

ПУЛЬТ УПРАВЛЕНИЯ

№ 03 (89) 2023

ЖУРНАЛ ДЛЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ КОМПАНИЙ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

WWW.PULT.GUDOK.RU



9 трлн руб. оценивается вклад в ВВП страны за счёт реализации инвестпрограммы ОАО «РЖД» в этом году

Прибыльное место пустым не бывает

РОССИЙСКИЕ КОМПАНИИ ВЫСТРАИВАЮТ ЛОГИСТИКУ
БЕЗ БЫВШИХ ПАРТНЁРОВ

СТР. 6

ОРГАНИЗАТОР

Гудок^{ИД}
издательский дом

СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПАРТНЁР

БЛАГОСОСТОЯНИЕ
НЕГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПЕНСИОННЫЙ ФОНД

ОТРАСЛЕВОЙ ПАРТНЁР



XII ЕЖЕГОДНЫЙ ОТРАСЛЕВОЙ КОНКУРС ДОСКА ПОЧЁТА

2023

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+

РЕКЛАМА

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



123RF/LEGION-MEDIA



МИХАИЛ ХОХРИКОВ/ВСЖД

Позиций не сдавать

Пессимистические прогнозы прошлого года не подтвердились, а 2023-й можно уверенно назвать периодом самых масштабных инвестиций и строительства, заявил в конце марта на встрече с сенаторами генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров. Он отметил, что компании удалось достичь уникальных результатов: объём проведённой работы, учитывающий грузовые и пассажирские перевозки, выполнен на «исторически рекордном уровне, он значительно, почти на четверть, превышает объём работы железных дорог Советского Союза в границах РФ в 1988 году».

Геополитические вызовы поставили компанию перед необходимостью искать новые логистические решения, создавать и развивать международные транспортные коридоры. При этом большое внимание уделяется развитию новых сервисов как для грузоотправителей, так и для пассажиров. Продолжаются работы по расшивке узких мест, прежде всего в гра-

ницах Восточного полигона. В 2022 году холдинг выполнил поручение президента РФ Владимира Путина по увеличению провозной способности Восточного полигона по контрольным сечениям до 158 млн тонн. «Мы на передовой трудового фронта. В этом году, безусловно, выйдем на показатель 173 млн тонн. Вместе с тем в условиях масштабного разворота перевозок в восточном направлении возможности инфраструктуры не могут обеспечить заявки в полном объёме», – сказал глава холдинга.

Олег Белозёров отметил, что дефицит средств для инвестпрограммы РЖД составляет около 300–400 млрд руб. в год. В связи с этим холдинг заинтересован в развитии государственно-частного партнёрства.

В апреле советом директоров ОАО «РЖД» утверждена актуализированная стратегия цифровой трансформации компании до 2025 года. Реализация обновлённой стратегии укрепит позицию ОАО «РЖД» в качестве лидера цифровизации и рыночные позиции компании, повысит эффективность внутренних процессов, обеспечит технологический суверенитет и информационную безопасность.

ПУЛЬТ



ТЕМА НОМЕРА

Транспорт России

Оперативка

4-5 Отраслевые новости

Тема номера

Транспорт России

6-11 Прибыльное место пустым не бывает

Российские компании выстраивают логистику без бывших партнёров

12-17 Бесшовная технология

Как развивается логистика в новой реальности

Развитие

18-19 Путь новой конструкции

В мае начнутся испытания инновационной конструкции пути

Безопасность

20-27 Безопасное передвижение
Ответственность за переходы возложат на мэров

Кадры

28-31 Новые возможности
Руководителям филиалов предоставят больше свободы манёвров

32-33 Свести баланс

Производственные группы обеспечены бюджетом

Контроль

34-35 «Антикорр» работает на опережение
В ОАО «РЖД» координируют процессы противодействия коррупции

Наука

36-39 По закону Архимеда
Разработки ОАО «РЖД» получили международные награды

40-43 Вектор развития

Отраслевые институты утвердили концепцию работы на десятилетие

44-47 Связанные одной целью

Отраслевые и классические вузы развивают партнёрство
48-51 Полезные связи
Как отраслевые вузы выстраивают научное сотрудничество

Профстандарты

52-55 Разговоры о важном
Руководители компании проводят встречи со студентами

Психология

56-57 Прощай, грусть
Как научиться мыслить позитивно

Активная позиция

58-59 Вышли в лидеры
Отраслевые вузы включены в национальный рейтинг

История

60-63 Локомотив революции

102 года назад Народный комиссариат путей сообщения возглавил «железный Феликс»

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

Выпускающий редактор М.А. Лобов

Бильдиредатор Е.Н. Малышева

Предпечатная подготовка, вёрстка

Т.В. Мацеевская

Цветокоррекция М.Ю. Саянов

Корректурa

Заведующая отделом О.В. Подколзина

Над номером работали:

Алексей Алеев, Юлия Антич, Сергей Волков, Александр Зубов, Владимир Максаков, Сергей Плетнёв, Дарья Чикиркина

Фото на обложке:

123RF/LEGION-MEDIA

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

Отдел распространения:

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

Учредитель и издатель:

АО «Издательский дом «Гудок»

Адрес учредителя, издателя и редакции:

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

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

E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

Перепечатка материалов без согласия

АО «Издательский дом «Гудок» запрещена.

Подписано по графику: 25.04.2023 г.

Подписано фактически: 25.04.2023 г.

Издание зарегистрировано в Федеральной службе

по надзору в сфере связи,

информационных технологий

и массовых коммуникаций.

Свидетельство о регистрации:

Эл № ФС 77-70104 от 16 июня 2017 года

Новый курс цифровой трансформации РЖД



Совет директоров компании «РЖД» утвердил актуализированную Стратегию цифровой трансформации. Об этом в ходе конференции Data Fusion 2023 сообщил заместитель главы холдинга Евгений Чаркин. В обновлённой стратегии отражены произошедшие

за последние годы изменения в нормативной базе, учтён накопленный опыт цифровой трансформации РЖД и других компаний, включая зарубежные. Документ дополнен задачами по импортозамещению ПО и радиоэлектронной продукции, прописаны новые

подходы к обеспечению информационной безопасности. Кроме того, актуализирован портфель цифровых проектов и пересчитана финансовая модель цифровой трансформации, прописаны необходимые инвестиции в развитие IT-инфраструктуры, сетей

и систем связи, Интернета вещей. «Мы провели масштабную работу, в которую были вовлечены свыше сотни ключевых специалистов и руководителей различных функциональных подразделений компании. В обновлённый документ добавлены задачи по импортозамещению ПО и радиоэлектронной продукции, прописаны подходы к обеспечению информационной безопасности», – цитирует топ-менеджера Telegam-канал ОАО «РЖД». Евгений Чаркин также рассказал о корпоративной системе управления данными. На единой платформе она объединяет всю информацию, необходимую для статистического, бухгалтерского и управленческого учёта.

Расчёты стали дружественными

Коридор Восток – Запад остаётся наиболее востребованным для грузоперевозок, несмотря на возросшую популярность МТК Север – Юг. Об этом рассказал генеральный директор – председатель правления АО «ОТЛК ЕРА» Алексей Гром на полях международной выставки TransRussia.

«Все прекрасно понимают, что совместный коридор Восток – Запад, который мы создали, имеет ряд неоспоримых конкурентных преимуществ. Грузы по нему перевозятся с высочайшей степенью

сохранности, которой, пожалуй, не может похвастаться ни один другой вид транспорта», – подчеркнул глава компании. Сегодня ОТЛК ЕРА имеет в распоряжении 240 локаций в Евразии, которые образуют более 670 маршрутов для оказания услуг в рамках сервиса по инфраструктуре 1520. Среди независимых клиентов АО «ОТЛК ЕРА» – представители Китая, Евразийского экономического союза, а также многие европейские компании. Алексей Гром подчеркнул, что у партнёров ОТЛК ЕРА



существенно увеличилась доля расчётов в российских рублях и юанях.

НЕ ПРОСТО СЛОВА

Объём инвестиционной программы РЖД – свыше 1 трлн руб. В этом году реализация инвестпрограммы даст экономический эффект в виде вклада в ВВП страны более 9 трлн руб., в том числе за счёт дополнительных налоговых поступлений в виде 2 трлн руб. Наша инвестиционная программа – это программа устойчивого функционирования наших партнёров, грузоотправителей. Программа развития предприятий транспортного машиностроения, строительства, металлургии и энергетики. Разворот работ в 2023 году очень активный. Мы перестроили логистику материально-технического снабжения строек, взяв на себя часть функций подрядчиков. Одновременно обновили регламент взаимодействия с поставщиками, при котором мы провели производственный аудит своих партнёров, выстроили ежедневный мониторинг производства. По итогам I квартала можно уверенно сказать, что строительный комплекс в полтора раза превысит плановые показатели. Отдельно хочу проинформировать о развитии Мурманского транспортного узла. С конца прошлого года компания привлечена к реализации проекта строительства новой линии до строящегося терминала Лавна. И уже в конце текущего года мы откроем рабочее движение.

Олег Белозёров,
генеральный директор – председатель
правления ОАО «РЖД»,
из выступления в Совете Федерации
29 марта 2023 года

Экспорт в сторону портов набрал обороты

Погрузка экспортных грузов в адрес морских портов на сети ОАО «РЖД» в I квартале выросла почти на 4% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составила 86,2 млн тонн. Положительная динамика отмечается при перевозках грузов в порты Северо-Запада (+9,4%, до 34 млн тонн грузов) и Дальнего Востока (+4,1%, до 29,3 млн тонн).

Наибольший прирост продемонстрировала отправка в порты зерна (рост в 2,2 раза, до 3,3 млн тонн), химикатов и соды (в 1,4 раза, до 540,7 тыс. тонн), угля (+12,7%, до 47,6 млн тонн).

В направлении портов Северо-Запада больше всего по сравнению с аналогичным периодом 2022 года выросли перевозки угля (рост в 1,5 раза, до 15,6 млн тонн), в адрес портов Юга – зерна (в 2,2 раза, до 3,3 млн тонн), химикатов (рост в 1,4 раза, до 125,9 тыс. тонн) и удобрений (+17,8%, до 876 тыс. тонн). Драйвером роста погрузки в адрес морских терминалов Дальнего Востока стал уголь (+4,8%, до 24,4 млн тонн). В экспортном сегменте доля угля составила 55,3%, нефтяных грузов – 22,1%, удобрений – 5,9%, чёрных металлов – 4,9%, зерна – 3,9%, руды – 1,5%.

Отечественные технологии будущего



РЖД и ФГУП «Космическая связь» будут вместе развивать технологии квантовых коммуникаций, свидетельствует из соглашения, подписанного 5 апреля заместителем генерального директора – главным инженером ОАО «РЖД» Анатолием Храмовым и генеральным директором ФГУП «Космическая связь» Алексеем Волиным. Компании планируют сотрудничать в развитии сетей квантовых коммуникаций на базе спутниковой группировки и наземной инфраструктуры передачи квантово-защищённой информации; экосистемы квантовых коммуникаций посредством формирования продуктов и сервисов на основе технологий космических квантовых коммуникаций.

«Объединение усилий наших компаний позволит в дальнейшей перспективе разработать новые отечественные продукты и сервисы, заместить зарубежные технологии, а также сформировать единое информационное пространство РФ за счёт использования возможностей многоспутниковой группировки и магистральной квантовой сети РЖД», – подчеркнул Анатолий Храмов.

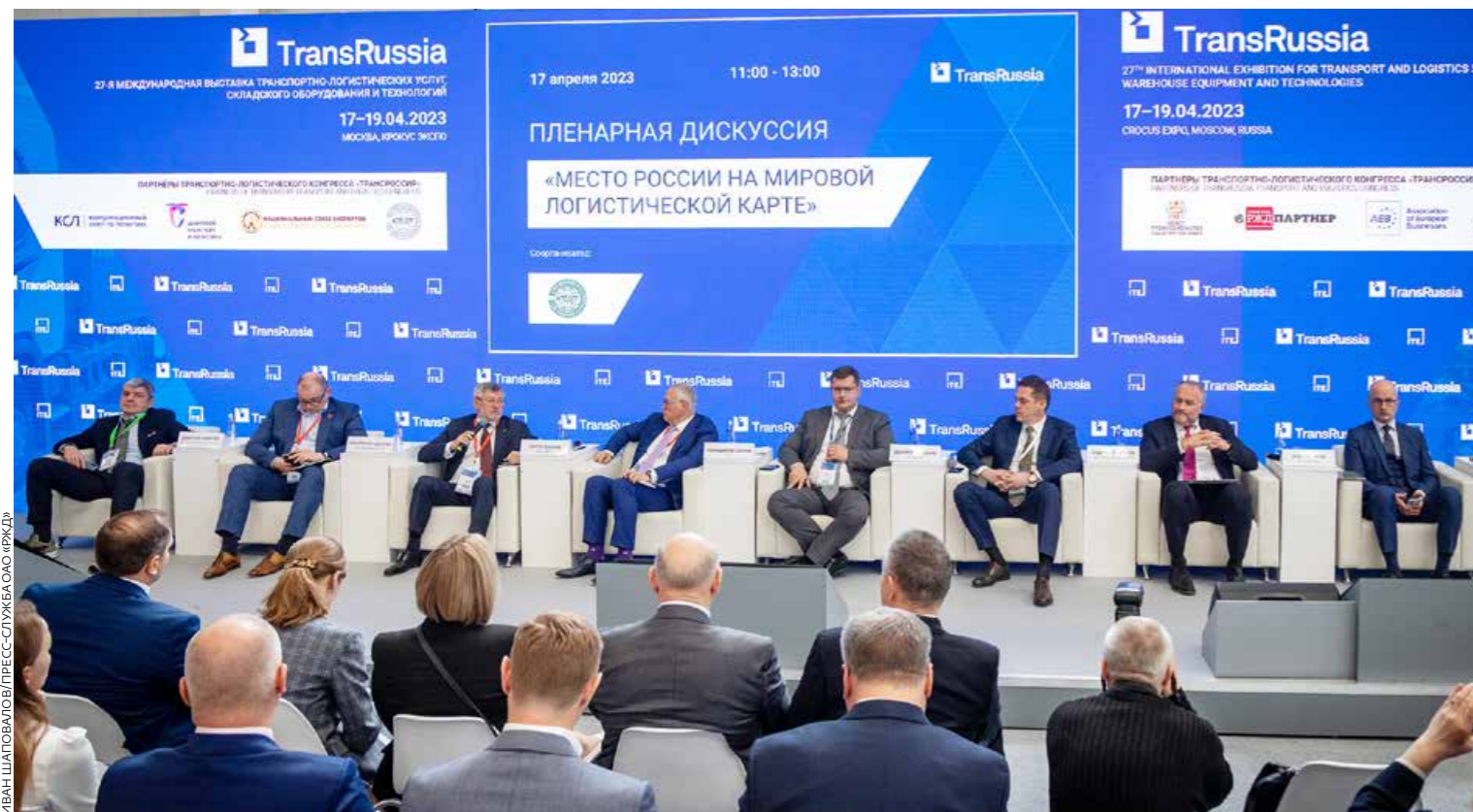


Прибыльное место пустым не бывает

На полях 27-й Международной выставки транспортно-логистических услуг, складского оборудования и технологий TransRussia, которая прошла в Москве с 17 по 19 апреля, представители заинтересованных министерств, ОАО «РЖД», а также частного бизнес-сообщества обсудили роль России на мировой логистической картине мира, организацию новых мультимодальных логистических цепочек в текущих геополитических условиях.

Российские компании выстраивают логистику без бывших партнёров

Тема номера Транспорт России»



ИВАН ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

Главным лейтмотивом всех прошедших на мероприятии дискуссий и круглых столов стала трансформация логистических цепочек. При этом участники считают, что сегодня происходит становление новой логистики, которая начинает принимать более понятную форму для всех участников рынка. Грузоотправители вышли на новые рынки сбыта, заключили первые контракты – именно определённость позволяет выстраивать новые маршруты. Основные направления доставки грузов сегодня тяготеют в страны Азиат-

ско-Тихоокеанского региона, Китай, Индию, Турцию и Иран.

Выходы есть

«Мировая логистическая карта стремительно меняется, РЖД приходится приспосабливаться к этим условиям совместно с грузоотправителями, бизнес-сообществом, машиностроителями, портовиками», – отметил первый заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Сергей Павлов.

Международные железнодорожные перевозки грузов выросли в I квартале и составили 141 млн 700 тыс. тонн грузов, это больше аналогичного периода прошлого года на 0,4%

По данным ОАО «РЖД», международные железнодорожные перевозки грузов выросли в I квартале и составили 141 млн 700 тыс. тонн грузов, это больше аналогичного периода прошлого года на 0,4%. «Это новые маршруты и контракты. То, что мы сделали, позволило 700 предприятиям не останавливать своё производство», – сказал Сергей Павлов.

Участники рынка считают, что нынешние изменения и ограничения со стороны недружественных стран имеют положительный эффект: это привело к активному развитию компаний, открытию новых морских линий и увеличению железнодорожных перевозок.

«Запад, сам того не желая, помогает смещению наших торговых отношений на Восток и заставляет нас принимать новые решения, строить новые логистические цепочки, которые, по сути, определяют дальнейшее развитие мировой экономики», – отметил во время своего выступления заместитель председателя комитета Совета Федерации по экономической политике Константин Долгов. – При этом Россия имеет колоссальное преимущество – в силу своей географии и инфраструктурных возможностей для этого развития».

По словам генерального директора УК «Дело» Дмитрия Панькова, российская логистика эффективно перестраивается. «В данный момент очень важно обеспечить логистический суверенитет России», – отметил он.

Технологическая безопасность

На фоне строительства новых логистических цепочек необходимо соблюсти технологический суверенитет транспортной отрасли России во всех отраслях машиностроения, в том числе и железнодорожной.

По словам Константина Долгова, этот вопрос находится на контроле в правительстве и соответствующих ведомствах.

Отметим, что в преддверии открытия форума в середине апреля утверждён перечень приоритетных отраслей технологического суверенитета страны. Так, постановлением правительства приоритетными направлениями признаны авиационная, медицинская, станкоинструментальная, химическая промышленность, нефтегазовое, сельскохозяйственное, железнодорожное, специализированное машино-

строение, автомобилестроение, судостроение, фармацевтика, электроника, энергетика. Проекты в этих сферах получают особые условия по кредитам, поддержку государственных институтов.

Отдельное место в документе занимают и проекты структурной адаптации экономики РФ. Среди них – строительство железнодорожных путей, способствующих переориентации экспортных поставок на направления, отличные от недружественных государств, а также услуги по ремонту и техническому обслуживанию железнодорожных локомотивов и пассажирского подвижного состава.

«Для осуществления суверенитета необходимо задействовать практику крупных и долгосрочных контрактов между ОАО «РЖД», частными компаниями и предприятиями машиностроения», – отметил Константин Долгов. – Это позволит параллельно создать дополнительные рабочие места внутри страны».

Компании сегодня готовы заключать крупные и долгосрочные контракты на поставку российской железнодорожной техники, это подтверждают соглашения, подписанные в ходе трёхдневного форума.

Так, холдинг «Объединённая вагоностроительная компания» подписал ряд соглашений о поставке техники. Соглашения о поставке до конца 2024 года 1 тыс. зерновозов подписано с операторами «Мос-РегионТранс» (МРТ) и ГК «АСТОН» – из них 700 вагонов поступит в парк МРТ и 300 единиц – ГК «АСТОН». С железнодорожным оператором «Вестерн Петролеум Транспортэйшн» договорились о поставке до 3 тыс. цистерн для нефти и нефтепродуктов. Также стоит отметить, что ОВК и Могилёвский вагоностроительный завод подписали лицензионное соглашение на освоение производства грузовых вагонов на тележках 18-9855 с осевой нагрузкой 25 тс сроком на 10 лет.

«Все тенденции отражают то, как сейчас трансформируется логистика в России. Большие компании ушли, перед всеми нами, перед логистическим сообществом, открывается масса перспектив», – считает президент по линейно-логистическому дивизиону Транспортной группы FESCO Герман Маслов.

Представители крупного операторского сообщества отмечают, что прошлый год стал годом прорыва. По словам председателя совета директоров Транспортной группы FESCO Андрея Северилова, ограничения,

Тема номера Транспорт России



ВИКТОР КАЗАРИН

введённые западными странами, привели к увеличению спроса на перевозки на Дальнем Востоке.

Поездки к морю

Трендом прошлого года стало открытие новых морских линий. Так, в мае прошлого года FESCO открыла линию на Вьетнам и поставила туда одно судно, в августе их уже было два, а сейчас на линии их уже три.

Кроме того, появились морские линии в Чёрном и Средиземном морях, сейчас планируется открывать направления Малайзия, Таиланд, Тайвань – порты Дальнего Востока, рассматривается создание нового прямого сервиса между Индией и РФ.

В планах компании загрузить порты и Северо-Запада, где на данный момент открылись дополнительные возможности в виде более доступных мощностей. Месяц назад стартовал проект «Deer Sea линия» – прямой маршрут из КНР в Санкт-Петербург через Индийский океан и Суэцкий канал без захода в европейские порты.

Подобную тенденцию развития бизнеса отметили и в УК «Дело». Дмитрий Паньков пояснил, что тенденция переориентации грузов на Дальний Восток продолжается, также увеличивается грузопоток в на-

правлении Азово-Черноморского бассейна. С апреля прошлого года компания «Дело» начала развитие морских сервисов. Сегодня у компании действуют линии в направлении Египта, Израиля и Индии. Планируется открыть сервис в сообщении с портами Северо-Запада.

«В текущем году нужно формировать новые сервисы, несмотря на их постоянное увеличение», – сказал спикер.

Развитие требует вложений

Открытие новых морских и железнодорожных сервисов, строительство новых и покупка действующих терминалов, приобретение активов в виде нового парка железнодорожной и портовой техники требуют больших инвестиций.

Для увеличения объёмов перевозимых грузов, следующих в направлении Китая и в обратную сторону, ОАО «РЖД» развивает инфраструктуру на Восточном полигоне. Работы ведутся и на сухопутных пограничных переходах – Гродеково, Камышовая, Забайкальск и Наушки. Отдельный потенциал имеет открытый в этом году погранпереход Нижнеленинское – Тунцзян. В развитие погранпереходов с КНР в текущем году холдинг планирует инвестировать почти 4 млрд руб.



ИВАН ШАТОВАТОВ / ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

Сейчас на падающем рынке продолжаем наращивать выручку и чистую прибыль за счёт того, что мы увеличиваем объёмы и замещаем ушедших партнёров

По мнению Дмитрия Панькова, сегодня необходимо продолжать инвестировать в развитие инфраструктуры и покупку активов. Многие компании в начале прошлого года начали перестраивать свои инвестпрограммы.

Например, в этом году FESCO закупает 6 новых, одинаковых по размеру контейнеровозов вместимостью 2,75 тыс. TEU. Планируется, что они будут работать на направлении Китай – Санкт-Петербург. Стоимость одного судна – около \$40млн. В то же время Группа FESCO рассматривает возможность покупки действующих морских терминалов в Азово-Черноморском, Балтийском и Каспийском бассейнах.

«Та модель, которую мы взяли за основу в 2020 году, когда вся чистая прибыль инвестируется в активы,

уже себя оправдала, – рассказывает Андрей Северилов. – Сейчас на падающем рынке продолжаем наращивать выручку и чистую прибыль за счёт того, что мы увеличиваем объёмы и замещаем ушедших партнёров. От этой модели не отказываемся, продолжаем инвестировать максимальное количество средств в основные активы».

В свою очередь, генеральный директор компании «РЖД Бизнес Актив» Вячеслав Сараев также отметил, что стратегия компании на фоне глобальных перемен не изменилась. «Мы сохраняем инвестиционные планы, в том числе по восстановлению российского парка контейнеров», – сказал он.

ПУЛЬТ

СЕРГЕЙ ВОЛКОВ



Бесшовная технология



Как развивается ЛОГИСТИКА в НОВОЙ реальности

На 27-й Международной выставке транспортно-логистических услуг, складского оборудования и технологий TransRussia-2023 прошла дискуссионная сессия «Север – Юг: бесшовные технологии, морская логистика и развитие мультимодальности».

Представители рынка и эксперты обсудили первоочередные меры по развитию интермодальных перевозок в Каспийском, Азово-Черноморском бассейнах и на морских линиях Индийского океана. Спикеры говорили об интеграции МТК Север – Юг с региональными коридорами и международными маршрутами, о развитии логистической инфраструктуры, внедрении бесшовных технологий и устранении узких мест, а также о перспективах наращивания объемов перевозок грузов.

Участники рынка поделились опытом организации логистики и перевозок по МТК Север – Юг. Эксперты, в свою очередь, подробно остановились на причинах, по которым это направление в настоящее время является одним из наиболее перспективных.

Тема номера Транспорт России»



ЛУЧНИЙ/АРХИВ

Владимир Косой,
президент ООО
«ЦЕНТР ЭКОНОМИКИ
ИНФРАСТРУКТУРЫ»:

– На сегодняшний день страны с более благоприятной демографической ситуацией с приростом населения – страны Индийского океана, непосредственно прилегающие к Персидскому заливу и Индийскому океану. Тренд на прирост населения в Китае постепенно заканчивается, поэтому основной рост будет происходить именно на Юге.

С учётом того, что Россия является одним из крупнейших в мире экспортёров зерна и

других сельхозтоваров, а также минеральных удобрений, понятно, что наши основные потребители смещаются в сторону Индийского океана. Не рассматривать это направление торговли, это развитие коридоров невозможно, как с точки зрения России, так и с точки зрения других государств.

Вторая глобальная предпосылка развития этого транспортного коридора – проблема стран, не имеющих выхода к Мировому океану. Здесь Иран и Россия играют крайне серьёзную роль, потому что у нас огромный пласт таких государств: Азербайджан, Армения, страны Центральной Азии. Для всех этих государств жизненно важно развитие транспортных коридоров и транспортного сообщения как через территорию России, так и через территорию Ирана.



АНДРЕЙ ИЛЬИН/ТРАНСРОССИЯ.2023

Владимир Аватков,
заведующий
отделом Ближнего
и постсоветского
Востока ИНИОН РАН:

– Мы привыкли ориентироваться на Запад. Считали, что это центр цивилизации, к которому нужно тянуться. Однако сейчас ситуация кардинально меняется – растёт значение «Незапада», который не хочет больше ассоциироваться с Западом как с центром. В этом плане Юг как раз является частью «Незапада».

Направление Север – Юг для нас и новое, и не новое. Уже много лет оно разрабатывается и с политической, и

с экономической точки зрения. Однако на сегодняшний день нам нужно понимать специфику наших партнёров, которые на Юге, нам надо понимать, чем отличается коммуникация с ними.

Хотелось бы подробнее остановиться на наших турецких партнёрах. Турция так же, как и Россия, расположена между Западом и Востоком. Она может быть центром сопряжения одновременно Запада и Востока, а также Севера и Юга. Сейчас мы видим, что они движутся именно в этом направлении.

Раньше мы говорили о Турции как о партнёре Соединённых Штатов, но сегодня это не так. Турция бросает вызов всей системе международных отношений, говорит, что она сама по себе – центр нового полицентричного миропорядка, одна из ми-



ZUMA/ТАСС

ровых держав, которая может нести ответственность за судьбу мира.

Следует учитывать, что Турция действует на трёх основных направлениях: постосманское пространство, тюркское пространство и исламский мир. Кроме того, Турция старается стать ближе к нашим китайским коллегам, завоевывая пространство Центральной Азии и Южного Кавказа.

Мы вступаем в эпоху, где страны «Незапада» будут ориентироваться исключительно на себя, и одна из ключевых задач российской транспортной дипломатии и экономической дипломатии в целом на фоне взаимодействия со странами «Незапада» – находить точки соприкосновения, искать то,

что интересно им и что может быть интересно нам. В этом плане коридор Север – Юг для нас наиболее интересен, потому что мы – крайняя точка Севера и севернее вряд ли кто-то будет.



СТАНИСЛАВ КРАСИЛЬНИКОВ/ТАСС

Казем Джалали,
посол Исламской
Республики Иран в
Российской Федерации:
– Первая договорённость по МТК Север – Юг между нашими странами была достигнута в 2000 году. Тогда были пред-

приняты некоторые попытки и усилия, но тем не менее части этого коридора не получили дальнейшего развития. Сейчас наступило время, когда интересы наших государств и позиции наших лидеров наиболее близки. Безусловно, у нас есть решимость реализовать этот проект.

В 2022 году мы осуществили тестовые перевозки товаров, по результатам которых я могу сказать, что сейчас восточная ветвь коридора абсолютно готова к тому, чтобы перевозить по ней грузы. Часть железных дорог, проходящих по Ирану, безусловно, нуждается в укреплении и совершенствовании. В настоящее время мы над

этим работаем. Ещё одна часть железных дорог нуждается в электрификации. Над этим проектом мы работаем вместе с Россией.

Вторая ветвь – мультимодальная, комбинированная. Здесь груз идёт через территорию России, потом отправляется в северные порты Ирана, откуда уже по его территории груз можно доставить до Персидского залива в страны и регионы Ближнего Востока, Африки, Пакистана, а также на восток азиатских стран. Сейчас мы прикладываем огромные усилия, чтобы интегрировать наши порты с нашей железной дорогой.

Следующая ветвь, конечно, западная. Она проходит через Россию, Азербайджан, Иран к Персидскому заливу. Что касается железнодорожной ветки на этом направлении, то есть недостроенный участок от Астары до Решта – около 162 км. К счастью, в 2022-м, а также в начале 2023 года прошли масштабные переговоры между Ираном и Россией как раз по строительству данного участка. Есть большая надежда на то, что в 2023 году мы сможем запустить этот про-

С учётом того, что Россия является одним из крупнейших в мире экспортёров зерна и других сельхозтоваров, а также минеральных удобрений, понятно, что наши основные потребители смещаются в сторону Индийского океана

Тема номера Транспорт России



ект. Когда мы построим этот участок, появится железнодорожная ветвь от Санкт-Петербурга до Персидского залива.



ЛИЧНЫЙ АРХИВ

Денис Илатовский, СТАРШИЙ ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ПО ОПЕРАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И GR УК «ДЕЛО»:

– Различные варианты реализации МТК Север – Юг могут иметь пропускную способность от 15 до 60 млн тонн. Окупаемость подобного проекта на небольших объёмах, порядка 15 млн тонн, скорее всего, будет недостижима. То есть если мы говорим о чём-то серьёзном, окупаемом и долгосрочном, то надо целиться на 50–60 млн тонн, а дальше жизнь покажет, может быть и больше.

Что такое крупнотоннажные перевозки в таком объёме? Это обязательно совмещённая колея, узкая и широкая, чтобы на пунктах пропуска не нужно было переставлять тележки,

чтобы с узкой колеи можно было поменять тележку и быстро уехать либо проехать в своём же подвижном составе по широкой колее из России через Азербайджан прямо до портов Персидского залива. Только тогда это будет называться бесшовной технологией. Ведь по сути бесшовная технология – это когда мы не останавливаемся, не тормозим, минимум операций, минимум расходов и проезжаем напрямую.

Несколько слов о трудностях. Каким бы коридором мы ни пользовались – восточным или западным, – у нас большое количество стран со своим законодательством, со сложностями строительства больших проектов, начиная от прав на землю и заканчивая правами на инфраструктуру, которая будет построена. Довольно сложные вопросы, для решения которых требуется высокий уровень доверия.

Сейчас у нас с партнёрами уровень доверия достаточный для того, чтобы строить большие проекты, но от чего хотел бы предостеречь – от попыток строить инфраструктуру кусоч-

ками. Нужно сразу проектировать сквозной проезд до портов Персидского залива. Благо порты в Иране крупные, хорошо развиты. Вполне можно рассчитывать на то, что груз до них доедет и они смогут его перевалить.



АНДРЕЙ ИЛЬИН/ТРАНСРОССИЯ 2023

Александр Шаров, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ГК «РУСИРАНЭКСПО»:

– Заходить на иранский рынок достаточно просто, потому что пока здесь нет большой конкуренции. В Иране сегодня вместе с нами, а также индийскими и узбекскими коллегами работает примерно десять транспортных компаний.

Есть моменты, которые надо решать, например расширять то, что уже есть и по колее, и с перестановкой колёсных пар на Каспии. При этих условиях мы можем реально в этом году увеличить объём перевозок в три раза, до 12–14 млн тонн. Нужно только расширить узкие места.

Я думаю, что в ближайшие два-три года вполне реально выйти на объём до 25 млн тонн. А если начать строить железнодорожную колею 1520 от начала до конца Ирана, то можно выйти и на 60, и на 70 млн тонн. Тем более есть дорога, которая полностью идёт без тоннелей и без рек, то есть просто кладь – и всё.



ОЛАО КРАКЦИ

Геннадий Бессонов, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СЕКРЕТАРЬ МЕЖДУНАРОДНОГО КООРДИНАЦИОННОГО СОВЕТА ПО ТРАНСЪЕВРАЗИЙСКИМ ПЕРЕВОЗКАМ:

– Стратегическое направление перевозки грузов через Иран правильное. Маршруты, которые на сегодняшний день определяют эти перевозки (западные через Азербайджан или восточные через Туркмению), являются не конкурирующими, а взаимодополняющими.

Те объёмы перевозок, которые сегодня может

обеспечить инфраструктура Ирана, вполне закроют торгово-экономические отношения России и Ирана, стран среднеазиатского региона, а также частично смогут покрыть запросы транзита грузов в Индию.

Конечно, для того чтобы выходить на окупаемые серьёзные транзитные маршруты, нам необходимо ориентироваться на объёмы перевозок 50–70 млн тонн. Здесь нельзя обойтись без строительства абсолютно новой железной дороги.

в Юго-Восточной Азии. Это предполагает изменение и сдвигание экономических центров.



ЛИЧНЫЙ АРХИВ

Алексей Кравченко, КОММЕРЧЕСКИЙ ДИРЕКТОР «ФЕСКО ИНТЕГРИРОВАННЫЙ ТРАНСПОРТ»:

нии – развивать интермодальные решения, то есть бесшовность.

Если говорить о ключевой цели коридора Север – Юг, а это именно путь в Индию, то на текущий момент мы исторически работаем по индийскому направлению через наш порт Владивосток, осуществляем перевозки через восточное направление по нашей линии FESCO Indian Line east. Наиболее востребованным этот маршрут является для восточных регионов России.

не только морское решение, но и интермодальное. Интермодал с железной дорогой на территории России у FESCO работает уже давно. Теперь мы будем сразу развивать интермодал по Индийскому субконтиненту с приспособлением наших контейнеров и развитием железнодорожных решений по самой стране.

Среди перспективных направлений – развитие линии не только до Новороссийска, но и до Санкт-

В текущих реалиях FESCO развивает южный коридор через Чёрное море. Мы оперируем регулярной контейнерной линией между Новороссийском и Турцией. Месяц назад запущен регулярный контейнерный поезд Новороссийск – Москва

Вместе с иранскими партнёрами у нас есть хорошая перспектива выстроить новый транспортный коридор, который действительно продиктован естественным развитием мировой экономики и цивилизации в целом. Две трети населения планеты к 2050 году будут сосредоточены как раз в Азии и

– В текущих реалиях FESCO развивает южный коридор через Чёрное море. Мы оперируем регулярной контейнерной линией между Новороссийском и Турцией. Месяц назад мы запустили регулярный контейнерный поезд Новороссийск – Москва, и наши амбиции на южном направле-

Мы намерены в перспективе полтора-двух месяцев запустить в Индию линию FESCO Indian Line west, связывающую западные порты Индии и порт Новороссийск через порт Чёрного моря.

Главное отличие сервиса от других заключается в том, что мы будем предоставлять

Петербурга, развитие фирменных решений по ключевым портам Индийского субконтинента, а также участие в развитии перевозок через коридор Север – Юг, в восточном коридоре и центральном через Каспийское море.

Подготовила
Майя Мусиенко



Путь НОВОЙ КОНСТРУКЦИИ

Стремление к повышению эффективности инфраструктуры

В мае начнутся лабораторные и стендовые испытания опытных образцов всех элементов инновационной конструкции пути, способного пропустить до капитального ремонта 2,5 млрд тонн, что значительно выше существующего ресурса в 1,4 млрд тонн.

В июле планируется закончить изготовление образцов для проведения полигонных испытаний, после чего начнётся укладка конструкции на Экспериментальном кольце ВНИИЖТа в Щербинке, которую планируется окончить в сентябре.

«Этот проект находится на особом контроле руководства ОАО «РЖД» и реализуется в точном соответ-

ствии с утверждённым планом-графиком. Работы по нему с 2021 года ведёт наш инжиниринговый центр АО «ИЦЖТ», – говорит начальник Департамента технической политики Владимир Андреев.

Эта конструкция будет почти полностью состоять из новых элементов. По данным АО «ИЦЖТ», из элементов, которые широко применяются сейчас, останутся только шурупы и дюбеля, также для одного из вариантов скреплений рассматривается существующая клемма. Всё остальное – новые разработки, включая подбалластный защитный слой и балласт, шпалы, рельсовые скрепления. Рассматривается использование новых типов рельсов ДТ370 для прямых и пологих кривых, ДТ400ИК для укладки по наружной нити кривых малого радиуса.

Интересно, что для производства конструкции повышенной износостойкости не разрабатывались специально новые материалы – бетоны, новые марки стали и прочее. «Инновационными являются не материалы, а сама конструкция пути и отдельных её элементов», – объясняет генеральный директор АО «ИЦЖТ» Александр Кирейцев.

Увеличения общего ресурса пути планируется достичь за счёт правильного сочетания элементов.

Например, для предотвращения преждевременной деформации подбалластного защитного слоя подбирается специальный состав, состоящий из материала накопленной толщи старогодного балластного слоя, стабилизатора и цемента в определённой пропорции, позволяющей достичь требуемых характеристик. Исследуя варианты применения различных химических добавок и их дозировки, специалисты ИЦЖТ и производители выбрали лучшее сочетание, дающее необходимый результат.

При выборе рельсовых скреплений обращалось особое внимание не только на их собственный жизненный ресурс, но и на возможности увеличения с их помощью силы прижатия рельса к шпале, что уменьшает расстройство рельсовой колеи. Для проектирования, расчётов и оптимизации конструкций использовались современные программные средства.

«Существующие методы позволяют смоделировать в компьютере любую архитектуру и сочетание, их взаимодействие и поведение в составе общей конструкции пути, выбрать лучший из огромного количества вариантов. Например, чтобы выбрать оптимальную конструкцию рельсовых скреплений, были просчитаны тысячи вариантов их конструкций», – рассказывает Александр Кирейцев.

Вместе с новой конструкцией разработана и предварительная схема её ремонтов. В целом она предусматривает увеличение наработки пропущенного тоннажа между всеми видами обслуживания, что

Рассматривается использование новых типов рельсов ДТ370 для прямых и пологих кривых, ДТ400ИК для укладки по наружной нити кривых малого радиуса

Для создания оптимального балласта произведено большое количество испытаний различного вида материалов горной породы, их зернового состава, геометрических параметров поперечного очертания балластной призмы. Из этих испытаний были подобраны наиболее надёжные и долговечные варианты.

Шпалы имеют усиленное армирование и увеличенную высоту подрельсового сечения. Кроме того, у них со 178 до 200 мм увеличена (по сравнению с существующими стандартными шпалами) подрельсовая площадка. То есть они чуть шире. Это снижает нагрузку на подрельсовую подкладку, увеличивает срок её службы под большими нагрузками. Такая конструкция создана с учётом расчётов и мирового опыта тягеловесного движения.

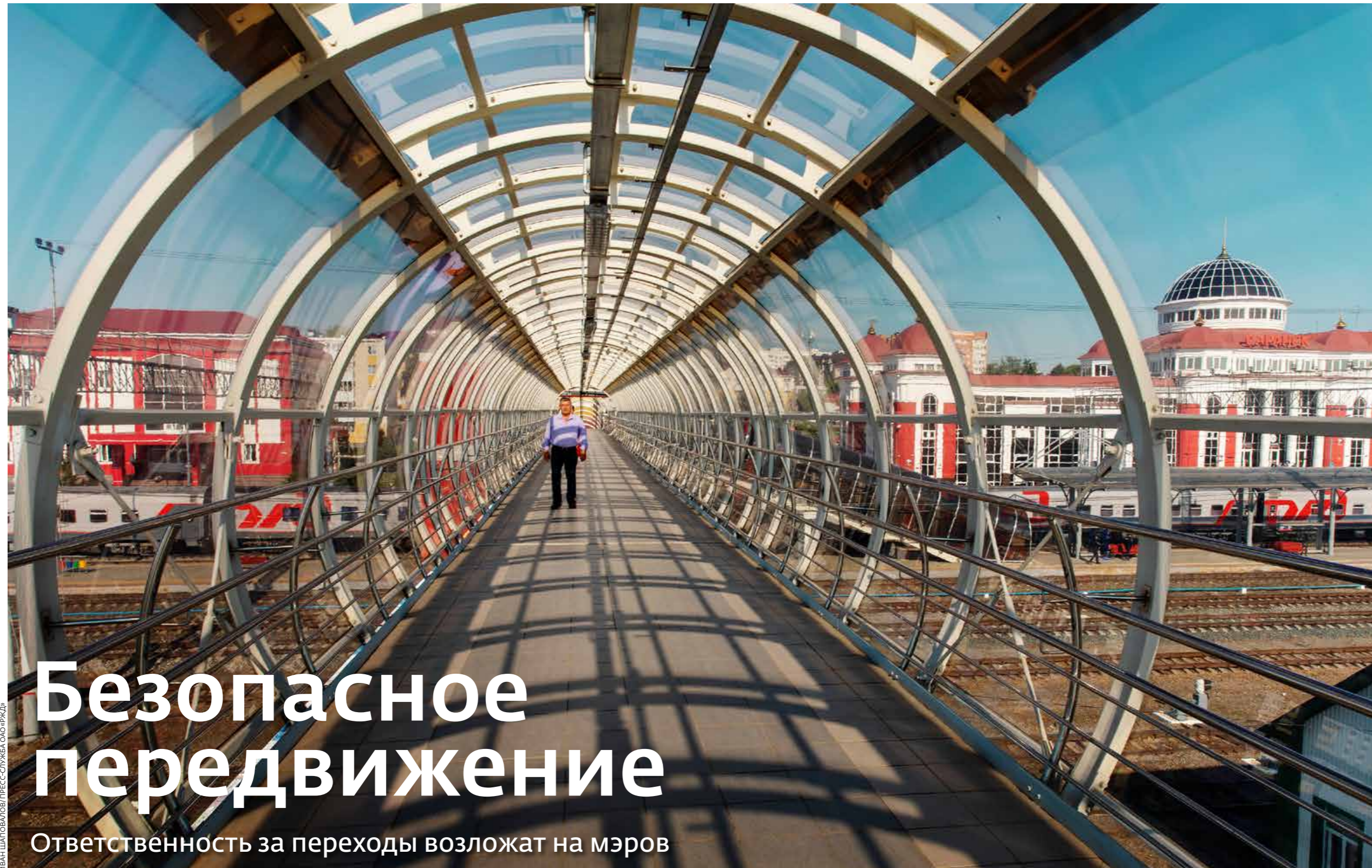
существенно сократит затраты на содержание инфраструктуры, позволит провозить больший объём грузов по особо грузонапряжённым участкам пути.

Согласно существующим планам, в 2025 году все технические решения по конструкции пути будут получены и элементы будут готовы к промышленному производству. После этого будет организована укладка новой конструкции пути на 16 тыс. км особо грузонапряжённых участков, которая продлится около 10 лет.

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

Александр Зубов

Безопасность»



Безопасное передвижение

Ответственность за переходы возложат на мэров

В осеннюю сессию 2023 года в Государственную думу будет внесён законопроект о поправках в статью 10 Федерального закона «О железнодорожном транспорте». Это позволит разграничить между инвестиционной программой холдинга и средствами федерального и региональных бюджетов субъектов России обязанности в проектировании, строительстве и содержании путепроводов без выхода на железнодорожную инфраструктуру ОАО «РЖД». Разграничение, в свою очередь, даст возможность правильно планировать застройку и создание комфортной городской среды.

Как рассказал на круглом столе «Развитие городских пространств в непосредственной близости от объектов железнодорожного транспорта» в Общественной палате РФ заместитель начальника Центральной дирекции инфраструктуры по договорной работе Сергей Антонов, бурное развитие агломераций происходит преимущественно вдоль железнодорожных путей, что делает необходимым строительство большого числа железнодорожных переходов.

«В ОАО «РЖД» поступает огромное количество обращений от граждан, а также представителей органов законодательной и исполнительной власти о необходимости строительства переходов через железнодорожные пути для обеспечения транспортной доступности для населения, а не для совершения ими поездок железнодорожным транспортом, – говорит Сергей Антонов. – Получается так, что компания строит и содержит инфраструктуру, которая не используется для пассажиров».

Сейчас подпунктом 2 статьи 10 закона «О железнодорожном транспорте» установлено, что финансировать различные этапы создания, реконструкции и содержания путепроводов можно за счёт собственных средств владельцев инфраструктуры, перевозчиков, иных физических и юридических лиц, а также за счёт бюджетов субъектов РФ, местных бюджетов и иных не запрещённых законом источников. Но по факту все стараются возложить эту ответственность на ОАО «РЖД».

Ранее уже несколько раз предпринимались попытки внести поправки в законодательство, но они отклонялись на уровне субъектов Федерации, поскольку

Безопасность



Рис. 1 Пешеходные мосты (тоннели) и переходы в одном уровне и их принадлежность



губернаторы и мэры городов видели в них дополнительную финансовую нагрузку.

В настоящий момент на инфраструктуре эксплуатируется 5971 пешеходное пересечение железнодорожной путей. Из них 1291 – это пешеходные мосты и тоннели на разных уровнях, из которых почти все (1251 единица) находятся на балансе компании. Существует ещё шесть бесхозных объектов, которые также содержатся за счёт холдинга.

При этом потребность в строительстве транзитных переходов сейчас очень высока и далее, очевидно, будет только нарастать.

В ОАО «РЖД» находится 120 предложений от региональных властей о строительстве транзитных переходов, притом что инвестиционные возможности в 2023 году позволяют построить лишь 11. Ориентировочная стоимость такого строительства – почти 22 млрд

руб., и это не считая неизбежных потерь от временного закрытия движения.

За последние пять лет построено 19 пешеходных мостов и тоннелей. В среднем строительство пешеходного моста, имеющего региональное и местное значение, пересекающего железнодорожные пути и не имеющего лестничных маршей с выходом на пассажирские платформы, составляет от 80 до 250 млн руб. Строительство пе-

При увеличении объёмов жилищного строительства, с развитием железнодорожной сети в городах объективные потребности в сооружении таких мостов очевидны – в противном случае жители будут пользоваться несанкционированными переходами



Табл. 1 Пешеходные мосты (тоннели), строительство и реконструкция которых запланированы в 2023 году в рамках инвестиционной программы ОАО «РЖД»

| № п/п | Пешеходные мосты, строительство и реконструкция которых реализуются в 2023 году | |
|-------|---|----------|
| 1 | Реконструкция пешеходного моста на станции Голицыно, 44-й км ПК10 смоленского направления | ДИ МОСК |
| 2 | Реконструкция пешеходного моста на станции Икша Московской ж.д. | ДИ МОСК |
| 3 | Наземный пешеходный переход через железнодорожные пути на станции Тверь Октябрьской ж.д. | ДИ ОКТ |
| 4 | Пешеходный переход в разных уровнях на станции Славянка Октябрьской ж.д. | ДИ ОКТ |
| 5 | Реконструкция искусственных сооружений. Малые и средние мосты Приволжской ж.д. (по отдельному перечню). Пешеходный мост на станции Татищево | ДИ ПРИВ |
| 6 | Разноуровневый пешеходный мост на остановочном пункте Кратово Московской ж.д. | ДИ МОСК |
| 7 | Разноуровневый пешеходный мост на остановочном пункте Есенинская Московской ж.д. | ДИ МОСК |
| 8 | Пешеходный переход в разных уровнях на станции Купавна Московской ж.д. | ДИ МОСК |
| 9 | Пешеходный мост на станции Исилькуль Западно-Сибирской ж.д. | ДИ З-СИБ |
| 10 | Пешеходный мост на станции Чулымская Западно-Сибирской ж.д. | ДИ З-СИБ |
| 11 | Реконструкция малых и средних искусственных сооружений Западно-Сибирской ж.д. Пешеходный мост на станции Обнорская | ДИ З-СИБ |

Безопасность



Табл. 2 Непроизводительный травматизм в ОАО «РЖД» за период 2019–2022 годов

| Железные дороги | Общее количество травмированных граждан | | | | Общее количество травмированных граждан со смертельным исходом | | | |
|--------------------|---|-------------|-------------|-------------|--|-------------|-------------|-------------|
| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
| Октябрьская | 226 | 185 | 181 | 225 | 158 | 123 | 123 | 147 |
| Калининградская | 11 | 7 | 12 | 3 | 6 | 6 | 8 | 1 |
| Московская | 848 | 738 | 823 | 741 | 593 | 481 | 554 | 508 |
| Горьковская | 162 | 136 | 124 | 132 | 124 | 106 | 92 | 91 |
| Северная | 69 | 53 | 55 | 46 | 49 | 37 | 41 | 34 |
| Северо-Кавказская | 125 | 94 | 83 | 70 | 96 | 64 | 63 | 55 |
| Юго-Восточная | 76 | 71 | 55 | 52 | 47 | 51 | 38 | 32 |
| Приволжская | 34 | 25 | 36 | 45 | 18 | 14 | 26 | 30 |
| Куйбышевская | 96 | 104 | 108 | 90 | 63 | 75 | 79 | 75 |
| Свердловская | 120 | 96 | 82 | 93 | 70 | 68 | 53 | 64 |
| Южно-Уральская | 68 | 55 | 61 | 49 | 50 | 41 | 43 | 43 |
| Западно-Сибирская | 158 | 136 | 134 | 143 | 99 | 93 | 88 | 96 |
| Красноярская | 73 | 57 | 46 | 44 | 50 | 44 | 36 | 28 |
| Восточно-Сибирская | 78 | 77 | 65 | 44 | 59 | 52 | 46 | 31 |
| Забайкальская | 40 | 37 | 32 | 28 | 30 | 30 | 25 | 22 |
| Дальневосточная | 70 | 78 | 67 | 66 | 40 | 51 | 37 | 36 |
| Итого | 2254 | 1952 | 1963 | 1871 | 1552 | 1339 | 1352 | 1293 |

шеходного тоннеля обходится на 30–50% дороже.

С другой стороны, при увеличении объёмов жилищного строительства, с развитием железнодорожной сети в городах объективные потребности в сооружении таких мостов очевидны – в противном случае жители будут пользоваться несанкционированными перехода-

ми, что неизбежно приведёт к росту травм и гибели людей, в то время как сейчас наметилась явная тенденция на сокращение этих показателей. Так, число травмированных граждан на железной дороге с 2019 по 2022 год снизилось с 2254 человек до 1871, а погибших – с 1552 до 1293.

Сегодня компания активно сотрудничает с региональными вла-

стями в вопросе строительства разноуровневых переходов на железных дорогах. К примеру, в конце 2020 года с правительством Московской области подписано соглашение о строительстве 30 пешеходных переходов, причём 15 строится за счёт бюджета ОАО «РЖД», а ещё 15 финансирует правительство региона, Московская область также



выделит грант на проектирование таких переходов.

На Дальнем Востоке компания взяла на себя обязательства в рамках выполнения плана реализации «Национальной программы социально-экономического развития Дальнего Востока на период до 2024 года и на перспективу до 2035 года» по оказанию содействия заказчику строительства по сооружению 44 транзитных пешеходных переходов. Это выдача технических условий, обеспечение выноса железнодорожных коммуникаций из зоны строительства, предоставление «окон» в графике движения поездов для проведения работ.

То есть компания не отказывается от своих социальных обязательств. Однако в текущих условиях сам подход к проектированию и строительству крупных жилых районов оказывается неправильным.

Получается так, что местные власти, рассматривая и утверждая градостроительные планы, не обращают внимания на проблему безопасности территорий агломерации, не задумываются о безопасном доступе населения к объектам социальной инфраструктуры. Сначала возникает застройка, а уже потом в планы вписывают проекты строительства путепроводов, что создаёт очевидные трудности и для ОАО

«РЖД», и для строителей, вынужденных изыскивать возможности втиснуть путепровод и вести строительство в очень ограниченных территориальных условиях.

«Если мы будем опираться только на инвестиционную программу ОАО «РЖД», то мы проблему безопасности территорий не решим, – замечает заместитель председателя комитета по экономической политике Совета Федерации РФ Ирек Ялалов. – Речь идёт о нескольких тысячах наземных переходов, которые нужно сделать разноуровневыми. Нам нужно изменить сам подход. Во-первых, сразу проектировать путепроводы между райо-

Нужно разработать типовой проект и железнодорожного путепровода, который просто привязывается к конкретному месту

Безопасность



СЕРГЕЙ АВДУВЕСКИЙ/ИД «ГУДОК»

нами, которые строятся вдоль железных дорог. Это нужно вменить в обязанности муниципальным властям. Во-вторых, по источникам финансирования можно предусмотреть разные варианты. Например, ОАО «РЖД» может строить такой объект, но оплачивать его должны местные власти. По статистике, железнодорожный мост служит в два раза дольше автомобильного, очевидно, здесь строительство и дальнейшее обслуживание более качественное».

В перспективе, как полагает сенатор, нужно будет использовать

опыт, применённый при строительстве автомобильных переездов, когда удалось снизить остроту проблемы за несколько лет. Поскольку все переезды раньше строились по индивидуальным проектам и проходили как уникальные, то их стоимость была как минимум в два раза выше тех типовых конструкций, которые используются сейчас.

Нужно разработать типовый проект железнодорожного путепровода, который просто привязывается к конкретному месту. Автомобильные мосты сегодня финансируют

из акцизов за топливо, которые остаются в распоряжении регионов, поэтому необходимо найти и источник финансирования для железнодорожных путепроводов. Платный проезд при этом не исключается, однако проблема в том, что наиболее острая необходимость в строительстве есть в восточных регионах нашей страны, где плотность населения одна из самых низких в стране. Поэтому механизм финансирования ещё предстоит найти, и сенаторы пообещали специально проработать этот вопрос.

Табл. 3 Поступившие предложения по строительству транзитных пешеходных мостов в местах несанкционированных переходов с указанием травматизма (пообъектно)

| Федеральный округ | Регион | Потребность в строительстве транзитных пешеходных мостов |
|------------------------|--------------------------------|--|
| Центральный | Москва и Московская обл. | 21 |
| | Владимирская обл. | 2 |
| | Тамбовская обл. | 3 |
| | Белгородская обл. | 1 |
| | Липецкая обл. | 1 |
| Приволжский | Кировская обл. | 4 |
| | Респ. Башкортостан | 3 |
| Приволжский, Уральский | Оренбургская, Челябинская обл. | 21 |
| | Южный | Краснодарский край |
| Северо-Западный | Карелия | 2 |
| | Сибирский | Красноярский край |
| | | Иркутская обл. |
| Дальневосточный | Забайкальский край | 39 |
| | Приморский край | 1 |
| | | 120 |



Предложения к строительству транзитных пешеходных пересечений железнодорожных путей в регионах Российской Федерации с отмеченными случаями непроизводственного травматизма

Совет Федерации и ОАО «РЖД» согласованно пришли к мнению, что вносить поправки в закон «О железнодорожном транспорте» должен Совет Федерации как представитель регионов, поскольку они напрямую затрагивают компетенции местных органов власти. Ирек Ялалов сообщил, что законопроект сейчас проходит рассмотрение в Министерстве транспорта и правовом управлении президента и может быть внесён уже в осеннюю сессию Государственной думы.

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ



ИВАН ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

Андрей Тихомиров,
ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ
НАЧАЛЬНИКА ДЕПАРТАМЕНТА
ПО ОРГАНИЗАЦИИ, ОПЛАТЕ
И МОТИВАЦИИ ТРУДА ОАО «РЖД»



123RF/LEGION-MEDIA

Новые возможности

Руководителям филиалов предоставят больше свободы манёвров

Штатное расписание – это документ, устанавливающий количественный и качественный состав работников компании. Штатное расписание в ОАО «РЖД» включает в себя структуру, численность и должностной состав работников с указанием должностных окладов и разрядов. Кроме того, приём работников осуществляется на штатные должности, предусмотренные в штатном расписании.

Штатное расписание должно быть составлено так, чтобы подразделения имели возможность и ресурсы эффективно выполнять свои процессы и поставленные задачи. Именно поэтому важно обеспечивать соответствие структуры и численности объёмам выполняемых работ и возложенным функциям, а также актуальность штатного расписания. Таким образом, штатное расписание должно быть оперативно изменяющимся (то есть гибким), оптимальным и отвечать всем условиям.

В настоящее время решение об изменении штатных расписаний линейного уровня (ПЧ, ПМС, ДС, РЦС, ТЧЭ, ЭЧ, НГЧ и др.) принимает самостоятельно руководитель филиала или руководитель региональной дирекции (центра) при делегировании ему соответствующих полномочий.

А изменение штатных расписаний органов управления филиалов и их региональных дирекций (центров) происходит по согласованию с корпоративным центром ОАО «РЖД» (причастными департаментами и курирующими заместителями генерального директора ОАО «РЖД»).

Жёсткая организационная структура и строгий контроль за её изменениями были необходимы при глобальной структурной реформе при переходе от МПС к ОАО «РЖД» и формировании функциональных филиалов из железных дорог. Сегодняшние реалии (увеличение скорости изменения среды, повышение уровня неопределённости, развитие технологий, роботизация и т.д.) требуют быстрой и эффективной реакции, поэтому появилась потребность применять современные эффективные инструменты менеджмента.

Для этого в 2019 году принято решение запустить пилотный проект по делегированию полномочий руководителям филиалов на внесение изменений в штатные расписания в рамках утверждённых параметров. Такими параметрами могут выступать численность подразделения, процент руководителей, количество подразделений, находящихся в подчинении у руководителей, звенность, а также бюджетные параметры.

То есть филиалам устанавливаются определённые границы, в которых можно перераспреде-



лять численность, изменять категории должностей и оклады.

Контроль этих параметров со стороны ОАО «РЖД» осуществляется при помощи автоматизированной системы, в которой ведётся штатное расписание.

В пилотном проекте изначально приняли участие два филиала ОАО «РЖД»: Центр фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО), осуществляющий коммерческую деятельность (взаимодействие с клиентами по перевозке грузов), Центр корпоративного учёта и отчётности «Желдоручёт», осуществляющий деятельность по бухгалтерскому и налоговому учёту.

Делегирование полномочий в данных филиалах ОАО «РЖД» позволило улучшить следующие показатели:

1. Своевременность и актуальность изменений штатного расписания.
2. Сокращение времени внесения изменений в организационную структуру более чем в 3 раза.
3. Увеличение количества обращений в 2 раза, а значит, повышение инициативности на местах.

После получения положительных результатов руководством ОАО «РЖД» было принято решение о поэтапном расширении пилотного проекта. Однако, учитывая временные ограничения из-за пандемии на изменение организационной структуры и увеличение бюджетных параметров, пилот по делегированию полномочий был приостановлен.

В настоящее время все ограничения относительно организационной структуры сняты, и в ближайшее время ещё восемь филиалов ОАО «РЖД» смогут самостоятельно управлять своей структурой в пределах утверждённых параметров.

Какие ещё эффекты ожидаются от делегирования полномочий?

Кроме перечисленных выше результатов, также можно отметить повышение вовлечённости руководителей. Понимая, что у руководителя есть возможность оперативно влиять на ситуацию, он быстро и самостоятельно перераспределяет собственные ресурсы, следовательно, и эффективность этих изменений также растёт.

Делегирование полномочий подразумевает под собой изменения в штатном расписании в связи с изменением объёмов работ или процессов. Поэтому возникает необходимость оцен-

ки, насколько эффективно эти изменения были произведены. Эта информация актуальна и для владельцев процессов на уровне корпоративного центра, но ещё больше важна для руководителей на местах, которые принимают решения о тех или иных изменениях.

Для ответа на данный вопрос Департаментом по организации, оплате и мотивации труда совместно с Российским университетом транспорта (МИИТ) разработана соответствующая методика. Она подразумевает оценку эффективности реализованных структурных изменений через повышение выработки, рост экономических эффектов, а также с помощью оценки эффективности выполнения конкретных функций.

В методике применяются инструменты математического моделирования, статистики (факторный, регрессионный, ретроспективный анализ, методы ранжирования и нормирования показателей и др.). В основе методики заложен

или готовые решения по повышению эффективности организационной структуры.

Данная концепция в начале текущего года была представлена генеральному директору – председателю правления ОАО «РЖД» Олегу Белозёрову и другим руководителям ОАО «РЖД», получена полная поддержка в развитии указанной работы, принято решение об апробации в пилотных подразделениях и дальнейшем распространении на остальные направления деятельности.

Также обязательным аспектом внедрения данного проекта является автоматизация для целей непрерывного онлайн-мониторинга эффективности организационной структуры по всем направлениям деятельности.

Если говорить о перспективах, всем руководителям филиалов ОАО «РЖД» в течение 2023–2024 годов будут делегированы полномочия на самостоятельное внесение изменений в штатное рас-

Всем руководителям филиалов ОАО «РЖД» в течение 2023–2024 годов будут делегированы полномочия на самостоятельное внесение изменений в штатное расписание

анализ показателей эффективности выполнения конкретных основных функций подразделений (КПЭФ). КПЭФ учитывает объёмы работ по данным функциям, качество, сложность и затраты на их выполнение. Оценка эффективности выполнения функций проводится через сравнение КПЭФ аналогичных подразделений (например, службы управления имуществом железных дорог) или сравнение КПЭФ одного подразделения в разные временные периоды (служба управления имуществом Октябрьской железной дороги за 2020 и 2022 годы).

Результатом применения методики являются аналитические показатели эффективности, рекомендации дополнительных исследований

писание. Параллельно руководители филиалов могут делегировать полномочия руководителям региональных дирекций распоряжаться своим штатным расписанием также в пределах утверждённых параметров.

Таким образом, делегирование полномочий позволяет руководителям филиалов быстро реагировать на меняющиеся внешние условия, грамотно перераспределять имеющиеся трудовые ресурсы, самостоятельно распоряжаться фондом оплаты труда. Поэтому делегирование полномочий – это новые возможности для повышения операционной эффективности не за счёт сокращения численности, а за счёт рационального распределения ресурсов.

АНДРЕЙ ТИХОМИРОВ,
ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ
НАЧАЛЬНИКА ДЕПАРТАМЕНТА
ПО ОРГАНИЗАЦИИ, ОПЛАТЕ
И МОТИВАЦИИ ТРУДА ОАО «РЖД»



ИД «ЛУЧ»

Свести баланс



123RF/LEON-MEDIA

Производственные группы обеспечены бюджетом

Одной из целей бюджетирования ОАО «РЖД» является обеспечение центрами ответственности выполнения показателей финансового плана на планируемый период, включая контроль и анализ исполнения бюджетов. Однако у филиалов отсутствовала возможность логической проверки привязки среднесписочной численности по перевоз-

кам к расчётному нормативу, штатному расписанию и бюджету.

Проблема заключалась в следующем:

- бюджет филиала планируется в октябре на следующий плановый год по среднесписочной численности;
- штатное расписание формируется в декабре на следующий год по штатной численности, которая коррелируется со списочной;

- расчётная, или нормативная, численность формируется в марте уже текущего года по результатам оформления производственных планов и отчётности по текущему году.

До последнего времени эти процессы были слабо увязаны между собой, что постоянно вызывало проблемы неукomплектования основных производственных групп из-за недостатка бюджетных средств.

С этой целью было необходимо в филиалах ОАО «РЖД» разработать инструмент своевременного и сбалансированного планирования всех показателей, включая численность под бюджет за счёт пересмотра норм или штата.

Для этого Департаментом по организации, оплате и мотивации труда разработан Временный порядок установления параметров численности по основным производственным группам и анализа их содержания в филиалах ОАО «РЖД», в котором отражены источники и сроки формирования данных и определены ответственные за внесение и достоверность формирующихся значений. Временный порядок предусматривает формирование аналитических форм (плановой и фактически исполненной), содержащих параметры нормативной, списочной, штатной и среднесписочной численностей в целом и по филиалу, а также в разрезе по видам деятельности.

В 2022 году планирование численности основных производственных групп на годовой горизонт 2023 года проведено в бюджетах четырёх филиалов (ЦД, ЦТ, ЦДИ и ТЭ) на основе предиктивных расчётов численности, учитывающих прогнозные показатели объёма основных видов деятельности, изменения характеристик инфраструктуры железнодорожного транспорта, ожидаемых экономических результатов от организационно-технологических мероприятий и других факторов, драйверов и трендов, оказывающих влияние на динамику численности.

Формирование плановой формы установления параметров численности филиалов проходило в пять этапов:

- на первом этапе до филиалов ОАО «РЖД» доведена плановая среднесписочная численность по перевозочным видам деятельности, сформированная в АС БУ;
- на втором этапе по Методике определения предиктивной численности работников основных

производственных групп ОАО «РЖД» была рассчитана предиктивная численность основных производственных групп;

- на третьем этапе филиалы определили коэффициент перевода из списочной в среднесписочную численность, который необходим при определении плановой среднесписочной численности по основным производственным группам на четвёртом этапе;
- на пятом этапе филиалы сформировали штатную численность основных производственных групп.

Аналитическая форма фактически исполненных плановых параметров предусматривает весь набор численности, отражённый в плановой форме, и итоговые значения в отчётном периоде.

Проводимый по данной форме анализ исполнения параметров численности позволит оценить обеспеченность филиала и его структурных подразделений в параметрах бюджета трудовыми ресурсами не только в целом, но также его основных производственных групп и необходимость актуализации межотраслевых, отраслевых и иных локальных нормативных документов по труду.

По результатам расчёта филиалами ОАО «РЖД», превысившими бюджетные параметры, разрабатываются корректирующие мероприятия технологического и организационного характера, предусматривающие оптимизацию бизнес-процессов управленческой деятельности, а также пересмотр обеспечивающих процессов производственной деятельности, технологии производственного процесса и норм.

Апробация порядка будет проходить на протяжении всего года, и по результатам оценки пилотов мы примем решение о расширении списка филиалов ОАО «РЖД», в бюджете которых учтём планирование численности основных производственных групп.

Сейчас для проведения логической проверки возможности бюджета за счёт интеграции из расшифровки к бюджету производства (АС БУ) среднесписочной численности по перевозкам в ЕК АСУТР департамент совместно с ОЦРВ проводит работы по автоматизации данного процесса.

В конечном итоге Временный порядок позволит нам обеспечить сбалансированность параметров нормативной, списочной, штатной и среднесписочной численностей основных производственных групп по видам деятельности.



«Антикорр» работает на опережение

В ОАО «РЖД» координируют процессы противодействия коррупции

Работники Центра по организации противодействия коррупции ОАО «РЖД» и проектной группы по антикоррупционной пропаганде АНО «Центр Желдорреформа» в период с 11 по 14 апреля провели в Чите несколько мероприятий.

Состоялись Антикорр-встречи с работниками Забайкальской дирекции управления движением и Забайкальской дирекции железнодорожных вокзалов. Участники ответили на вопросы антикоррупционного квиза, посмотрели тематические видеоролики, обсудили наиболее актуальные форматы пропаганды этики неприятия коррупции.

Организаторы рассказали о ресурсах, доступных работникам холдинга «РЖД» в области антикоррупционной пропаганды – от информационных материалов до сувенирной продукции. По мнению участников, сегодня самыми востребованными форматами являются онлайн-квесты, очные встречи и видеоролики. В ходе мозгового штурма появлялись и нестандартные предложения, например очный квест на честность, который должен проходить новый работник в момент оформления документов по трудоустройству.

По итогам встреч сообщество «Антикорр» пополнилось 40 новыми участниками, теперь в его рядах состоят 410 человек. Напомним, инициативно сформировавшееся движение «Антикорр» содействует развитию этики неприятия коррупции в трудовых коллективах холдинга «РЖД».

Участники сообщества «Антикорр» в Telegram-канале делятся тематическими новостями, оценивают коммуникационные продукты и предлагают свои идеи, выдвигают кандидатов для видеосъемки, а также принимают участие в Антикорр-мероприятиях очно и онлайн.

В Чите было снято несколько таких интервью для серии видеороликов «Что такое хорошо?», в которых работники высказывают личное отношение к коррупции. Это открытый разговор о том, что даёт работа в «РЖД» и как коррупция может помешать развитию людей и компании. Читинские пейзажи и съёмки на станциях позволят зрителям погрузиться в обстановку трудной, но интересной и важной ежедневной работы железнодорожников Забайкалья.

Визит «Антикорр» в Читу открыл серию совместных мероприятий в области пропаганды противодействия коррупции в холдинге «РЖД» в 2023 году, которые планируется провести в Санкт-Петербурге и Екатеринбурге, Красноярске и Новосибирске, Саратове и Ярославле. «Антикорр» набирает обороты и расширяет свою географию.

Напомним, в 2014 году ОАО «РЖД» по своей инициативе присоединилось к антикоррупционной хартии российского бизнеса. В это же время в структуре компании был создан Центр по организации противодействия коррупции ОАО «РЖД» (ЦОПК). Во главу угла работы поставлен принцип верховенства закона и неприятия коррупции во всех её проявлениях.

Ирина Иванова



Сегодня самыми востребованными форматами являются онлайн-квесты, очные встречи и видеоролики

СПРАВКА

Специалисты центра осуществляют организацию и координацию процессов противодействия коррупции в подразделениях аппарата управления, филиалах, структурных подразделениях, негосударственных учреждениях ОАО «РЖД» и дочерних обществах ОАО «РЖД». Основным инструментом в борьбе с коррупцией является разработка нормативных документов. Центр уполномочен организовывать проверочные мероприятия как своими силами, так и привлекать работников других подразделений ОАО «РЖД», запрашивать необходимые документы и сведения, получать от работников письменные объяснения. Специалисты ЦОПК регулярно направляют руководителям подразделений компании информационно-разъяснительные материалы, касающиеся антикоррупционной деятельности.



САЛОН-АРХИМЕД.РФ

По закону Архимеда

Разработки ОАО «РЖД» получили международные награды

Восемь разработок ОАО «РЖД» получили престижные награды на XXVI Московском международном салоне изобретений и инновационных технологий «Архимед».

В этом году участниками салона стали представители 221 организации из 27 государств и 35 регионов России. Они продемонстрировали порядка 600 инновационных проектов и изобретений. Все представленные решения прошли отбор и оценку экспертной комиссии и международного жюри. Лучшие удостоены высоких наград и призов.

«Портфель интеллектуальной собственности ОАО «РЖД» насчитывает 4343 объекта. В него входят все виды результатов интеллектуальной деятельности, которым в соответствии с законодательством может быть предоставлена правовая охрана, – рассказал исполняющий обязанности начальника Центра инновационного развития Алексей Чернуха. – По объёму портфеля ОАО «РЖД» входит в число лидеров среди акционерных обществ с государственным участием. Ежегодно его пополняют более 300 новых результатов интеллектуальной деятельности, и для участия в салоне «Архимед» мы отобрали самые интересные инновационные решения, которые были созданы за последние два года».

Свои разработки продемонстрировали проектно-конструкторские бюро по инфраструктуре, локомотивного и вагонного хозяйства (ПКБ И, ПКБ ЦТ и ПКБ ЦВ), а также проектно-конструкторско-технологическое бюро по системам информатизации – Центр цифровых технологий (ПКТЬ-ЦЦТ).

Спецприз

«На салоне «Архимед-2023» отечественные и зарубежные эксперты

могли качественно оценить предложенные разработки и поощрить самые интересные. При этом для награждения рассматривались не только единичные проекты, но и в целом совокупность предложенных решений, – рассказала начальник отдела учёта и управления интеллектуальной собственностью Центра инновационного развития Ольга Шишкова. – Мы гордимся, что ОАО «РЖД» было отмечено наградой международного уровня».

Инновационные решения холдинга были поощрены специальным призом от Всемирной ассоциации изобретательства и интеллектуальной собственности WIIPA SPECIAL AWARD (WIIPA).

Кроме того, медалью WIIPA был отмечен проект РКСП «Автоматизированный комплекс сборки рельсошпальной решётки». Как отметил заместитель начальника отдела ПКБ И Алексей Клементов, в новом комплексе для монтажа и демонтажа, а также для перевода в рабочее положение рельсовых скреплений используется шарнирный робот-манипулятор с многопозиционным захватом. Это позволило добиться высокой степени автоматизации и механизации процессов, за счёт чего значительно сократить трудозатраты на сборку рельсошпальной решётки на путевых машинных станциях.

Лучшее изобретение и проект
Что касается награждения по номинациям, сразу два решения ОАО «РЖД» стали лучшим и завоевали почётные кубки.

Лучшим изобретением в интересах обеспечения безопасности



СЕРГЕЙ АВДУВЕСКИЙ/ИД «ГУДОК»

на железнодорожном транспорте были признаны «Комплексные решения для промежуточных шурупно-дюбельных скреплений типа ЖБР» ПКБ И.

Как отметил главный конструктор проекта ПКБ И Марат Низамиев, предложенные комбинированные решения позволяют снизить трудозатраты на выполнение работ по текущему содержанию пути на 20%, по

регулировке ширины колеи до 35%, а также увеличивают жизненный срок службы дюбелей на 15% и железобетонных шпал на 30%».

Более того, применение предлагаемых решений в системе железнодорожного пути повысит безопасность движения поездов.

Кубок за лучший инновационный проект «Дистанционное обучение сотрудников ОАО «РЖД» в

области социального управления получил ПКТБ-ЦЦТ.

«Наш проект имеет ряд преимуществ перед конкурентами и аналогами, – рассказал ведущий эксперт ПКТБ-ЦЦТ Алексей Рак. – В первую очередь это адаптация под сетевую архитектуру ОАО «РЖД», применение средств защиты информации и, кроме того, интеграция со смежными системами компании».

Пьедестал почёта

Помимо призов разработки ОАО «РЖД» также были награждены медалями.

«Золотом» был отмечен проект «Буксовый узел с адаптером глубокого охвата тележки грузового вагона», а «серебром» – «Приспособление для идентификации кассетных подшипников в корпусе буксы». Оба проекта разработаны ПКБ ЦВ.

«Современные технические решения в виде кассетных подшипников для грузовых вагонов предпочтительнее существующих, они значительно повышают ресурс колёсной пары, её отказоустойчивость. Однако переход на кассету требует изменений и доработки конструкции вагонной тележки.

Несмотря на новый конструктив, представленное техническое решение имеет максимальную практическую ценность в соотношении цена – качество», – отметил начальник отдела механизации и сопровождения процессов ремонта и технического обслуживания ПКБ ЦВ Артур Зиятдинов.

Серебряной медалью наградили такие инновационные проекты, как «Маневрово-вывозной локомотив» ПКБ ЦТ, «Стыковой рельсовый соединитель» ПКБ И, а также «Система дистанционного обучения ОАО «РЖД» и «Карьерный портал холдинга «РЖД» ПКТБ-ЦЦТ.

«Главным преимуществом маневрово-вывозного локомотива является модульность конструкции. Блоки можно менять, благодаря чему локомотив гибко подстраивается под нужды конкретных предприятий, – рассказал инженер первой категории ПКБ ЦТ Андрей Фролков. – Более того, такой локомотив проще ремонтировать, и его можно модернизировать при изменении задач, просто заменяя его составляющие».

Другой проект – «Стыковой рельсовый соединитель» – представляет собой кардинально усовершенствованное изделие, обеспечивая надёжное прохождение сигнальных токов, а на электрифицированных участках пути также и пропуск обратного тока.

Бронзовых медалей были удостоены два проекта авторства ПКБ И: «Автоматизированный комплекс сборки рельсошпальной решётки железнодорожного пути» и «Промежуточное рельсовое скрепление».



АЛЕКСАНДР САВЕРИН/ИД «ГУДОК»

На салоне «Архимед-2023» отечественные и зарубежные эксперты могли качественно оценить предложенные разработки и поощрить самые интересные

«Автоматизированный комплекс сборки рельсошпальной решётки железнодорожного пути разработан для применения в технологическом процессе сборки звеньев железнодорожного пути на базе путевых машинных станций ОАО «РЖД», – пояснила начальник сектора патентования ПКБ И Татьяна Ялфимова. – Его применение позволяет сократить как трудозатраты, так и эксплуатационные расходы».

Промежуточное рельсовое скрепление обеспечивает надёжное крепление рельсов к шпалам и сохранение постоянства параметров рельсовой колеи в широком диапазоне рабочих условий и температур. «Его применение позволяет снизить расходы на обслуживание пути и повысить срок службы рельсовых скреплений, а также безопасность железнодорожных перевозок», – отметила Татьяна Ялфимова. **ПУЛЬТ**

АЛЕКСЕЙ АЛЕЕВ

Портфель интеллектуальной собственности ОАО «РЖД» насчитывает 4343 объекта. В него входят все виды результатов интеллектуальной деятельности, которым в соответствии с законодательством может быть предоставлена правовая охрана



Вектор развития

Отраслевые институты утвердили концепцию работы на десятилетие

Координационный совет институтов научного отраслевого комплекса (НОК) холдинга «РЖД» утвердил концепцию работы до 2033 года. Положения документа учитывают федеральные мероприятия по проведению Десятилетия науки и технологий в России.

В состав Координационного совета входят четыре отраслевых института: АО «ВНИИЖТ», АО «НИИАС», АО «ИЭРТ» и АО «ВНИКТИ». Этим весной они определили конкретные шаги и мероприятия на ближайшее десятилетие, а также на текущий год.

Ранее институтами НОК холдинга «РЖД» был подписан «Меморандум об образовании Координационного совета», цель которого – органи-

зация совместной научно-исследовательской, опытно-конструкторской, образовательной, консультационной и культурно-массовой деятельности.

«Концепция работы Координационного совета подразумевает развитие деятельности институтов НОК холдинга «РЖД» в соответствии с Десятилетием науки и технологий в России, – рассказывает учёный секретарь АО «ВНИИЖТ»

Сергей Науменко. – Она охватывает шесть ключевых направлений. Это привлечение талантливой молодёжи в сферу исследований и разработок, повышение доступности информации о достижениях и перспективах российской науки, участие и членство в профессиональных общественных и экспертных организациях. Также это формирование долгосрочной кадровой политики в железнодорожной отрасли, раз-



АЛЕКСАНДР САВЕРКИН/ИД «ГУДОК»

витие лабораторной научно-исследовательской и испытательной базы подразделений НОК, вовлечение исследователей и разработчиков в решение важнейших задач развития общества и страны».

Талантливая молодёжь

Для привлечения молодых и талантливых кадров в науку отраслевые институты развернут как профориентацию школьников, так и взаимодействие с профильными вузами. Концепция работы на десятилетие предусматривает проведение различных семинаров с учащимися

школ, участие в форуме «Проектория», проекте «Билет в будущее» и конкурсе «Транспорт будущего».

Что касается взаимодействия с вузами, то среди основных мероприятий – создание инженерных школ, платформ для дополнительного обучения студентов по программам роботизации, искусственного интеллекта, Big Data и т.д.

Информирование и экспертные сообщества

Информированию о достижениях отечественной отраслевой науки будет уделяться особое внимание. Планируется развитие информационно-коммуникационных каналов, включая развитие корпоративных интернет-сайтов, создание единой цифровой среды и базы научных исследований и разработок и многое другое. Одним из важнейших источников сведений о научно-технологических достижениях НОК холдинга «РЖД» станет сайт компании.

Помимо этого будет сформирован экспертный совет в железнодорожной отрасли по научно-технологическим и инновационным направлениям развития железнодорожного транспорта. Будет проводиться общественная экспертиза инновационных проектов, а также осуществляться консультационная поддержка институтов НОК холдинга «РЖД».

Кадровая политика

Один из ключевых пунктов концепции посвящён формированию долгосрочной кадровой политики в железнодорожной отрасли.

Что касается взаимодействия с вузами, среди основных мероприятий – создание инженерных школ, а также платформ для дополнительного обучения студентов по программам роботизации, искусственного интеллекта, Big Data

Особое внимание будет уделяться и испытательной деятельности. В том числе развитию лабораторной и научно-исследовательской базы подразделений институтов, входящих в Координационный совет

«В рамках этого направления будет подготовлен список образовательных программ для обучения работников ОАО «РЖД» и внешнего контура отрасли по головным направлениям деятельности институтов, входящих в Координационный совет, – объясняет Сергей Науменко. – Кроме того, на базе институтов будут созданы объединённые диссертационные советы».

Работа в этом направлении позволит создать резерв штатных научных кадров, увеличить количество защит диссертаций, а также развить компетенции и научные школы НОК холдинга «РЖД».

Единый испытательный блок

Особое внимание будет уделяться и испытательной деятельности, в том числе развитию лабораторной и научно-исследовательской базы подразделений институтов, входящих в Координационный совет. Он организует общий подход к формированию реестра оборудования и программного обеспечения лабораторной базы с учётом направлений деятельности институтов.

«Это предусматривает совместное формирование заявок на закупку дорогостоящего оборудования, – отмечает Сергей Науменко. – А также совместное использование лабораторной базы для проведения испытаний на взаимовыгодных условиях».

Перспективные проекты

В концепции один из самых важных и масштабных пунктов связан с инновационным и технологическим развитием железнодорожного транспорта. Он охватывает множество направ-

лений, включая развитие транспортно-логистических систем, создание и внедрение импортонезависимых динамических систем управления перевозочным процессом с использованием искусственного интеллекта, систем роботизации производственных процессов на станциях, разработку и внедрение перспективных технических средств, «сквозных» цифровых технологий, инновационного подвижного состава и многое другое.

«Задача по вовлечению исследователей и разработчиков в решение важнейших задач развития общества и страны охватывает 14 ключевых направлений деятельности, – рассказывает Сергей Науменко. – По ним будут сформированы перспективные проекты для реализации в ОАО «РЖД» и отрасли».

ИТАРИС

АЛЕКСЕЙ АЛЕЕВ



АРХИВ ИД «ГУДОК»



Связанные одной целью

Отраслевые и классические вузы развивают партнёрство

Ж

елезнодорожные вузы имеют определённую специфику – они готовят квалифицированные кадры для транспортной отрасли, поддерживая тесную связь с отраслевыми партнёрами, и в первую очередь с ОАО «РЖД». В результате выпускники учебных заведений обладают актуальными, узкопрофессиональными знаниями и навыками, необходимыми для работы на транспорте.

Однако «точечная» подготовка под запрос отрасли не означает, что студенты упускают универсальные, фундаментальные знания. Для их всестороннего развития отраслевые вузы сотрудничают с вузами техническими и классическими, в том числе открывают совместные образовательные программы.

тетом (МАДИ) и Сибирским государственным автомобильно-дорожным университетом (СибАДИ) РУТ (МИИТ) сотрудничает в области развития дорожного образования.

Соглашение о сотрудничестве между РУТ (МИИТ) и Мурманским государственным техническим университетом подразумевает совместную подготовку специалистов для организаций, осуществляющих деятельность на территории Мурманской области в сфере логистики, проектирования, строительства, ремонта и эксплуатации автомобильных дорог, тоннелей и мостов, организации транспортного обслуживания населения, строительства уникальных зданий и сооружений.

Основная цель документа – реализация в Мурманском ГТУ образовательных программ «Техника и технологии строительства» и «Техника и технологии наземного транспорта», обеспечение условий и каче-

На фоне форсированного развития инфраструктуры, в том числе транспорта, и призыва руководства страны к формированию технологического суверенитета России университет расширяет сотрудничество с другими высшими школами

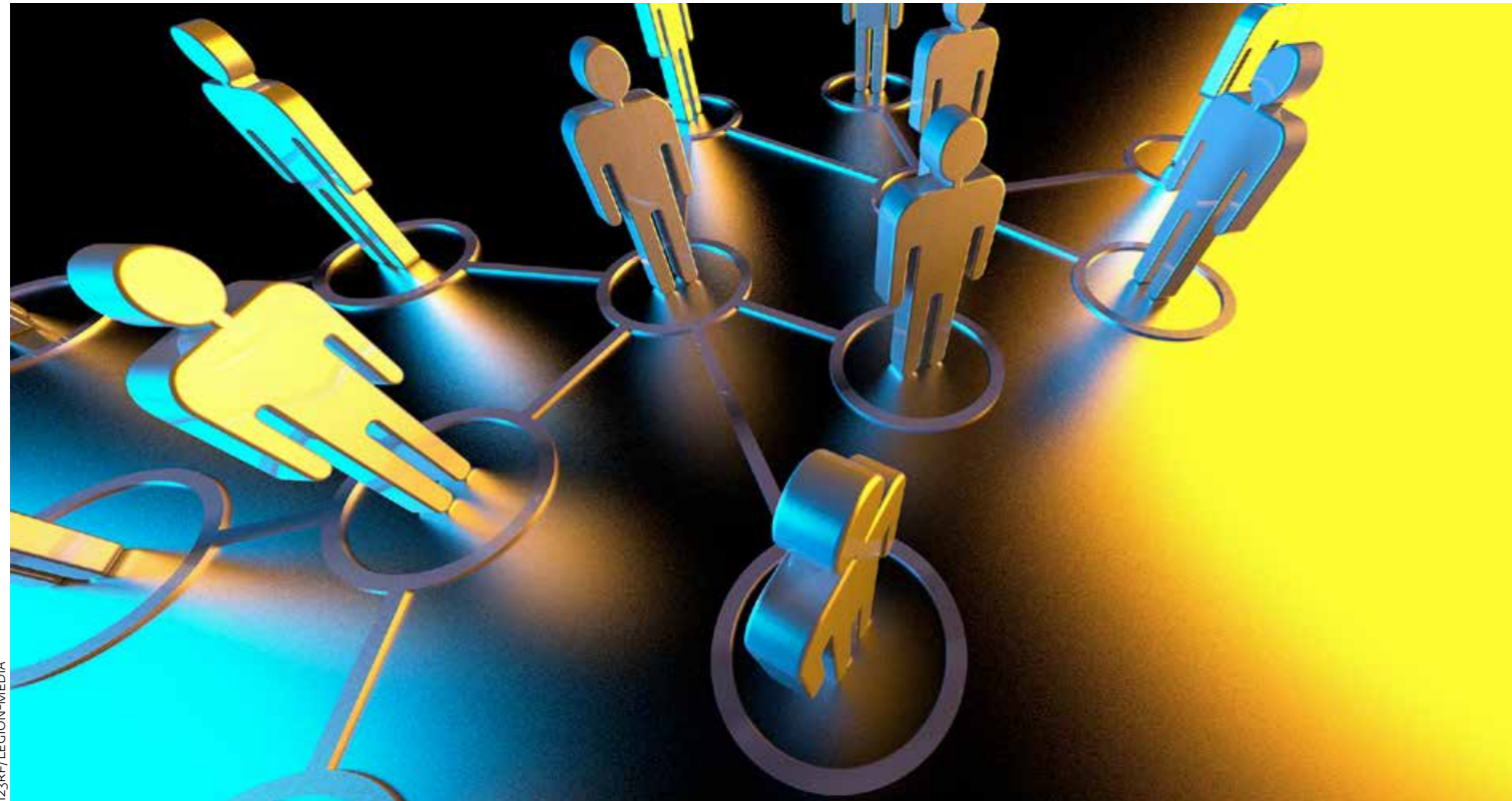
Академическое сотрудничество позволяет высшим учебным заведениям обмениваться опытом, обогащать и улучшать свои образовательные программы. Отраслевые вузы идут в ногу со временем и не упускают возможности взаимодействия с партнёрами на разных уровнях.

Соглашения о сотрудничестве

Партнёрство отраслевых и классических вузов, как правило, документально регламентировано. Так, у Российского университета транспорта (МИИТ) заключено несколько соглашений о сотрудничестве с ведущими техническими учебными заведениями страны. Например, с Московским автомобильно-дорожным государственным техническим универси-

ства реализации образовательных программ, формирование и развитие профессиональных компетенций обучающихся. РУТ (МИИТ) оказывает содействие в разработке этих образовательных программ и формировании перечня оборудования для лабораторий и их материально-технического обеспечения. Кроме того, представители профессорско-преподавательского состава транспортного вуза участвуют в реализации образовательных программ и проведении отдельных дисциплин.

Оренбургский институт путей сообщения (филиал Самарского госуниверситета путей сообщения) сотрудничает с Оренбургским государственным университетом (ОГУ) в области научно-исследовательской и образовательной деятельности. Главная цель



соглашения учебных заведений – поддержка и увеличение кадрового потенциала транспортного сектора, а также обмен опытом между образовательными организациями. «СамГУПС – вуз с прекрасной базой. Совместно мы выстраиваем горизонтальные связи под те задачи, которые ставим перед собой», – рассказал и.о. ректора ОГУ Сергей Мирошников.

Соглашение о сотрудничестве между Дальневосточным государственным университетом путей сообщения и МАДИ предусматривает совместное участие в конкурсах, грантах и тендерах, выполнение научно-исследовательских и прикладных работ, совместное проведение сертификационных испытаний, научное и инженеринговое сопровождение работ по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту и ремонту автомобильных дорог, а также технико-экономическое изучение перспектив развития транспортной инфраструктуры для внедрения альтернативных видов транспорта (электротранспорт, канатные дороги и другие) в регионах РФ.

Сотрудничество Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I и Дагестанского государственного технического университета, начавшееся в прошлом году, направлено на консолидацию кадровых, научно-исследовательских, технических и производственных ресурсов для решения научных проблем и создания прорывных технологий по приоритетным направлениям развития науки и технологий, в том числе железнодорожного и автотранспортного комплексов Республики Дагестан и страны в целом. «Сегодня на фоне форсированного развития инфраструктуры, в том числе транспорта, и призыва руководства страны к формированию технологического суверенитета России университет расширяет сотрудничество в научно-образовательной сфере и уделяет приоритетное внимание развитию стратегического партнёрства с другими высшими школами. Сотрудничество с таким ведущим техническим вузом региона, как Даггостехуниверситет, несомненно, принесёт свои плоды и пользу для обе-

их сторон», – подчеркнул ректор ПГУПС Александр Паньчев.

Совместные мероприятия

Организация лекций, мастер-классов и встреч со студентами – важное направление университетского сотрудничества. В частности, совместные мероприятия для обучающихся проводят РУТ (МИИТ) и НИУ «Высшая школа экономики» (ВШЭ). Одно из последних – онлайн-вебинар «Экономист на транспорте – кто он?», в ходе которого преподаватели рассказали студентам о масштабных проектах развития транспортной отрасли, экономистах «нового типа», а также о том, какими компетенциями они должны обладать, какие задачи будут решать и какие инструменты использовать. Также представители РУТ (МИИТ) и НИУ ВШЭ провели

(МИИТ) отвечает за дисциплины по транспортному планированию и проектированию (железнодорожный транспорт, водный транспорт, грузовая логистика). Изучая экономику транспорта, эконометрику, различные методы экономических исследований и подходы к принятию решений, выпускники программы смогут разрабатывать транспортные проекты, основанные на надёжных доказательствах, устойчивых и справедливых принципах, современном знании моделирования, точном анализе данных и понимании транспортного поведения.

«Два крупнейших вуза страны объединили лучшие компетенции друг друга, методы и профстандарты, чтобы подготовить высококлассных межотраслевых специалистов в области экономики и инженерии транспортных систем. НИУ ВШЭ обладает лучшими в

Два крупнейших вуза страны объединили лучшие компетенции друг друга, методы и профстандарты, чтобы подготовить высококлассных межотраслевых специалистов в области экономики и инженерии транспортных систем

тренинг «Моделирование систем управления в научно-технологическом предпринимательстве».

Партнёрские программы

Обучение по совместным образовательным программам двух вузов-партнёров – перспективное направление развития образования. Студенты получают знания и приобретают навыки в рамках выбранной специализации в двух вузах одновременно. В настоящее время реализуется совместная бакалаврская программа двух дипломов НИУ ВШЭ и РУТ (МИИТ) «Экономика и инженерия транспортных систем». В зоне ответственности ВШЭ находятся дисциплины по экономике, статистике, анализу данных, урбанистике, методам пространственного анализа, транспортному планированию, организации дорожного движения и системам городского пассажирского транспорта. РУТ

России компетенциями в области подготовки кадров по экономическим специальностям, располагает пулом признанных специалистов в области вычислительных технологий, урбанистики, городского транспортного планирования. В РУТ (МИИТ) сконцентрированы лучшие компетенции в области функционирования и развития транспортных систем», – рассказал директор академии «Высшая инженерная школа» РУТ (МИИТ) Олег Покусаев.

Совместно с Российской академией народного хозяйства и государственной службы при президенте РФ РУТ (МИИТ) реализует магистерскую программу «Международное транспортное право». Она направлена на подготовку конкурентоспособных юристов, готовых решать широкий круг профессиональных задач.

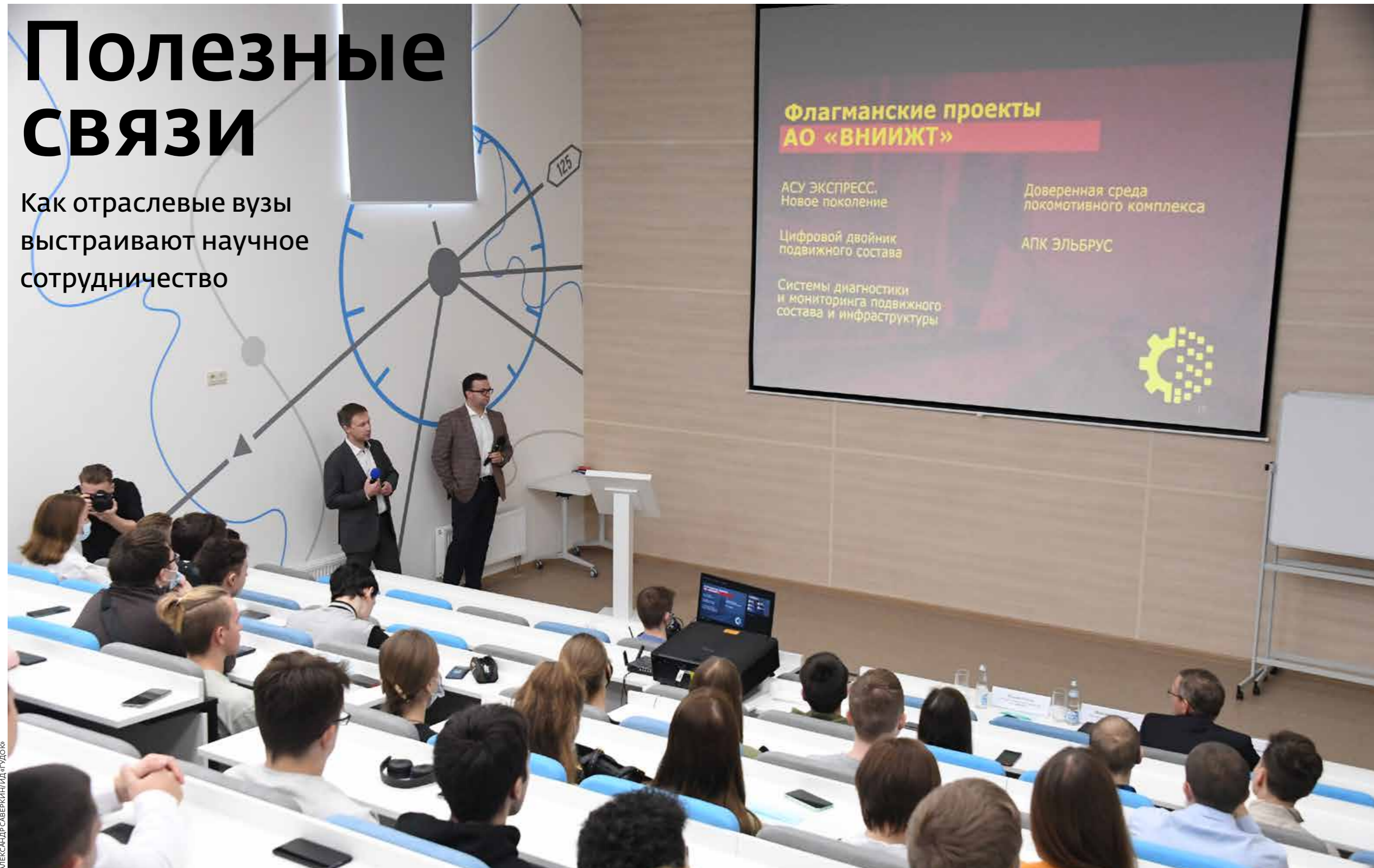
ПУЛЬТ

Юлия Антич



Полезные связи

Как отраслевые вузы выстраивают научное сотрудничество



Научное сотрудничество – один из важнейших показателей эффективности деятельности университетов. Оно способствует развитию новых, в том числе междисциплинарных, направлений исследований, решению отраслевых задач, формированию культуры коммерциализации и трансфера технологий. Транспортные вузы, активно занимающиеся исследовательской работой в интересах отрасли, поддерживают партнёрские отношения с различными научными центрами и организациями.

Среди ключевых партнёров отраслевых университетов – Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта (АО «ВНИИЖТ»). Вузы и научные учреждения НИИ сотрудничают в области учебной, научно-инновационной и исследовательской деятельности, а также в части повышения качества подготовки и переподготовки кадров. Студенты проходят производственную практику во ВНИИЖТе, а также пишут курсовые и дипломные работы при участии сотрудников института.

Железнодорожные вузы могут использовать испытательный полигон предприятия для проведения научно-исследовательских работ, вузовские учёные и преподаватели привлекаются для совместной работы над актуальными отраслевыми проектами. Так, например, Российский университет транспорта (МИИТ), Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I (ПГУПС) и ВНИИЖТ в своё время проводили совместные полигонные испытания инновационной конструкции безбалластного пути для высокоскоростного движения. Работа в этом направлении продолжается.

Научно-образовательная деятельность ведётся и по другим направлениям. Например, в настоящее время организована работа по проведению комплексных исследований в системе «колесо – рельс». Их проводят исследователи из ОАО «РЖД», АО «ВНИИЖТ», ПГУПС, Самарского государственного университета путей сообщения (СамГУПС) и ряда других научных и образовательных организаций. Ввод в опытную эксплуатацию предиктивной модели жизненного цикла пути запланирован на сентябрь 2023 года.



СПУЛС



АЛЕКСАНДР ДРЯКОВ / ИД «ТУДОК»

Также железнодорожные вузы поддерживают партнёрские отношения с АО «Научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт информатизации, автоматизации и связи на железнодорожном транспорте» (НИИАС). В прошлом году было заключено соглашение о сотрудничестве между АО «НИИАС» и Уральским государственным университетом путей сообщения (УрГУПС). Документ подписали генеральный директор НИИАСа Александр Долгий и ректор УрГУПСа Александр Галкин. Стороны выразили готовность установить и развивать на взаимовыгодной основе сотрудничество, направленное на развитие системы долгосрочных партнёрских отношений, включая трудоустройство студентов

УрГУПСа, проявивших себя в учебном процессе и в ходе производственной практики. В свою очередь, вуз будет предоставлять студентам возможность принимать участие в разработках научных тем в рамках дипломного и курсового проектирования, а также распределять студентов в НИИАС для прохождения производственной и преддипломной практик и стажировок.

Ещё один важный научный партнёр отраслевых вузов – Российская академия наук (РАН). На недавней рабочей встрече с президентом РАН Геннадием Колесниковым ректор РУТ (МИИТ) Александр Климов и проректор университета Игорь Розенберг обсудили вопросы взаимодействия в области ключевых научных исследова-

ний и прикладных разработок для устойчивого развития транспортного комплекса страны.

Стороны договорились о сотрудничестве по целому ряду вопросов, в частности применению нейросетевых систем управления поведением автономных транспортных средств в недетерминированных средах (в том числе при их групповом использовании); проектированию и применению высокопроизводительных многопроцессорных вычислительных систем в системах управления транспортным комплексом; полному импортозамещению систем управления и обеспечения безопасности движения поездов; созданию новейших отечественных систем и устройств автоматики, телемеханики и связи для транспортной отрасли, систем контроля, мониторинга и управления транспортной инфраструктурой (в том числе с ре-

зовыми школами РАН. «Ученики базовых школ РАН имеют возможности осваивать современные методы научных исследований; оценивать и рассчитывать достоверность, воспроизводимость и значимость полученных результатов; самостоятельно добывать новые научные знания, выдвигать и верифицировать гипотезы; проводить поисковые работы, решая задачи без заранее известного результата», – рассказали «Пульту управления» в университете.

Дальневосточный государственный университет путей сообщения в апреле этого года договорился о сотрудничестве с Хабаровским федеральным исследовательским центром Дальневосточного отделения РАН. Стороны намерены проводить совместные научно-исследовательские работы по тематикам в сфере их научных интересов, объеди-

РУТ (МИИТ), ПГУПС и ВНИИЖТ в своё время проводили совместные полигонные испытания инновационной конструкции безбалластного пути для высокоскоростного движения. Работа в этом направлении продолжается

шением задач её защиты от влияний изменения климата и других природных явлений с применением риск-факторного анализа).

Ведущая роль в этой работе будет отведена академии «Высшая инженерная школа» РУТ (МИИТ), где ведётся работа по моделированию пассажиропотоков и развитию транспортных систем в агломерациях. Участники встречи отметили необходимость создания для всех видов транспорта единой цифровой платформы координатно-временного и навигационно-информационного обеспечения. В связи с этим принято решение образовать Научный совет РАН по проблемам транспорта при Отделении наук о Земле.

В Омском государственном университете путей сообщения ведётся совместная работа с ба-

нить усилия по разработке и реализации образовательных программ, направленных на улучшение качества обучения студентов, повышения квалификации и подготовки научно-педагогических кадров. Планируется обеспечить доступ исследователей к уникальным установкам и центрам коллективного пользования, имеющимся у сторон, для проведения совместных научных работ и подготовки кадров, а также осуществлять практическую реализацию научно-технических разработок, внедрение результатов НИОКР в отрасли народного хозяйства. По взаимному соглашению планируется создавать объединения, обеспечивающие реализацию совместных образовательных программ и научно-технических проектов. [ПУЛЬТ](#)

Юлия Антич

Железнодорожные вузы могут использовать испытательный полигон предприятий для проведения научно-исследовательских работ, вузовские учёные и преподаватели привлекаются для совместной работы над актуальными отраслевыми проектами

Профстандарты»



Разговоры о важном

Руководители компании проводят встречи со студентами

ций топ-менеджеров компании. Они рассказывают студентам об актуальных и перспективных направлениях работы отрасли, возможностях реализации и предпочтениях для молодых работников. Этой весной встречи с руководителями-железнодорожниками организованы во всех отраслевых образовательных учреждениях.

Живые встречи с руководителями – одно из самых эффективных средств продвижения бренда работодателя. Если заинтересовать студентов, можно получить талантливых стажёров уже сейчас и лояльных сотрудников в будущем. Для компании «РЖД» такие мероприятия стали традиционными. Цикл встреч, начавшийся в этом году, затрагивает все отраслевые вузы.

магистрали» Олег Тони рассказал студентам Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I (ПГУПС) об успешной реализации задач по переустройству Центрального транспортного узла и планах реконструкции Санкт-Петербургского железнодорожного узла с учётом ввода высокоскоростной железнодорожной магистрали и выноса из Санкт-Петербурга транзитного грузового движения с пропуском через Северо-Восточный и Юго-Западный обходы. Особое внимание было уделено программе по развитию скоростного и высокоскоростного движения до 2036 года, цель которой – связать большие города-миллионники скоростным движением, создать для пассажиров комфорт и удобство в пути следования.

Чтобы будущие специалисты горели своим делом, стремились проявить себя, руководители компании делятся с ними своими секретами успеха

Программа взаимодействия ОАО «РЖД» с университетами комплексами железнодорожного транспорта до 2025 года предусматривает регулярное проведение в вузах лек-

Профессиональная повестка
Если на лекциях студенты получают фундаментальные знания, то в ходе встреч с руководителями холдинга узнают об актуальных событиях в отрасли, реализуемых проектах и планах на будущее. Так, в конце марта заместитель генерального директора ОАО «РЖД», генеральный директор АО «Скоростные

В Российском университете транспорта (МИИТ) выступил заместитель генерального директора АО «Федеральная пассажирская компания» Николай Абрамов. Слушатели узнали об особенностях маркетинговой политики ФПК, которая направлена на совершенствование продукта, развитие каналов продаж, а

Профстандарты



РЖД (МИИТ)



ПГУПС

также продвижение и улучшение взаимоотношений с потребителями. Николай Абрамов обратил внимание на то, что компания самостоятельно проводит маркетинговые исследования, которые охватывают оценку эластичности спроса, рейтинг факторов выбора условий поездки, мониторинг удовлетворённости (CSI) и лояльности (NPS) пассажиров, оценку качества услуг (онлайн-опрос).

Для студентов Ростовского государственного университета путей сообщения в марте была организована лекция главного инженера Северо-Кавказской железной дороги Александра Черномазо-

ва. Слушатели познакомились с состоянием и перспективами развития СКЖД в современных условиях. Так, лектор обозначил основные направления деятельности, нацеленные на повышение эффективности работы магистрали: рационализация, ресурсосбережение, а также инвестиционная, природоохранная и инновационная работа. Были освещены основные технические проекты, реализуемые на СКЖД, в том числе проект региональной инновационной площадки, интервальное регулирование движения поездов, специализации железнодорожных направлений

движения по преимущественно грузовому и пассажирскому видам движения.

Социальная жизнь

Подробнее узнать о корпоративной политике холдинга, карьерных возможностях для молодых специалистов студенты могут на встречах с руководителями кадрового блока компании.

Так, со студентами Дальневосточного государственного университета путей сообщения (ДВГУПС) в марте пообщался заместитель начальника Департамента социального развития ОАО «РЖД» Евгений Поспелов. Он рас-

сказал о реализуемых мерах поддержки работников, предоставляемых им льготах и гарантиях. Особый акцент был сделан на перспективах роста для выпускников учебных заведений. «Выпускники ДВГУПС – будущие специалисты и профессионалы, надежда отрасли. Компания позаботится о том, чтобы каждый смог стать частью команды РЖД», – отметил Евгений Поспелов.

В марте состоялся открытый диалог заместителя начальника Департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Сергея Двадцатова со студентами РУТ (МИИТ). Слушатели узнали о системе координат для оценки сотрудников в ОАО «РЖД» – Единых корпоративных требованиях (ЕКТ) к персоналу. Эксперт рассказал, что платформа ЕКТ состоит из четырёх блоков: корпоративные компетенции (набор требований к деловым и управленческим качествам, которые необходимы для успешного выполнения задач и достижения компанией стратегических целей), профессиональные компетенции (знания, умения и навыки для качественной и продуктивной работы и выполнения своего функционала), потенциал и мобильность (готовность работника к развитию и карьерному росту в компании, решению задач более высокого уровня сложности), результативность и опыт (позволяют определить, насколько успешно работник достигает ключевых показателей эффективности деятельности).

По словам Сергея Двадцатова, для измерения уровня разви-

тия работника по этим блокам в компании используются 38 оценочных инструментов. Они позволяют объективно определить навыки, способности и потенциал человека, при этом используются как очные, так и дистанционные инструменты оценки. На основе полученных результатов принимаются управленческие решения при подборе кандидатов на руководящие должности, формировании кадрового резерва, направлении на программы обучения и развития, а также планировании карьерного роста.

Мотивационные встречи

Чтобы будущие специалисты горели своим делом, стремились проявить себя, руководители компании делятся с ними своими секретами успеха. Например апрельскую встречу со студентами ПГУПС начальник Московской железной дороги Ва-

лерий Танаев посвятил теме повышения личной эффективности. Он рассказал обучающимся о собственном карьерном пути от помощника машиниста до начальника железной дороги. Начальник МЖД поделился со слушателями секретами повышения личной эффективности, которые помогут молодому специалисту проявить инициативу и понять своё предназначение, руководствуясь полученными знаниями и практическим опытом.

О качествах успешного руководителя студентам РУТ (МИИТ) рассказал заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Михаил Глазков. Среди них – лидерские задатки, умение выстраивать отношения с людьми и сплачивать команду. Он также рассказал слушателям об инструментах, которые использует в своей работе.

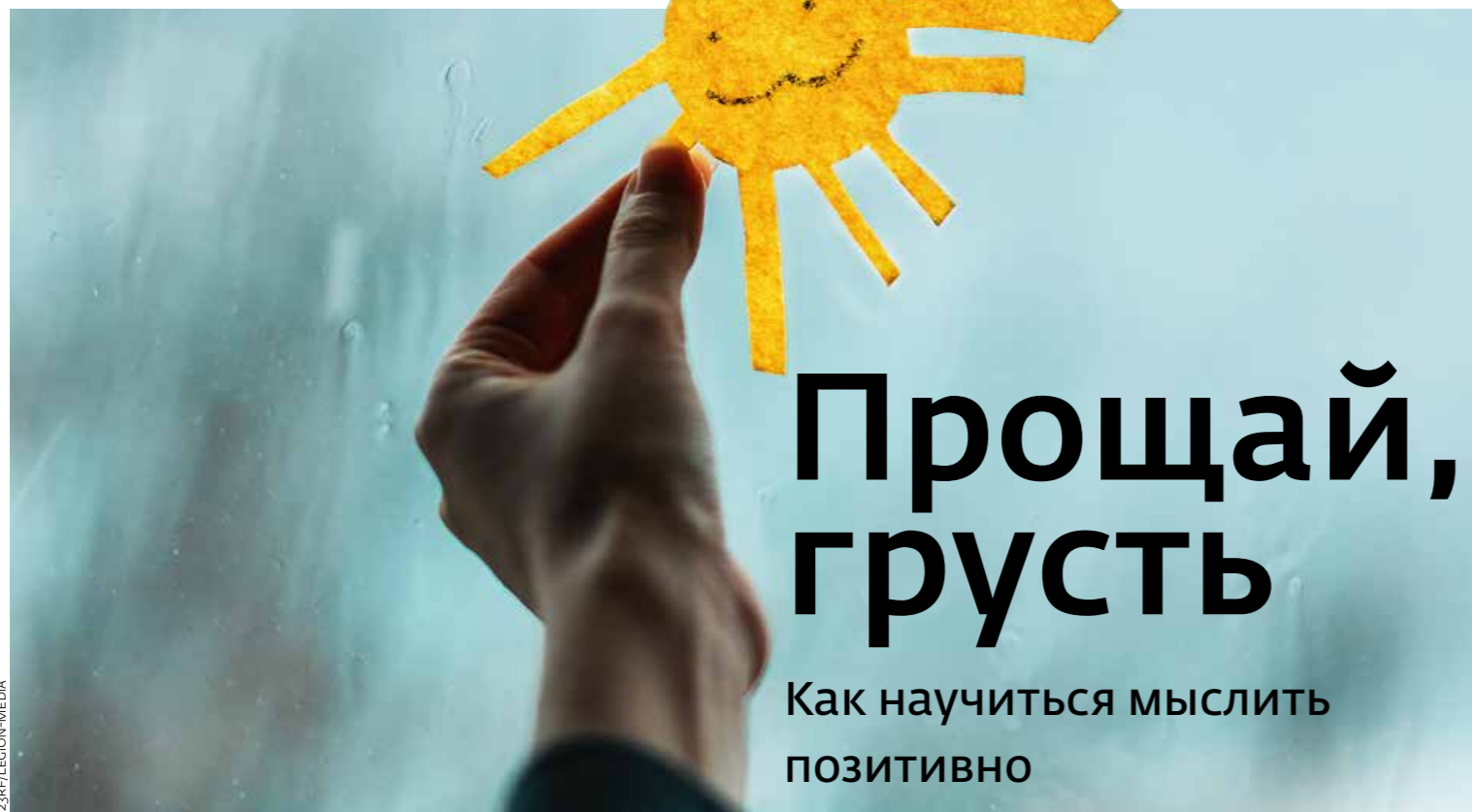
ПГУПС

Юлия Антич



ПГУПС

Особый акцент был сделан на перспективах роста для выпускников учебных заведений. Выпускники ДВГУПС – будущие специалисты и профессионалы, надежда отрасли. Компания позаботится о том, чтобы каждый смог стать частью команды РЖД



Прощай, грусть

Как научиться мыслить
ПОЗИТИВНО

Из-за происходящих в мире событий люди часто впадают в тревожное состояние. Плохое настроение негативно влияет на организм в целом и может привести к различным болезням, в том числе к депрессии. «Пульс управления» разобрался, как не впасть уныние и справиться с приступами хандры.

Ещё с древних времён люди старались бороться с приступами хандры. Во многих религиях меланхолия считалась одним из смертных грехов. «Меланхолия известна со времён Гиппократов как заболевание «чёрной желчи». Её лечили травами, солнечными ваннами и слабительным. В Средние века её приравнивали к унынию – одному из смертных грехов, так как потеря «душевного огня» не позволяет соединиться в глубокой молитве с божественным», – говорит аналитический психолог Наталья Каурова.

Для того чтобы научиться справляться с приступами хандры, нужно понять, почему она приходит. У каждого человека есть ряд причин, которые мешают ему мыслить позитивно.

Негативное отношение к неудачам и жизненным неурядицам

Многие люди очень болезненно относятся даже к небольшим неудачам и начинают впадать в меланхолию по этому поводу. Специалисты отмечают, что это может идти с детства. Очень часто родители ругают маленьких детей за каждую ошибку и не поддерживают их. После такого у ребёнка формируется мнение, что нельзя ошибаться. В дальнейшем это приводит к низкой самооценке.

«Жизненные истории бывают разные, психические проявления тоже. Важно понимать, что ваша болезнь – это не вы сами. Ваш образ меланхолического и, быть может, «маленького», «никчёмного» человека может быть сформирован извне: вас могли так видеть значи-

Меланхолия имеет и свою целительную силу, своего рода «лекарство для души». Мудрое отношение к ней позволяет соединиться с особой чувственной глубиной, научиться истинной любви

мые люди в вашей жизни. Важно увидеть и разорвать с этим связь», – говорит Наталья Каурова.

Страхи

Очень сложно оставаться позитивным человеком, когда в тебе множество страхов. Но если их не проработать и не преодолеть, то можно потерять море возможностей.

Психические расстройства

Негативное мышление может быть одним из симптомов психиатрического заболевания (например, когда человек не может радоваться или у него бывают панические атаки). С такими симптомами человеку лучше обратиться к специалисту.

«Депрессивное расстройство бывает разной степени тяжести, и на определённых этапах может потребоваться медикаментозное лечение. Депрессия стала болезнью века и, по данным Всемирной организации здравоохранения, входит в топ-3 самых дорогих для лечения заболеваний. Ежегодно в мире диагностируется более 200 млн случаев депрессии, а объём продаж антидепрессантов в современном мире бьёт рекорды из года в год», – говорит Наталья Каурова.

Заикливание на негативных событиях

Концентрация на негативе происходит из-за постоянного чтения новостей. Чтобы избавиться от этой привычки, нужно научиться фильтровать новости и не погружаться в негатив.

«Также депрессивным состояниям сопутствуют часто переживания неоплаканной потери, разрушения значимой части самого себя; агрессии и гневных реакций, направленных на самого себя, ненависти по отношению к себе без соотнесения со своими реальными недостатками. Депрессивные пациенты муча-

ются всепоглощающим чувством вины и печали, не замечая своих добрых черт и поступков. Зло и несправедливость причиняют им особую боль, и при этом они обладают особым великодушием и терпением. У таких пациентов часто наблюдается отсутствие стабильного родительского объекта, склонность к стыду, им пришлось рано повзрослеть», – отмечает Наталья Каурова.

Лекарство для души

Если человек понимает, что у него есть силы справиться с меланхолией самостоятельно, то для начала нужно постараться принять и отпустить ситуацию. Принятие помогает пережить все негативные эмоции и научиться жить «здесь и сейчас». Так человек научится радоваться каждому мгновению в своей жизни и начнёт получать позитивные эмоции даже от самых простых действий. Это поможет расслабиться и впустить позитивные изменения в свою жизнь.

«Меланхолия – это не только болезнь, но и черта характера, зная и понимая особенности которой можно познать себя. Есть мнение, что она может передаваться по наследству. В любом случае меланхолия имеет и свою целительную силу, своего рода «лекарство для души». Мудрое отношение к ней позволяет соединиться с особой чувственной глубиной, научиться истинной любви. Прожить опыт горя, преждевременной потери, травм, сильных стрессовых состояний иногда не только в личной, но и в семейной и родовой истории, чтобы вспомнить о своём истинном предназначении, встать на свой путь. Ознакомиться с особенностями своей нервной системы. Обрести особый дар чувствовать и понимать себя и другого, обрести силу, мудрость и духовное богатство», – резюмирует эксперт.

Дарья Чикиркина



Вышли в лидеры

Отраслевые вузы включены в национальный рейтинг

Соответствие качества образования запросам рынка труда – важный показатель эффективности деятельности университетов. Отраслевые вузы стремятся отвечать на вызовы времени и работают в тесной связке с компаниями-партнёрами. Как результат – все

девять отраслевых университетов вошли в Национальный агрегированный рейтинг 2023 года по показателю «Профессионально-общественная аккредитация».

Национальный агрегированный рейтинг уже в пятый раз выпускается при поддержке Гильдии экспертов в сфере профессионального образования. Как заявляют организаторы, применение этого рейтинга позволяет

сделать оценку вуза максимально прозрачной и избежать влияния субъективных факторов при проведении контрольно-надзорных мероприятий. Результаты рейтинга ежегодно публикуются в преддверии приёмной кампании с целью упростить абитуриентам поиск наиболее подходящего вуза.

Исследование включает в себя 12 субрейтингов. В один из

Применение рейтинга позволяет сделать оценку вуза максимально прозрачной и избежать влияния субъективных факторов при проведении контрольно-надзорных мероприятий. Результаты ежегодно публикуются в преддверии приёмной кампании

них – рейтинг по результатам профессионально-общественной аккредитации – включены транспортные университеты. Так, в первую, высшую группу А вошёл Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I. Во второй группе В – Российский университет транспорта (МИИТ). В третьей группе С оказались Дальневосточный и Уральский государственные университеты путей сообщения. В четвёртую группу D вошли Иркутский, Омский, Ростовский, Самарский и Сибирский госуниверситеты путей сообщения (СГУПС). «Эти результаты отражают высокий уровень качества подготовки специалистов. Профессионально-общественную аккредитацию в СГУПСе прошли ряд образовательных программ, в том числе специальность 23.05.06 «Строительство железных дорог, мостов и транспортных тоннелей», специализация «Управление техническим состоянием железнодорожного пути», – рассказали в университете.

Независимая проверка

Профессионально-общественная аккредитация образовательных программ является одним из на-

правлений независимой оценки качества образования. Она введена законом «Об образовании» в 2012 году, но активное её внедрение началось в 2016 году. Цель процедуры – сближение требований работодателей и системы образования. Аккредитацию проводят работодатели и их объединения. В сфере железнодорожного транспорта оператором, допущенным Минобрнауки и Минпросвещения Российской Федерации к проведению профессионально-общественной аккредитации, является объединение «Желдортранс». Предусмотрено порядка 20 критериев, позволяющих оценить такие направления работы образовательного учреждения, как материально-техническая база, кадровая обеспеченность, востребованность образовательных программ, достижения обучающихся, вовлечённость работодателя в образовательный процесс и другие. По итогам прохождения процедуры учебным заведениям выдаются свидетельства установленного образца. Например, в прошлом году такие свидетельства получили две образовательные программы высшего образования Омского государственного университета путей сообщения:

«Логистика в транспортных системах» и «Автоматика и телемеханика на железнодорожном транспорте». «Работодателям профессионально-общественная аккредитация позволяет оценить актуальность содержания образовательных программ, обеспеченность образовательного процесса материально-техническими, учебно-лабораторными ресурсами и наличие соответствующего кадрового потенциала, – рассказал генеральный директор «Желдортранса» Сергей Чаплинский. – Для образовательных организаций прохождение этой процедуры также имеет свои преимущества, выражающиеся в возможности выявить актуальные требования работодателей, предъявляемые к качеству образования, вовлечь работодателей в формирование образовательных программ. Дополнительным стимулом для образовательных организаций к участию в процедуре является то, что в соответствии с законодательством в настоящее время при распределении контрольных цифр приёма учитывается наличие профессионально-общественной аккредитации образовательных программ».

Юлия Антис



ярких инициативах наркома в первые месяцы его работы рассказывает «Пульт управления», публикуя выдержки из уникальных архивных документов.

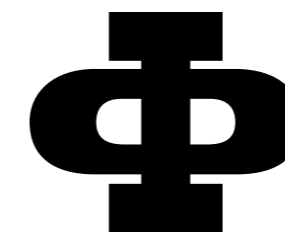
Дзержинский мог встать во главе железных дорог республики ещё в 1919 году, но уступил (прежде всего в партийной борьбе) всеильному «силовому» наркому Льву Троцкому. Однако уже тогда Дзержинский разработал план мероприятий для путей сообщения, представляющий собой дорожную карту, по которой собирался действовать будущий нарком: «Положение, в котором мы, товарищи, оказались, не должно, однако, говорить о том, что нам тяжелее, чем кажется. Нам не следует так думать, это было бы ошибкой. Наоборот: перед нами открываются новые возможности. Как нам их увидеть? Разруха на транспорте – дело временное, и товарищи смогут его поправить. Между тем перед нами задача неизмеримо важнее – построить новые, советские пути сообщения. Мы, товарищи, получили такую историческую возможность, о которой другие не могли даже и мечтать. Отныне всё в наших руках».

Переходя к конкретным мерам, Дзержинский предложил вернуть на службу всех уволенных за предыдущее десятилетие специалистов. По его

**Пора забыть, товарищи,
о гужевой тяге и пересесть наконец
на локомотивы революции**

Локомотив революции

102 года назад Народный комиссариат путей сообщения возглавил Железный Феликс



Феликс Эдмундович Дзержинский был назначен комиссаром путей сообщения республики 14 апреля 1921 года – именно на этой должности он и получил знаменитое прозвище Железный Феликс. О предыстории его назначения, о его взглядах и самых

мнению, возвращение «старых инженеров-путейцев» должно было поспособствовать «смычке» и «преемственности» между поколениями железнодорожников. По его мнению, это восстановило бы справедливость, так как уволенные в том числе и при царском режиме железнодорожники теперь могли вернуться на работу, но уже только как профессионалы, оставившие в прошлом старую идеологию.



RU.WIKIPEDIA.ORG

Для решения «политической» проблемы у Дзержинского также был свой выход: «Товарищи, необходимы комитеты на поездах. Дело в том, чтобы они были сформированы не только по идейным, но и по профессиональным основаниям. Другими словами, не обойтись нам без сознательных железнодорожников-революционеров. Ячейки их могут существовать как на поездах, так и на станциях. При каждом удобном случае мы должны направлять их на ответственные участки, причём самым сознательным отводится и лучшая работа. Хочешь работать – изволь пройти политическое воспитание. При каждом наряде смены им необходимо повторять о политическом положении». Думается, даже приведённых цитат достаточно, чтобы понимать: уже в 1919 году, в разгар Гражданской войны и политики военного коммунизма, взгляды Дзержинского на управление железными дорогами были весьма далеки от авторитарного стиля руководства.

Поэтому совершенно не случайно, что назначение Дзержинского наркомом путей сообщения

республики совпало и с началом новой экономической политики. Поставленная перед Дзержинским цель была исключительно трудной: ему предстояло – и чем быстрее, тем лучше – «вернуть железнодорожный транспорт гражданам». Эти слова написаны его собственной рукой на листе бумаги с тезисами для первого выступления в качестве нового главы ведомства. Сам он имел мужество признать: «Мы, большевики, за годы революции и Гражданской войны научились управлять транспортом, видя в нём ключ к победе, – и вполне справились с этим делом. Теперь мы должны показать рабочим и крестьянам, что мы можем руководить железными дорогами в новых условиях, перестраивать пути сообщения на социалистический лад. От того, сладим ли мы с этой задачей, зависит в конечном счёте и конечный успех новой экономической политики».

Дополнительную сложность создавала текучка кадров в самом наркомате: Дзержинский был девятым его главой с ноября 1917 года, то есть нарком путей сообщения менялся в среднем каждые шесть месяцев, что неизбежно приводило и к перестройке управления, и даже к изменению расстановки сил в самом ведомстве (особенно если его возглавляли такие авторитетные руководители, как Леонид Красин или Троцкий) и в Совете народных комиссаров.

Выступая перед рабочими-железнодорожниками на первомайском митинге, Дзержинский говорил: «Нам необходимы свежие силы, иначе просто нечем будет сменить уходящие кадры. Здесь необходимо не просто наставничество, нет, без доверия к тяжкому труду железнодорожников наши усилия не имеют смысла. Нам следует помнить о том, что сама работа инженеров-путейцев научает и облагораживает людей. Пролетариат в основе своей един».

На праздничном майском пленуме комиссариата Дзержинский изложил своё видение его работы: «Даже факт централизации и укрупнения (управления железными дорогами. – *Ред.*), о котором говорили многие товарищи, можно использовать в наших целях. Всего несколько директив изменят весь порядок работы, перевоза пассажиров и грузов. Это надёжный рычаг для перевода

стрелок железных дорог на социалистические пути. Именно НКПС в настоящий момент является нашим центральным ведомством... от него зависит воссоздание разрушенного народного хозяйства». Дзержинский предлагал начать восстанавливать прежде всего те районы, в которых была густая железнодорожная сеть. Но даже этим его построения не ограничивались. Он выступал за постройку новых станций и полустанков, которые должны были увеличить число существовавших остановочных пунктов вдвое: «Каждый из них будет транспортным узлом своего района, откуда мы сможем доставлять все необходимые материалы для народного хозяйства. Уже пора забыть, товарищи, о гужевой тяге и пересечь наконец на локомотивы революции!»

свидетельствовали о грядущей перестройке всего железнодорожного дела в республике. В апреле личным указом нарком упразднил институт чрезвычайных военных комиссаров на транспорте, они были заменены чекистами без права ношения оружия в поездах.

Именно Дзержинскому было поручено продумать и издать декрет о платности перевозок, который впервые в истории советских железных дорог вводил единую тарификацию. Споры о нём шли какое-то время и раньше, но прежние наркомы путей сообщения не считали себя в силах принять этот документ. Дзержинский писал: «Эта мера, несомненно, будет воспринята как шаг назад, поэтому мы должны попытаться смягчить её проведение в жизнь. Надо как мож-

Нам необходимы свежие силы, иначе просто нечем будет сменить уходящие кадры. Здесь необходимо не просто наставничество, нет, без доверия к тяжкому труду железнодорожников наши усилия не имеют смысла

Дзержинский предусмотрел возможные возражения: «Могут сказать, товарищи, что нам не хватит ничего – ни рельсов, ни шпал, ни подвижного состава, но я напомню, что теперь нам ничего не мешает производить в том количестве, которое нам необходимо». В этой фразе резко проступали черты будущей индустриализации. «Скажут: где, мол, взять людей? Возьмём вчерашних беспризорников, перевоспитаем, переучим. Они без всякой идейности и лучше старых специалистов воспримут новое социалистическое сознание». Советская перестройка всей железнодорожной сети должна была стать примером для получивших независимость частей бывшей Российской империи.

Уже первые меры, которые провёл в жизнь Дзержинский на посту наркома путей сообщения,

но больше и лучше объяснять советским гражданам причины, по которым мы пошли на эту меру. Только через такую разъяснительную работу можно быть уверенными в том, что наши граждане в правильном смысле воспримут платность перевозок».

Пожалуй, лучше всего о сделанном в летние месяцы 1921 года написал сам Дзержинский, давая оценку своей работе: «Новый, советский транспорт должен быть не способом зарабатывания денег государством, но прежде всего средством передвижения, учитывающим все потребности человека. Безопасность, скорость, постоянство и объёмность перевозок мы должны иметь в виду, когда говорим о нашем желании улучшить обстановку на транспорте».

Владимир Максаков

Библиотека Корпоративного университета РЖД»



Игорь АКИМОВ,
Виктор
КЛИМЕНКО
«О ПРИРОДЕ
ТАЛАНТА»
Издательство
«СТУДЕНЧЕСКИЙ
МЕРИДИАН»
1988 год



ЕВГЕНИЙ УРБАН,
БИЗНЕС-ТРЕНЕР
КОРПОРАТИВНОГО
УНИВЕРСИТЕТА РЖД

ЛИЧНЫЙ АРХИВ

Этой книге о природе таланта более четверти века, но она актуальна и очень полезна по сей день. Книга оригинальным образом раскрывает тему развития таланта, косвенно касается предмета свободы и самооценки. Но основное толкование построено вокруг серии взаимозависимых компонентов, воздействующих на талант, механизмы его движения к саморастрате (к бездарности) и самовоплощению. Так что же такое талант? Прежде всего это человеческая способность оригинально, новым способом решать известные (старые) задачи. Возможно, поэтому ни один талантливый человек не может объяснить, «как у него это получилось». Авторы предлагают смелые тезисы. Например, «только действия покажут, какой ты есть на самом деле» или «критическое мышление оберегает талант и препятствует ему», «сколько людей наслаждаются мечтами, утешаются ими, мечтают, мечтают, но – написанные романы не существуют! Не созданные в металле машины не существуют! Несмастерённая вещь, неповторимую линию которой вы увидели однажды в своём воображении и этот образ жил в вашей душе, утверждал вас и поддерживал в тяжёлые минуты, – её тоже не существует!».

Зацепила моё внимание тема энергетического ресурса каждого из нас. Чем скуднее энергопотенциал человека, тем больше стереотипов и автоматизмов обуславливают его поведение. О каких, в таком случае, оригинальных решениях можно говорить? Талант не появляется там, где нет сил.



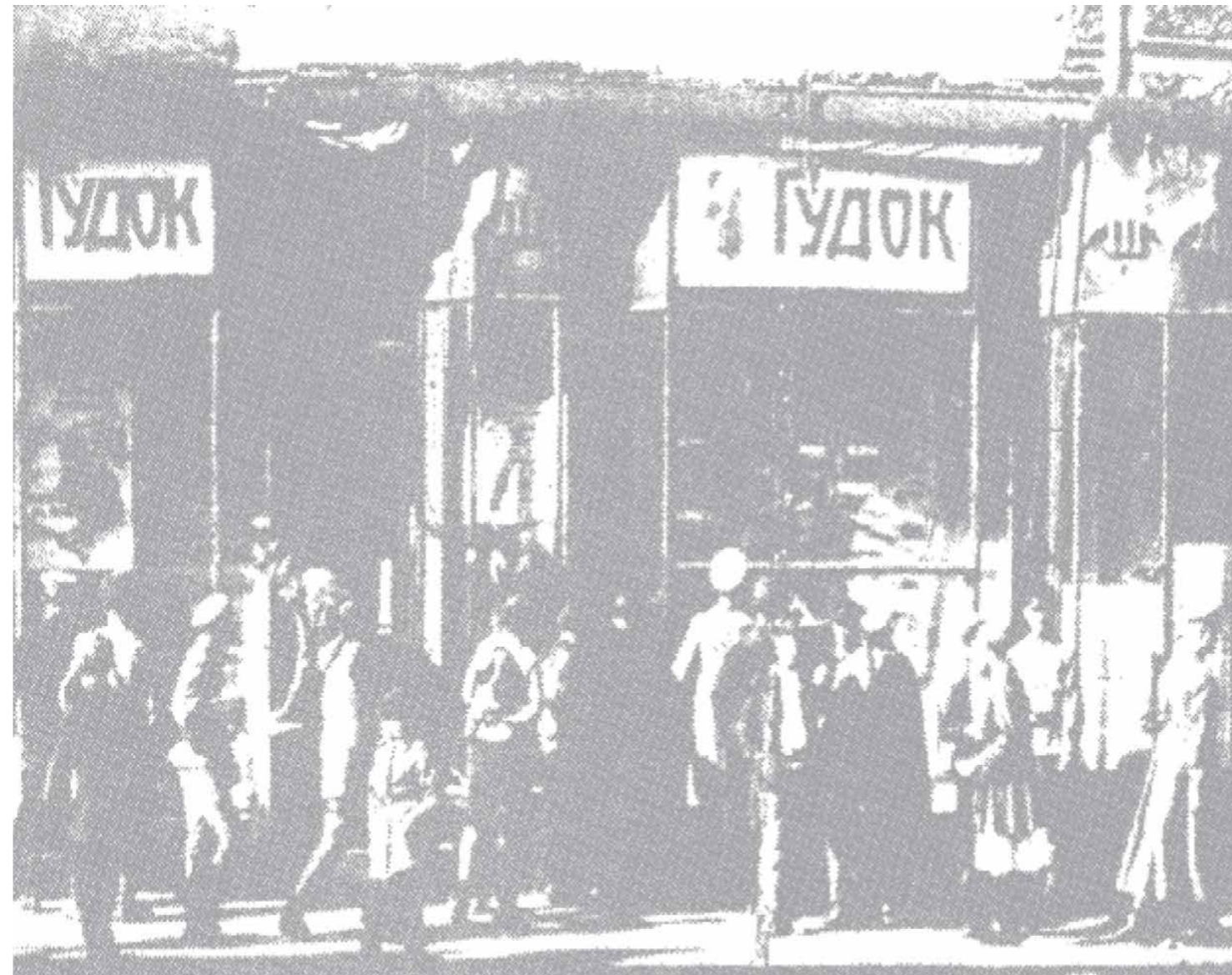
Тимур ГОРЯЕВ
«ШПАРГАЛКИ
ДЛЯ БОССОВ.
ЖЁСТКИЕ
И ЧЕСТНЫЕ УРО-
КИ УПРАВЛЕНИЯ,
КОТОРЫЕ ЛУЧШЕ
ВЫУЧИТЬ НА
ЧУЖОМ ОПЫТЕ»
Издательство
«Альпина
ПАБЛИШЕР»
2020 год



МАКСИМ КИСЕЛЕВ,
ДОКТОР ЭКОНО-
МИЧЕСКИХ НАУК,
ПРОФЕССОР, ПРИ-
ГЛАШЁННЫЙ ТРЕНЕР
КОРПОРАТИВНОГО
УНИВЕРСИТЕТА РЖД

ЛИЧНЫЙ АРХИВ

Как вы думаете, уникален ли российский работник? Существует ли особенный, российский стиль менеджмента? Если вы уверены, что управлять людьми – значит понимать не только их личностные, но также культурные и исторические особенности, выбирать управленческие инструменты, исходя из их специфики, эта книга для вас. Вы познакомитесь с опытом одного из самых успешных бизнесменов новейшей истории России, который с нуля создал успешную компанию (концерн «Калина») и вывел её на мировой уровень. Причём без помощи влиятельных чиновников, а лишь благодаря методичному и системному подходу к управлению людьми. Опыт Тимура Горяева уникален. Автор делится простыми, но работающими инструментами. Работающими не где-то там, а именно в российских условиях: как выбирать людей на ключевые позиции (и необязательно со степенью MBA); как запустить идеологическое управление в организации (которое потом будет работать само и освободит время руководителю); сколько и каких должно быть правил поведения в организации (и как сделать так, чтобы они работали); как управлять влиятельными стейкхолдерами (если камень, лежащий на дороге, управляет телегой, то мы-то тем более сможем управлять всем этим миром); как поощрять и наказывать сотрудников (не по книжным правилам, а с учётом особенностей российского менталитета). Обязательно к прочтению всем, кто хочет выйти на новый уровень личной и профессиональной эффективности.



реклама

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

Не забудьте подписаться на «Гудок»

«ГУДОК» ВСЕГДА С ВАМИ!

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

Гудок

12+

Гудок ^{ИД}

ИЗДАТЕЛЬСКИЙ ДОМ
