорость доставки гружёных отправок выполнена выше задания – на уровне 444,3 км/сут (задание 444 км/сут).

Отдельно хочу отметить работу Восточного полигона. В 2023 году при рекордных объёмах перевозок удалось обеспечить выполнение основных показателей качества использования подвижного состава: участковая скорость 35,4 км/ч (плюс 0,9 км/ч к 2022 году), производительность локомотива рабочего парка 2294 тыс. ткм брутто (плюс 95 тыс. ткм брутто к 2022 году), производительность локомотива эксплуатируемого парка –

ВСЦ был расширен до станции Мариинск Красноярской железной дороги. Эта работа позволила по итогам года увеличить размеры движения поездов с использованием виртуальной сцепки в 2,9 раза – в 2023 году по участкам Восточного полигона в данном режиме проведено более 35,8 тыс. поездов.

Осуществлён ряд успешных экспериментов по пропуску поездов в режиме ВСЦ: по «неправильному» пути, ведение пяти поездов как с порожними, так с гружёными вагонами. По результатам экспериментов запланирован ряд

поездов массой 7100 тонн на участке Таксимо – Тында, массой 8200 тонн на участке Сковородино (Магдагачи) – Хабаровск-2 – Уссурийск с дальнейшим увеличением до 8800 тонн. В целом на Восточном полигоне количество поездов массой 7100 тонн возросло на 24%, массой 8000 тонн – в 3,2 раза.

На юго-западном направлении для развития технологии вождения поездов массой 7100 тонн в текущем году будут проведены тягово-энергетические испытания на участке Сызрань-1 – станция Имени М. Горького с использованием



123RF/LEGION-MEDIA

электровозов серии ЗЭС5К с поосным регулированием силы тяги.

Однако вызывает обеспокоенность ситуация с качеством обслуживания локомотивного парка со стороны сервисных компаний, что, безусловно, негативным образом отражается на его техническом состоянии.

– Какие меры принимаются для решения проблем с локомотивами?

– Учитывая приоритетность задачи обеспечения содержания парка локомотивов на предъявляемые объёмы перевозок и повышения эффективности взаимодействия с локомотивным

комплексом, в ноябре прошлого года в формате круглых столов организована управленческая сессия руководителей центрального и регионального уровней, где удалось обменяться как положительным опытом, так и имеющимися проблемными вопросами, требующими системного решения.

Выработаны конкретные мероприятия для частичного нивелирования потерь за счёт повышения качества планирования и эффективности взаимодействия, а также сокращения оборота локомотива по основным элементам.

– «Лишние» вагоны мешают выполнению задач?

– Ещё одним вопросом, требующим внимания, является разбалансировка наличия перевозочных ресурсов с выполняемой работой и возможностями инфраструктуры для размещения подвижного состава. Она оказывает негативное влияние на качество предоставления услуг по перевозке грузов и пассажиров.

Начиная с 2016 года темпы поступления на сеть грузовых вагонов значительно превышают темпы вывода их из эксплуатации, парк вагонов российской принадлежности увеличился на 23% при увеличении погрузки всего на 1,1% (или +36 тыс. тонн в сутки) и достиг исторического максимума – 1 323 777 вагонов. Профицит на инфраструктуре оценивается на уровне более 193 тыс. вагонов.

С учётом прогнозной грузовой базы до 2030 года и темпов поступления новых грузовых вагонов проведён расчёт баланса парка и прогнозного объёма перевозок. Профицит погрузочных ресурсов к 2030 году оценивается на уровне 308 тыс. вагонов.

В условиях профицита парка вагонов в рамках нормотворческой деятельности разработаны Методические рекомендации по определению потребного парка грузовых вагонов на краткосрочную и среднесрочную перспективу. Документ согласован президиумом Союза операторов железнодорожного транспорта, 25 октября 2023 года он был опубликован на официальном сайте Федерального агентства железнодорожного транспорта. Также методиче-

ские рекомендации направлены в адрес причастных министерств, общественных и коммерческих организаций. Работа по внесению изменений в транспортное законодательство должна быть продолжена.

С целью регулирования поступления на сеть новых вагонов в необходимом количестве требуется (по истечении периода апробации методических рекомендаций) закрепить на уровне Федерального закона «О железнодорожном транспорте» полномочия Минтранса России по утверждению методики определения потребного парка с целью её использования федеральными органами исполнительной власти.

В сложившихся условиях необходимо наделение полномочиями владельца инфраструктуры по перемещению парка невостребованных вагонов на пути необщего пользования станции приписки или в соответствии с заключёнными договорами между владельцами подвижного состава и владельцами путей необщего пользования, а также на железнодорожные станции, расположенные на участках с низкой интенсивностью движения, определяемые владельцем инфраструктуры.

Реализация этих инициатив позволит чётко сбалансировать планируемые на предстоящий период объёмы перевозок с необходимыми ресурсами для их безусловного освоения, тем самым минимизировать финансовые риски компании.

Кроме того, в рамках системной работы по совершенствова-

нию методологических подходов к комплексной оценке перевозочной деятельности введён показатель «средняя скорость движения транспортного потока», который характеризует качество оказываемых транспортных услуг по перевозке грузов и пассажиров.

Методология формирования этого показателя предусматривает расчёт с учётом времени стоянок на промежуточных станциях, за исключением времени станционных передвижений, технических операций и посадки/высадки пассажиров.

На Восточном полигоне количество поездов массой 7100 тонн в прошлом году возросло на 24%, массой 8000 тонн – в 3,2 раза

– Какая роль отводится цифровизации процессов?

– Особое значение в нашей работе занимает цифровая трансформация производственных процессов на всех уровнях управления.

В 2023 году реализованы задачи по автоматизированной разработке вариантных графиков движения и планирования предоставления «окон» на инфраструктуре, а также сервисы, позволяющие сформировать сменно-суточный план поездной работы полигонов с детализацией до конкретных участков и поездов.

На Куйбышевской железной дороге внедрён комплекс по автома-

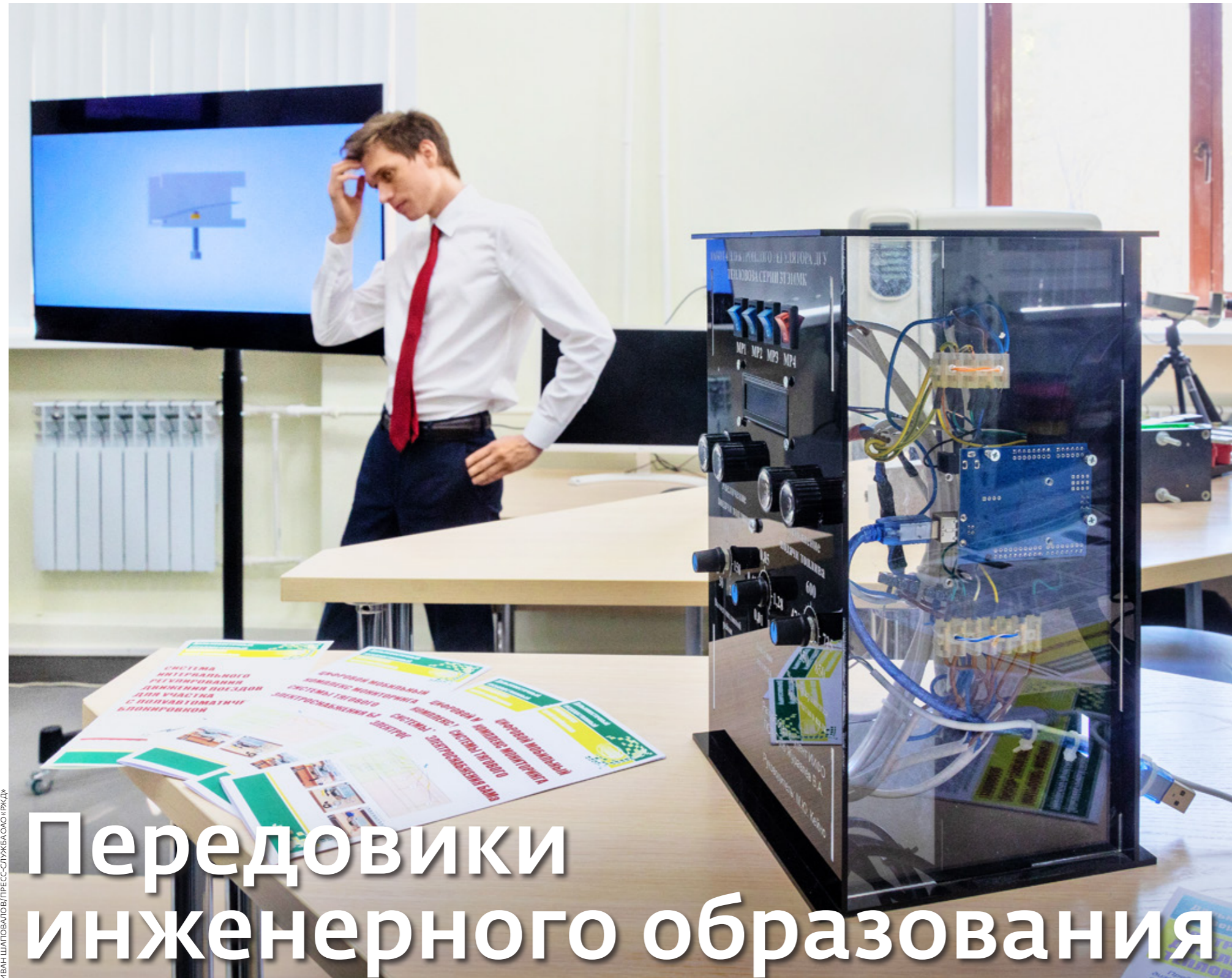
тическому планированию работы поездного диспетчера для формирования плана пропуска поездов, с функцией автоматической установки маршрутов.

Автоматизированы алгоритмы сетевого расчёта возможностей инфраструктуры для размещения вагонных парков на плановый месяц.

Ещё одним масштабным проектом является «Цифровая железнодорожная станция», включающая в себя лучшие практики по цифровизации и применению современных технических средств. Реализация данной инициативы

на пилотной станции Челябинск-Главный позволит трансформировать все технологические операции станции в цифровые модели, вывести операционных работников из опасной зоны. В 2023 году на станции выполнены работы по внедрению четырёх программных модулей, позволяющих обеспечить автоматизированное планирование работы станции, маневровой работы в парках и на местах необщего пользования, а также автоматическое формирование сообщений о событиях и положении на станции всех объектов контроля.

БЕСЕДОВАЛ СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ



Передовики инженерного образования

ИВАН ШАПОВАЛОВ/ПРЕСССЛУЖБА ОАО «РЖД»

Отраслевые вузы совершенствуют подготовку кадров

Отраслевые вузы выводят подготовку высококвалифицированных инженерных кадров, способных обеспечить технологический суверенитет страны, на новый уровень. Для этого в учебных заведениях открываются передовые инженерные школы (ПИШ). Это специализированные образовательные структуры на базе вузов, которые предоставляют студентам возможность получать современное инженерное образование, развивать

и систем связи на стыке компетенции в области транспортных систем, железнодорожного транспорта, ВСМ и цифровых технологий.

«Открытие передовой инженерной школы обеспечит ускорение темпа развития РУТ (МИИТ) как глобальной конкурентоспособной системообразующей образовательной организации, ведущей подготовку в сфере транспорта, а также определит успешное достижение стратегических целей подготовки будущих лидеров изменений в отрасли и формирование центров генерации технологических инноваций

Открытие передовой инженерной школы обеспечит ускорение темпа развития Российского университета транспорта, а также определит успешное достижение стратегических целей подготовки будущих лидеров изменений в отрасли

практические навыки и компетенции, участвовать в научных и инновационных проектах, а также сотрудничать с ведущими промышленными партнёрами. Они нацелены на реализацию продвинутых образовательных программ в сфере инженерии. Так, в этом году в РУТ (МИИТ) открылась передовая инженерная школа «Академия ВСМ», в которой будут готовить кадры для высокоскоростных магистралей – специалистов в сфере конструирования подвижного состава, инфраструктуры

транспортного комплекса страны в соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации», – рассказали в Центре по связям с общественностью вуза.

Первый набор студентов, будущих специалистов в области ВСМ, состоится в предстоящую приёмную кампанию – 2024. Для поступления будут доступны такие программы подготовки, как «Инжиниринг подвижного состава ВСМ» (специальность «подвижной состав железных дорог»), «Цифровое про-



ектирование и эксплуатация инфраструктуры ВСМ» (специальность «строительство железных дорог, мостов и транспортных тоннелей»), «Радиотехнические системы на железнодорожном транспорте» (специальность «системы обеспечения движения поездов»). Поступить в «Академию ВСМ» смогут студенты, окончившие 3-й курс по профильным специальностям из железнодорожных вузов России. Предварительно им предстоит пройти конкурсный отбор.

«Мы заявляем передовую инженерную школу по высокоскоростным транспортным системам. В России сегодня нет такой сети ВСМ, как, например, в Китае или в Европе, поэтому для страны, для транспортной отрасли это новая тема. Должны появиться новые инженеры, и подготовка этих инженеров будет осуществляться в том числе на базе цифровых технологий, симуляторов, определённых моделей», – рассказал руководитель Департамента передовых инженерных школ РУТ (МИИТ) Олег Покусаев.

Ядром построения учебных планов в ПИШ станет сквозная проектная деятельность студентов в области создания и эксплуатации высокоскоростного движения на железнодорожном транспорте. Для формирования тематик проектов будут активно задействованы индустриальные партнёры университета.

На базе передовой инженерной школы РУТ (МИИТ) будут созданы студенческие коворкинги, зоны коллективной работы, аудитории для проектной работы. Академия также будет вести научно-исследовательские разработки в области ВСМ совместно с высокотехнологичны-

ми партнёрами – ОАО «РЖД», АО «ВНИИЖТ», ООО «ЭЛАРА», АО «Транс-сигнал». Выделены основные сферы научных интересов: ВСМ в городах (разработка моделей пассажирских потоков, моделирование транспортно-пересадочных узлов и головных станций); системы управления движением и безопасности на ВСМ (разработка уникальной российской системы диспетчеризации и безопасности движения, обеспечивающей интервал между поездами 5–7 минут); инфраструктура для ВСМ (разработка цифровых двойников инфраструктуры, систем мониторинга состояния инфраструктуры; комплекс разработок и исследований будет связан с созданием испытательного полигона ВСМ на участке Москва – Тверь).

Ещё одна ПИШ действует на базе Дальневосточного государственного университета путей сообщения (ДВГУПС). Это передовая инженерная школа Г.М. Фадеева, которая создана в ноябре прошлого года в рамках участия ДВГУПС в программе стратегического академического лидерства «Приоритет-2030». Проект направлен на развитие профессиональных навыков студентов вуза, а также на вовлечение их в разработку отраслевых инновационных решений.

Основная тематика ПИШ Г.М. Фадеева – транспортные технологии и логистическое взаимодействие, а также аналитика и прогнозирование транспортных процессов и логистики. Программы обучения организованы и реализуются на базе структурных подразделений ДВГУПС – Института управления, автоматизации и телекоммуникаций (ИУАТ) и Института дополнитель-



ИВАН ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

Студенты изучают модули, связанные с организацией перевозок грузов, инфокоммуникационными технологиями в профессиональной деятельности, а также управленческими умениями и знаниями (деловые коммуникации, управление изменениями и другие)

го образования (ИДО). В передовой инженерной школе обучаются студенты специальностей, связанных с развитием железнодорожной отрасли страны.

Учебный план включает в себя программы дополнительного профессионального образования, осваиваемые одновременно с получением высшего образования.

Студенты изучают модули, связанные с организацией перевозок грузов, инфокоммуникационными технологиями в профессиональной деятельности, а также управленческими умениями и знаниями (деловые коммуникации, управление изменениями). Так, например, в декабре прошлого года слушатели ПИШ приняли участие в зимней научно-образовательной школе по программе «Технология функци-

онирования мультимодальных транспортных узлов». Для студентов передовой инженерной школы также запланировано проведение стажировки, предусматривающей изучение работы аппарата управления железными дорогами, филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД» и других транспортных компаний и организаций. В перспективе в ПИШ дальневосточного вуза смогут пройти обучение и уже действующие работники транспорта – разработан проект программы профессиональной переподготовки, который предусматривает изучение 15 дисциплин. Результатом освоения каждой из них станет выполнение проекта, заданного преподавателем, или решение реального бизнес-кейса.

ИУАТ

Юлия Антич

Образование



ЛИЦЕЙ №7 ОАО «РЖД»

Открытая школа

Вузы и бизнес развивают будущих специалистов

Шроблему кадрового обеспечения в транспортной отрасли решают системно, начиная работать с будущими специалистами ещё на момент их обучения в школе. Для этого компании совместно с отраслевыми учебными заведениями реализуют систему ранней профориентации.

Раннее профориентирование – это процесс, способствующий осознанному отношению ребёнка к профессии через погружение в ситуацию профессиональной пробы, с учётом его личностных интересов и способностей. Обычно профориентация проводится заблаговременно, когда до непосредственного выбора профессии остаётся ещё много лет. Отраслевые вузы при поддержке отраслевых компаний-партнёров активно

вовлечены в профориентационную работу с подрастающим поколением, предлагая различные форматы знакомства с профессиями, востребованными на транспорте.

Так, в Российском университете транспорта (МИИТ) разработали профориентационный проект «Школа – Институт – Бизнес». Проект стартовал в конце прошлого года при поддержке Института экономики и финансов РУТ (МИИТ). Для его реализации объединили усилия представители бизнеса, научного и образовательного сообщества. Цель этой работы – помочь школьникам определить свои способности и интересы для выбора подходящего профессионального пути.

Программа подготовки школьников направлена на стимулирование их интереса к экономике,

версарий» Управления талантами РУТ (МИИТ). Специалисты центра помогают школьникам подготовиться к экзаменам, рассказывают о различных направлениях деятельности на мастер-классах и вебинарах, позволяя им лучше понять самих себя и подготовиться к поступлению в вуз или колледж.

«Российский университет транспорта уделяет большое внимание ранней профориентации обучающихся, формируя широкое представление о мире профессий и карьерных перспективах, прививая ценностное отношение к труду. Осознанный выбор профессиональной сферы – залог успешной работы как для сотрудника, так и для работодателя. Проект «Школа – Институт – Бизнес» позволяет ребятам оценить свои сильные стороны и потенциал для развития, пооб-

Российский университет транспорта уделяет большое внимание ранней профориентации обучающихся, формируя широкое представление о мире профессий и карьерных перспективах, прививая ценностное отношение к труду

логистике, технике и технологиям. Она способствует более осознанному подходу к выбору будущей образовательной траектории учащимися, что важно для формирования кадрового потенциала транспортной отрасли.

«Для ребят это отличный шанс подготовиться к выбору будущей специальности через знакомство с реальными производственными процессами не только в теории, но и на практике, а для учреждений образования – возможность укрепить связь с рынком труда, разнообразить учебный процесс и адаптировать программы обучения под компетенции будущего», – рассказали в Центре по связям с общественностью РУТ (МИИТ).

Активную работу в части реализации проекта ведёт центр довузовского образования «Предуни-



РУТ (МИИТ)

Образование



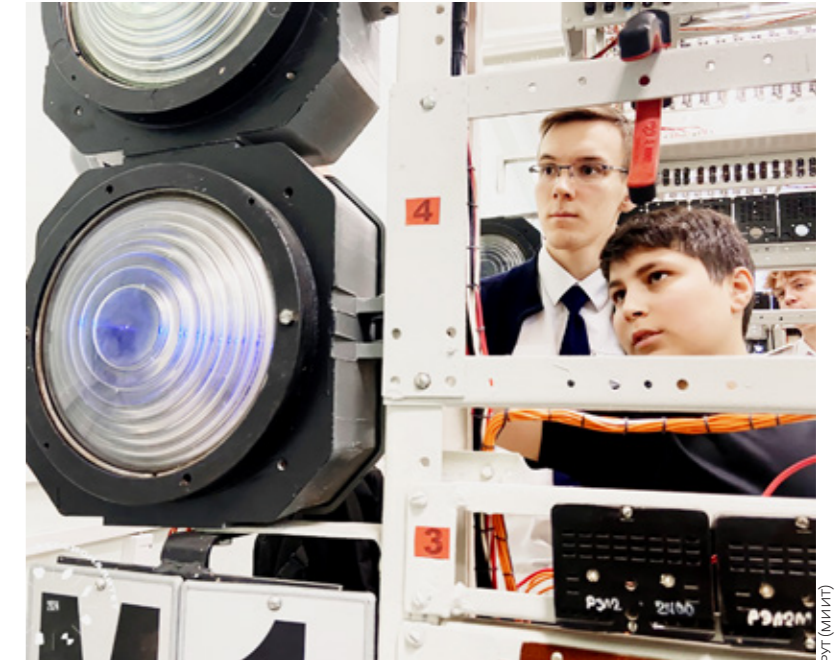
РУТ (МИИТ)



ТОМСКИЙ ФИЛИАЛ СГУПС



РУТ (МИИТ)



РУТ (МИИТ)

щаться с передовыми экспертами, познакомиться с актуальными процессами в транспортной отрасли и технологиями будущего», – подчеркнул начальник центра довузовского образования «Предуниверсарий» Управления талантами РУТ (МИИТ) Николай Маркелов.

В ходе реализации проекта для школьников проводятся серии образовательных мероприятий от преподавателей Института экономики и финансов РУТ (МИИТ), экскурсии, профориентационные лекции и мастер-классы на объектах ведущих транспортных компаний страны. Представители бизнеса делятся со слушателями опы-

том и знаниями, рассказывают о деятельности отраслевых компаний – всё это для того, чтобы ребята смогли разобраться в нюансах различных профессий в сфере транспорта, лучше понять их специфику, область применения и востребованность на рынке труда. Так, была организована экскурсия для школьников домodedовской средней образовательной школы № 1 (Московская область) на производственные площадки лидирующей компании в сфере сервисного сопровождения железнодорожного транспорта ООО «ВСМ-Сервис». Представители организации познакомили гостей с работой предприятия,

особенностями высокоскоростного транспорта. Также ребята узнали о сервисе и ремонте электропоездов «Сапсан» и «Ласточка», работе персонала, который отвечает за безопасность и комфорт пассажиров.

Проект «Школа – Институт – Бизнес» открыт для ребят из Москвы и Подмосковья. Информация о том, как можно присоединиться к проведению профориентационных мероприятий, доступна на сайте РУТ (МИИТ).

В других отраслевых вузах также организуются профориентационные активности. Например, в Омском государственном университете путей сообщения (ОмГУПС) реализуется проект «Университетские классы». Они открыты в нескольких образовательных учреждениях города Омск (школах, лицеях, домах и центрах культуры). «Обучение в профильном классе даёт школьникам возможность погрузиться в сферу будущей специальности, профессиональной деятельности. Реализация этого принципа позволяет обобщать и накапливать передовой опыт, обновлять организацию и содержание подготовки учащихся. В классах постоянно открываются новые дисциплины, курсы, а современные технологии делают процесс полу-

чения знаний максимально комфортным для ребят», – подчеркнули в университете.

Под руководством вузовских преподавателей школьники изучают общеобразовательные дисциплины (математику, физику) и профессионально-ориентированные (искусственный интеллект, технологии Интернета вещей (IoT), информатику и информационные технологии). Большое внимание также уделяется истории и современному состоянию железнодорожного транспорта. Для учащихся проводятся экскурсии на ведущие промышленные предприятия Омской области, от которых в будущем можно получить целевые направления на обучение в университете. Свои профильные классы в школах имеют также Сибирский и Иркутский государственные университеты путей сообщения (СГУПС и ИрГУПС). С учащимися работают преподаватели вузов, которые проводят лекции и семинарские занятия. Школьники получают углублённые знания по математике и физике, что помогает им подготовиться к сдаче ЕГЭ. Также их знакомят с железнодорожными специальностями и направлениями подготовки.

ИЮЛИ

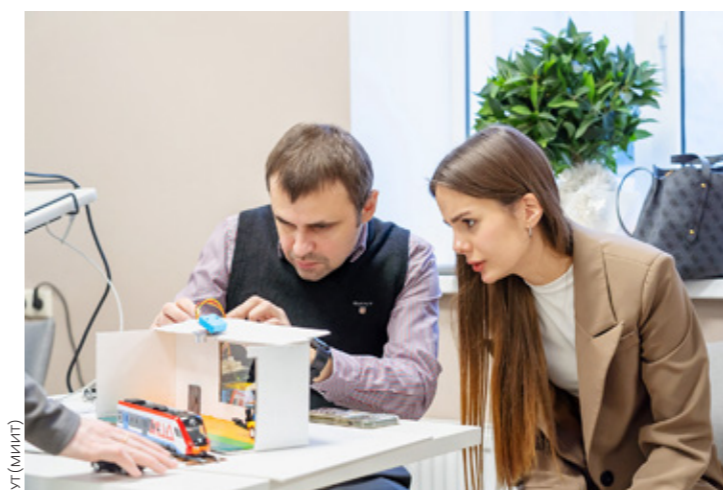
Юлия Антич

Обучение в профильном классе даёт школьникам возможность погрузиться в сферу будущей специальности, профессиональной деятельности. В классах постоянно открываются новые дисциплины, курсы



Сразу к делу

Студенты транспортных вузов решают бизнес-кейсы



Внедрение практико-ориентированного подхода для подготовки будущих специалистов – актуальный тренд в системе российского образования. Следуя ему, вузы при поддержке потенциальных работодателей развивают проектную деятельность, чтобы воспитывать самостоятельных, инициативных профессионалов, способных предлагать и разрабатывать идеи, находить уникальные решения и реализовывать экономически выгодные проекты. Так, например, студенты отраслевых вузов на протяжении учебных семестров работают над решением актуальных задач в области транспорта.

Практико-ориентированное обучение соединяет теоретическую и практическую подготовку. При таком методе студенты получают знания и умения посредством выполнения реальных практических заданий, тем самым погружаясь в профессиональную среду.

Так, в РУТ (МИИТ) развивают проектную деятельность – с 2021 года во все образовательные программы внедрён соответствующий сквозной модуль, который позволяет студентам с первых курсов участвовать в решении отраслевых задач. Работая над проектами, они приобретают новые компетенции, а также навыки командной работы и деловой коммуникации. «Мы пытаемся найти баланс между фундаментальной подготовкой – пониманием того, как устроен мир, – и прикладными навыками, с помощью которых можно изменить мир к лучшему», – подчеркнул первый проректор РУТ (МИИТ) Владимир Тимонин.

В первом семестре этого учебного года команды студентов РУТ (МИИТ) работали над широким кругом тем. На первом этапе свои технологические разработки они поэтапно презентовали на открытых защитах в институтах и академиях вуза. Лучшие инновационные идеи были допущены ко второму этапу – презентации в ходе демодня, который был организован в конце декабря прошлого года. Мероприятие было разделено на две части: выставочную экспозицию и питч-сессию, на которой проектные команды представили результаты своей работы ведущим экспертам отрасли и бизнес-сообществ. Студенты рассказали о ходе реализации своих проектов, применяемых инструментах проектной деятельности, а также о том, как они работали с проблемным полем и взаимодей-



стновали с вовлечёнными сторонами проекта.

«Демодень – это эффективная площадка для дискуссий и инновационных предложений, место для обмена опытом и лучшими практиками. В этот раз на демодне было представлено больше проектов, чем ранее, – рассказал директор Центра проектной деятельности студентов РУТ (МИИТ) Роман Тарусов. – Такой формат позволяет не только получить навыки эффективного взаимодействия с коллегам

ми и партнёрами, но также внести свой вклад в практическую реализацию сегодняшних масштабных транспортных проектов. Общение с потенциальными работодателями позволяет ребятам взглянуть на свой проект с другой точки зрения – актуальности, технологичности и востребованности на рынке, а ещё получить ценные рекомендации по их доработке».

Работы будущих специалистов касались актуальных для развития отраслевых предприятий и учеб-

ных заведений тем – от внедрения искусственного интеллекта в продажах и грузоперевозках до развития возможности бронирования вузовских аудиторий. Так, по результатам экспертных оценок, первое место по итогам демодня заняла команда студентов Института транспортной техники и систем управления с проектом «ЭкзоЖКХ». Будущие специалисты предложили решение проблемы низкой эффективности ручного труда в жилищно-коммунальном

хозяйстве, а также высокой утомляемости рабочих с сопутствующим риском производственного травматизма. Команда по заказу управы района Крюково города Москвы представила свой инновационный прототип экзоскелета для тяжёлого ручного труда.

Второе место занял проект «AI. РЖД», разработанный студентами академии «Высшая инженерная школа». Его заказчиком выступил Центр фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД». Команда предложила внедрить технологии искусственного интеллекта для подбора релевантных услуг в области перевозки грузов.

управления разработали программное обеспечение, которое позволяет интерпретировать шум в оптоволоконном кабеле связи, пролегающем вдоль железнодорожных путей, и с помощью этого определять целостность подвижного состава); «Кражам.net» (команда академии «Высшая инженерная школа» разработала решение на базе нейронной сети, которая вычисляет подозрительные операции и таким образом помогает бороться с кражами); «Эффективность мультимодальных перевозок» (студенты Института экономики и финансов предложили способ фиксации ру-

вационный тормоз» (оценить возможность использования новых систем управления при проектировании тормозных устройств); «Smart СИР» (автоматизировать нахождение эффективной расстановки светофоров для систем управления движением поездов в соответствии с ПТЭ); «Ответственная цифра» (представить варианты повышения цифровой культуры работников через комплекс обучающих и информирующих мер, отвечающих современным вызовам в области информационной безопасности и гигиены); «Выручка и издержки» (предложить варианты сни-

Такой формат позволяет не только получить навыки эффективного взаимодействия с коллегами и партнёрами, но также внести свой вклад в практическую реализацию сегодняшних масштабных транспортных проектов

Третье место занял ещё один проект команды из академии «Высшая инженерная школа» – «СКУД.РУТ». Молодые разработчики представили систему контроля и учёта доступа. Они попытались решить проблему задержки гостей на КПП университета (даже при наличии заказанного заранее пропуска).

Ещё три проекта получили приз зрительских симпатий. Речь идёт о проектах «Защита инфраструктуры РЖД» (студенты Института транспортной техники и систем

лонной стали в контейнере, который упростит процедуру погрузки и выгрузки).

В весеннем семестре этого учебного года студентам предстоит поработать над решением таких кейсов, как «Универсальный грузовой вагон» (предложить варианты исключения простоя вагонов); «Выявление дефектов деталей вагонов» (предложить варианты сведения к минимуму рисков отказов ответственных деталей вагонов в эксплуатации из-за скрытых дефектов); «Инно-

жения тарифов на сопутствующие и дополнительные услуги для грузоотправителей до конкурентного уровня); «Экологический риск» (сформировать экономическую и производственную стратегию, отражающую актуальный взгляд на углеродный нейтралитет); «Суперквалификация» (рассмотреть способы привлечения работодателей к активному участию в обучении студентов, которых они в будущем возьмут на работу).

ПУЛЬТ

Юлия Антич

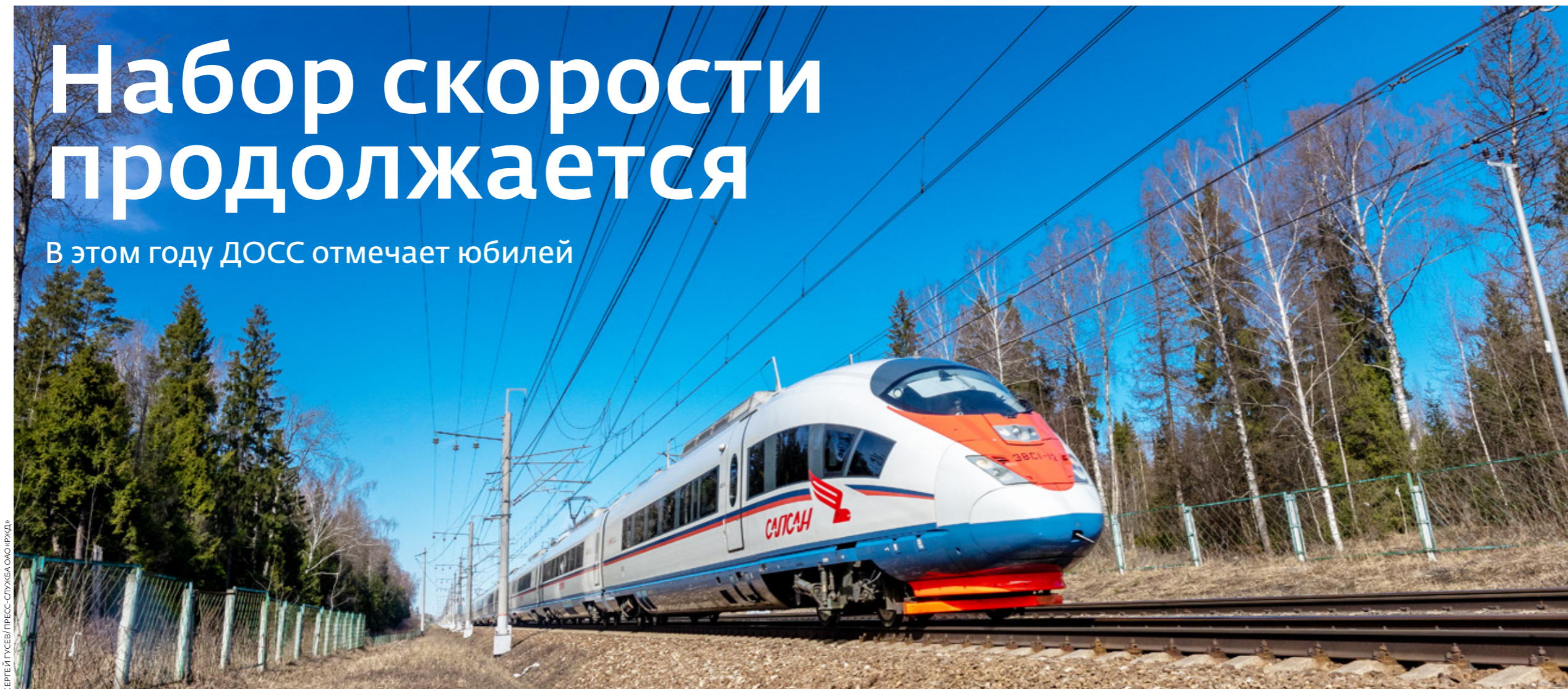
Студенты с первых курсов обучения участвуют в решении отраслевых задач. Работая над проектами, они приобретают новые компетенции, а также навыки командной работы и деловой коммуникации



Набор скорости продолжается

В этом году ДОСС отмечает юбилей

СЕРГЕЙ ГУСЕВ / ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»



Приказ о создании Дирекции скоростного сообщения (ДОСС) был подписан 23 марта 2009 года. У истоков её создания стоял Дмитрий Пегов, который сейчас возглавляет Дирекцию тяги. На смену ему пришёл Владимир Андреев, который в настоящее время руководит Департаментом технической политики, а с 2015 года начальником дирекции стал Антон Петров.

Целью создания дирекции была эксплуатация скоростного подвижного состава, создание комфортных,

безопасных поездок высокоскоростными и скоростными поездами, а отправной точкой послужило начало движения поездов «Сапсан». Курировал всю работу по запуску поезда старший вице-президент ОАО «РЖД» Валентин Гапанович.

«Сапсан» расправил крылья

Уже первый год коммерческой эксплуатации «Сапсана» показал, что поезд ждёт большое будущее. За этот период было перевезено более 1,8 млн пассажиров.

«Сапсан» приобрёл огромную популярность, открыл новый взгляд и новые возможности путешествия меж-

ду Москвой и Санкт-Петербургом. Спрос на «Сапсаны» оказался столь высоким, что в 2014 году возникла необходимость в запуске сдвоенных составов. И это решение позволило увеличить провозную способность перегруженного поездами хода Санкт-Петербург – Москва без увеличения количества рейсов в графике движения.

Сегодня «Сапсан» – самый современный и популярный пассажирский поезд в России. С начала курсирования он перевёз более 59 млн пассажиров. Процент населённости «Сапсанов» по итогам 2023 года составил 97% по всему маршруту с учётом промежу-

точных остановок. В летние месяцы этот показатель превышает 100%, если учесть, что на одной станции кто-то выходит и их места занимают другие пассажиры.

За 15 лет «Сапсан» сильно изменился, появились новые услуги и сервисы для пассажиров. Большое внимание уделяется вопросам питания на борту «Сапсана». Каждые два месяца меняется меню бортового питания для пассажиров, а перед обновлением проводится дегустация новой линейки. При составлении меню учитываются предпочтения и пожелания всех пассажиров. Так, в меню появились вегетарианские и диетические блюда, а также без глютена и лактозы. В 2023 году проведена полная замена во всех вагонах-бистро аппаратов по приготовлению кофе. Капсульные кофемашины заменили на профессиональные, которые варят зерновой кофе высокого качества и большим объёмом.

Пассажиры «Сапсана» получают сервис в части электронных услуг. В прошлом году ДОСС обновила дизайн медиасистемы поезда, добавила туда новые разделы, организовала зону бесшовного беспроводного доступа к сети Интернет, в которую включены Московский вокзал в Санкт-Петербурге, Ленинградский – в Москве, а также вокзалы Тверь и Бологое.

Огромная работа проводится в вопросах обслуживания пассажиров: ежегодно предлагаются различные маркетинговые акции, тематические рейсы и награждения самых лояльных пассажиров, приуроченные к всероссийским праздникам.

В год 15-летия высокоскоростного поезда «Сапсан» дирекция планирует запустить новые сервисы для своих пассажиров. Например, продолжится развитие приложения «Сапсан.Медиа», которое ДОСС запустила в конце прошлого года: добавится возможность заказа такси и новые обучающие модули для юных пассажиров.

Непрерывное движение

После «Сапсанов» 12 декабря 2010 года ДОСС запустила скоростной поезд «Аллегро», который курсировал между Санкт-Петербургом и Хельсинки.

В октябре 2011 года ОАО «РЖД» разместило заказ на поставку 1,2 тыс. вагонов электропоезда «Ласточка» в исполнении только для постоянного тока. Производство было запущено в конце 2013 года, а уже в следу-



ИВАН ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»



АРКАДИЙ ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

ющем году «Ласточка» летала на Олимпийских играх в Сочи. В круглосуточном режиме выполнялись 420 рейсов, а интервал движения составлял шесть минут, всего за время проведения Олимпиады «Ласточки» перевезли более 3,5 млн человек.

После этого стремительно стала развиваться маршрутная сеть поездов «Ласточка». Сегодня они доставляют пассажиров из Санкт-Петербурга в Сортавалу и Псков, из Москвы в Нижний Новгород, Иваново и Кострому, Сочи – Гагры, «Лыжная стрела» – в Черкесск и т.д.

Туристический вектор

Помимо скоростного движения ДОСС развивает туристическое направление, которое зародилось в 2019 году с запуском ретропоезда «Рускеальский экспресс». Проект стимулировал развитие туристической инфраструктуры, создание оригинальных, эксклюзивных туристических программ, которые охватывают Карелию, Москву и Санкт-Петербург. С начала курсирования ретропоезд перевёз более 878 тыс. пассажиров.

С 2021 года по России разъезжает «Поезд Деда Мороза» – специализированный железнодорожный состав

на паровозной, электровозной или тепловозной тяге из 19 вагонов с передвижной резиденцией сказочного персонажа. Поезд формируется на родине Деда Мороза в Великом Устюге Вологодской области, курсирует с октября по январь по 130 городам России для массового празднования Нового года на станциях пребывания.

Учитывая успешный опыт, в декабре 2022 года ДОСС запустила на Свердловской дороге ретропоезд «Уральский экспресс» (перевёз уже 27,9 тыс. пассажиров), а в апреле 2023 года на Юго-Восточной – «Бобрёнок» (почти за год им воспользовались 17 тыс. пассажиров) к Воронежскому биосферному заповеднику. В карельской Сортавале летом курсировал уникальный железнодорожный проект «Ладожская Нерпочка», в составе которого новый вагон открытого типа с панорамными окнами. Весной этого года поезд вновь будет перевозить пассажиров. В январе 2024 года ДОСС запустила два новых туристических маршрута – «В Карелию на Поезде Деда Мороза» и «К северному сиянию на Поезде Деда Мороза».

Сегодня турпоезда курсируют по более чем 20 маршрутам в разных регионах России, охватывая Центральный, Северо-Западный, Северо-Кавказский, Южный и Приволжский федеральные округа.

Дирекция организовала скоростное движение с использованием нестандартных технологических решений по схеме «электропоезд + тепловоз» на таких маршрутах, как Москва – Иваново, Санкт-Петербург – Псков, Санкт-Петербург – Сортавала. Активно развивается скоростное движение на Южном полигоне, где «Ласточка» перевозит гостей и участников различных форумов и фестивалей.

Московское кольцо

Отдельного внимания заслуживает Московское центральное кольцо (МЦК), которое сегодня является одной из главных транспортных артерий столицы. МЦК стало незаменимым видом транспорта для жителей города и его гостей, в среднем в сутки в часы

пика перевозит около 500 тыс. пассажиров. По МЦК с начала эксплуатации перевезено уже более 1 млрд человек.

пика перевозит около 500 тыс. пассажиров. По МЦК с начала эксплуатации перевезено уже более 1 млрд человек. Ежегодно в дирекции реализуется целый ряд образовательных, социальных и спортивных программ для всех категорий сотрудников. Например, программа обучения «Скоростной резерв» для развития корпоративных и профессиональных компетенций руководителей и специалистов регионального уровня; обучающий тренинг по навыкам эффективной коммуникации в онлайн-формате для всех сотрудников дирекции; Слёт молодёжи дирекции, на котором проходят тренинги и встречи с руководителями, обмен мнениями и презентации молодёжных проектов; конкурс профессионального мастерства в формате WorldSkills среди работников локомотивных

С начала курсирования «Сапсаны» перевезли более 59 млн пассажиров. В год 15-летия высокоскоростного поезда ДОСС планирует запустить новые сервисы для пассажиров

бригад; конкурс мастерства среди проводников пассажирских вагонов; спортивный турнир «Кубок Сапсана» по мини-футболу.

Задание на завтра

В 2017 году, основываясь на опыте лучших международных авиакомпаний, дирекция запустила проект под названием «Школа сервиса Дирекции скоростного сообщения – филиала ОАО «РЖД»». Обучение носит интерактивный характер – моделируются реальные ситуации, встречающиеся в работе поездных бригад, в том числе и экстренные, тренируются навыки делового и межличностного общения. Очень важны и такие моменты, как навыки по созданию образа – это макияж, причёска, внешний вид в целом, правильная и красивая походка. Данный тренинг проходят и девушки, и юноши.

Сегодня в дирекции созданы такие условия труда, чтобы каждый работник чувствовал себя комфортно, мог реализовать себя по всем направлениям, проявить профессиональные и личные качества.

В самом начале штат дирекции составлял всего 35 человек. Именно этим людям, золотому составу, предстояло организовать работу с нуля. Сейчас количество сотрудников ДОСС составляет почти 3 тыс. человек. В ДОСС выстроена многогранная система мо-

Надежда Кожухова

История»



АРКАДИЙ ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

Детище Саввы Мамонтова

Савёловский – вокзал ближнего следования

В марте отметил очередную некруглую дату один из десяти московских железнодорожных вокзалов – Савёловский. «Новое здание вокзала и весь станционный двор с утра были убраны флагами и гирляндами зелени, в которых утопал главный подъезд, – писал 122 года назад «Московский листок». – Около 12 часов дня прибыл служебный поезд от Ярославского вокзала с начальствующими лицами и приглашёнными представителями от других железных дорог. Торжество началось совершённым в зале III класса пред святынями из местного храма молебствием. По окончании молебствия и окропления здания святой водой все присутствующие были приглашены в зал I класса, где было подано шампанское».

Долгое время (более века), пока не открыли в 2021 году Восточный вокзал, Савёловский оставался самым молодым вокзалом столицы. И до конца 80-х годов XX века это был единственный вокзал Москвы, рядом с которым не было станции метро.

Отсюда отправляются только пригородные поезда. Да и протяжённость самой Савёловской линии весьма скромная – около 130 км. Соответственно, пассажиропоток в сравнении с другими вокзалами невелик – чуть больше 1,5 млн человек в год.

Идея строительства этого транспортного узла появилась в самом конце XIX века и принадлежала знаменитому российскому предпринимателю и меценату Савве Ивановичу Мамонтову. После смерти отца, Ивана Фёдоровича Мамонтова, он унаследовал в 1869 году контрольный пакет акций Московско-Троицкой железной дороги. В скором времени вошёл в состав правления акционерного общества, а с 1872 года, когда Савве Ивановичу едва исполнилось 30 лет, стал его директором. Под руководством молодого амбициозного директора АО постепенно стало одной из самых крупных в России частных компаний. Ему принадлежали железные дороги, связавшие Москву с Верхним Поволжьем, а чуть позже с Вологдой и Архангельском. Акционерное обще-

ство сменило наименование и называлось Московско-Ярославско-Архангельским. Кроме того, именно оно в рекордные сроки осуществило весьма успешный проект строительства Донецкой каменноугольной железной дороги, в рентабельности которой изначально многие сомневались. Однако эта дорога себя окупала и скоро стала прибыльной, что укрепило доверие акционеров и к самому Мамонтову, и к возглавляемой им транспортно-строительной фирме.

Поэтому нет ничего удивительного в том, что, когда в 1897 году АО представило проект строительства дороги от Москвы до села Савёлово, довольно быстро было получено положительное заключение от Министерства путей сообщения, высочайшее одобрение императора. Начались проектно-изыскательские работы, а потом и прокладка самой трассы.

Пока не был открыт в 2021 году Восточный вокзал, Савёловский оставался самым молодым вокзалом столицы

Строительство дороги началось одновременно с двух сторон будущей железнодорожной трассы – из села Савёлово и со стороны Москвы. При этом использовались рельсы только отечественных заводов – Путиловского, Южно-Днепровского и Брянского. Изначально планировалось открыть движение в 1899 году. В сутки по однопутной дороге должны были проходить два пассажирских состава и пять товарных со средней скоростью 20 вёрст в час (примерно 21 км/ч). Главным управляющим строительством был назначен инженер-путеец К.А. Савицкий.

Место для нового вокзала было выбрано за пределами тогдашней городской черты, с внешней стороны Бутырского Вала, у Бутырской Заставы.



Поэтому первые 10 лет своего существования он назывался Бутырским, а Савёловским стал только в 1912 году. Первоначально планировалось, что небольшое село Савёлово станет лишь промежуточным пунктом, а дорога будет продлена до гораздо более крупных городов – Калязина, Углича и Рыбинска. Однако этот план так и не был претворён в жизнь, в том числе и по весьма драматичным причинам.

Дело в том, что в какой-то момент акционерное общество, осуществлявшее одновременно несколько крупных проектов, не смогло расплатиться со своими кредиторами. Не зря не только недоброжелатели, но и симпатизировавшие Мамонтову современники отмечали, что его предпринимательская смелость часто граничила с авантюризмом. До определённого момента ему очень везло в делах, и риск себя оправдывал, но не в этот раз. Была инициирована независимая проверка, выявившая многочисленные финансовые нарушения в возглавляемой им компании. В итоге против Саввы Ивановича Мамонтова как главы предприятия с единоличным решающим правом голоса было возбуждено уголовное дело о растрате, ставшее одним из самых громких судебных процессов в России конца XIX

века, а сам он провёл полгода в тюрьме. На суде, состоявшемся в 1900 году, его блестяще защищал прославленный российский адвокат Фёдор Никифорович Плевако. В результате уголовные обвинения с Мамонтова были сняты. Однако ему были предъявлены гражданские иски, выплаты по которым практически разорили предпринимателя, а возглавляемое им много лет АО, его активы и имущество перешли в собственность государства. Незаконченные на тот момент проекты завершались уже под контролем государственной комиссии, назначенной управлять акционерным обществом.

Среди этих проектов оказались и недостроенная Савёловская дорога, и вокзал. Хотя и со значительной задержкой, но строительство вокзала в начале 1902 года было завершено. В марте состоялось освящение здания вокзала и символическое торжественное открытие движения по новой дороге. Фактически же эксплуатация дороги была начата ещё до окончания строительства вокзала. Но тогда поезда следовали с Ярославского вокзала через специальное путевое соединение, известное как Бескудниковская ветка. Это было крайне неудобно, так как пассажирам приходилось пересаживаться на станции Пост 10-й

версты в вагоны Савёловской линии. Интересно, что Московская городская дума, дав после многочисленных проволочек разрешение на строительство вокзала и понимая, что близость нового транспортного узла приведёт к развитию всего близлежащего района, в 1900 году особым постановлением включила вокзал и его окрестности в городскую черту. Таким образом, благодаря строительству Савёловского (тогда Бутырского) вокзала местность за Бутырской Заставой вошла в состав Москвы, там развернулось жилищное и промышленное строительство.

Здание вокзала, возведённое по проекту архитектора А.С. Сумарокова в актуальном в тот период эклектичном стиле, первоначально было одноэтажным. Лишь его центральная часть, где

Серпуховско-Тимирязевской линии. Ещё больше значение Савёловского вокзала выросло в 2005 году, когда с него стали ходить аэроэкспрессы до аэропорта Шереметьево. С 2015 года аэроэкспрессы ходят с Белорусского вокзала, делая на Савёловском остановку.

В 2019 году, когда была запущена линия МЦД-1, Савёловский вокзал стал одним из ключевых стыковочных пунктов этой транспортной артерии. Наконец, в 2023 году было полностью открыто движение по БКЛ Московского метрополитена и «Савёловская» стала одной из станций Большого кольца.

Отметился Савёловский вокзал и в литературе. Авторы «Гудка» Ильф и Петров в своём романе «12 стульев» писали: «Самое незначительное число

Непосредственно Савёловский (Бутырский) вокзал возводили довольно долго, с 1897 по 1902 год. Руководителем работ и, скорее всего, автором проекта был инженер Сумароков

располагались служебные квартиры, имела второй этаж. До сегодняшнего дня в первозданном виде дошла только ровесница вокзала – 30-метровая водонапорная башня – обязательный атрибут любого железнодорожного узла, обслуживавшего локомотивы на паровой тяге.

Долгие годы на вокзале проводился только частичный косметический ремонт. Здание и оборудование постепенно ветшали и уже не справлялись с возросшей нагрузкой. Само основное здание и платформы были значительно перестроены в ходе реконструкции, проходившей с 1987 по 1992 год по проекту и под руководством архитектора Я.В. Шамрая. В результате проведённых работ общая площадь вокзала была увеличена более чем в 2,5 раза. Кроме того, непосредственно рядом со зданием вокзала в 1988 году была построена одноимённая станция метрополитена, ставшая частью строившейся в то время

людей прибывает в Москву через Савёловский. Это башмачники из Талдома, жители города Дмитрова, рабочие Яхромской мануфактуры или унылый дачник, живущий зимой и летом на станции Хлебниково. Ехать здесь в Москву недолго. Самое большое расстояние по этой линии – сто тридцать верст».

Ещё – не столько о самом вокзале, сколько о конечной его точке, посёлке Савёлово и Кимрах, – читаем в «Первой книге» Надежды Мандельштам. Именно Савёлово в 1937 стало ненадолго вынужденным местом жительства для них с Осипом Эмилевичем, когда ему было предписано выехать из Москвы. Именно там, в Савёлово, был написан последний цикл стихов великого поэта.

Но, возможно, литературная и кинематографическая слава Савёловского вокзала ещё впереди?

Иллюстрация

Дмитрий Пучков

Библиотека Корпоративного университета РЖД»



Роджер Бутл,
Андрей
Комиссаров
**«Искусственный
интеллект и эконо-
мика. Рабо-
та, богатство
и благополучие
в эпоху мысля-
щих машин»**
Издательство
«Альпина
Диджитал»
2023 год



Елена Киреева,
дизайнер
образовательных
программ КУ РЖД

личный архив

» Алгоритмы на основе искусственного интеллекта (ИИ) становятся обязательным элементом самых разных процессов нашей жизни, и понимание того, как они работают, превращается в одну из основных составляющих цифровой грамотности. Один из авторов книги, основатель крупнейшей консалтинговой компании в области макроэкономики, прогнозирует, как повсеместное внедрение роботизации и ИИ скажется на развитии человечества. Он проводит исследование, как новые технологии уже сегодня влияют на инфляцию, распределение богатства и власти, образование, досуг, бизнес, и анализирует, какое инновационное будущее ждёт всех нас. В российском издании отдельная глава посвящена отечественным разработкам в области ИИ. Ведущий эксперт в сфере цифровизации РФ Андрей Комиссаров на основе материалов исследовательско-внедренческих центров наглядно показывает, что в области ИИ Россия не выступает в роли догоняющего, а уверенно предлагает собственные инновационные решения на самом пике прогресса. Книга будет интересна широкому кругу читателей. Её цель – помочь разобраться в текущей ситуации, укрепить уверенность в завтрашнем дне и подсказать верные решения, касающиеся нашей жизни и деятельности. Человечество уже проходило промышленную революцию, и история экономики последних 200 лет доказывает, что технологии в целом способны позитивно влиять на благополучие людей.



Павел Захаров,
Сергей
Пересыпкин
**«Культура безо-
пасности труда.
Человеческий
фактор в ракурсе
международных
практик»**
Издательство
«Альпина
Паблишер»
2019 год

Олег Замедянский,
начальник Центра
обучения мето-
дам повышения
надёжности
и качества произ-
водственных про-
цессов КУ РЖД



личный архив

» Книга помогает более глубоко взглянуть на корневые причины происшествий, подробно изучить предпосылки формирования того или иного варианта человеческого поведения в конкретных условиях. Это своего рода краткий словарь современных приёмов управления безопасностью на производстве, который позволит по-новому взглянуть на понятие «человеческий фактор». Авторы подводят к мысли, что привычное безапелляционное обвинение пресловутого человеческого фактора во всех бедах далеко от реальности и лишь ретуширует внутренние организационные проблемы. Опираясь на собственный опыт и успешные практики обеспечения производственной безопасности, они предлагают сместить акцент от привычной схемы поиска и наказания виновных в сторону формирования культуры безопасности труда в компании в целом. Книга, безусловно, написана специалистами – всё по существу. В ней всесторонне отображены базовые механизмы поведенческих реакций человека в разнообразных условиях деятельности, факторность процесса труда и возможные паттерны безопасного функционирования на рабочих местах. Лаконичный и понятный язык, структурированная подача материала, наглядность изложения позволяют читателю легко освоить основы внедрения культуры безопасности и снижения травматизма на производстве. Что особенно приятно, многие представленные инструменты лежат в основе созданных в ОАО «РЖД» методик и рекомендаций по развитию культуры безопасности.



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

издательский дом