

ПУЛЬТ УПРАВЛЕНИЯ

№ 01 (75) 2022

ЖУРНАЛ ДЛЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ КОМПАНИЙ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

WWW.PULT.GUDOK.RU



Объём затрат на реализацию программы по ремонту железнодорожных путей до 2030 года составит

6,6 трлн
руб.

Рекорды года

В 2021 году основные производственные показатели ОАО «РЖД» существенно выросли

СТР. 6

Электронная версия свежего номера газеты всегда рядом,

стр. 3 На обновление хозяйства электрификации и электроснабжения Владивостокского региона ДВЖД будет направлено 2,5 млрд руб.

12+

www.gudok.ru

Гудок

Тел: 150 946

Электронная версия 150 946

ЕЖЕДНЕВНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ГАЗЕТА

МАШИНОСТРОЕНИЕ

Поезд для колеи 1520

В рамках импортозамещения создана новая отечественная электричка

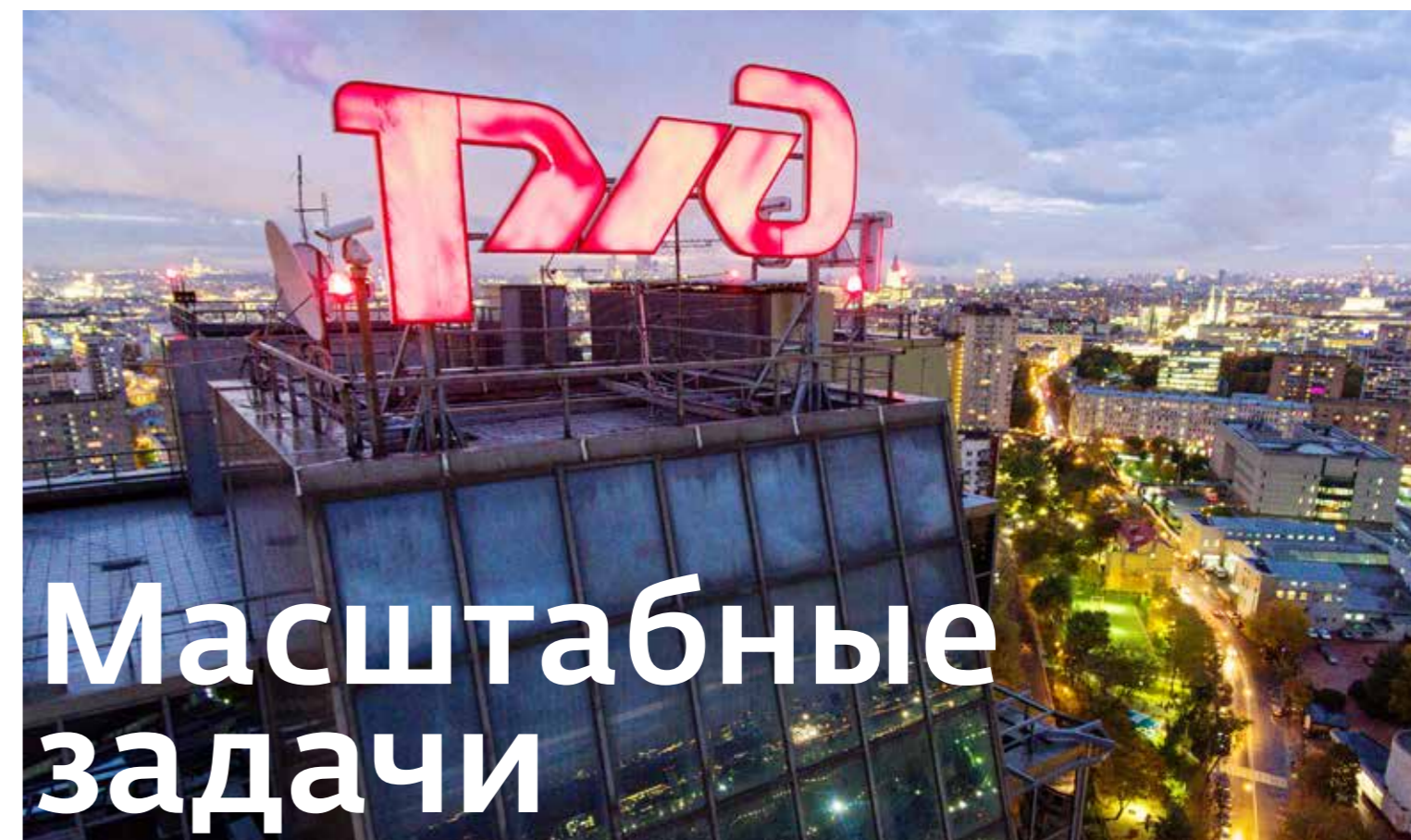
ЦИФРА ДНЯ 4,3 млн

16+

www.gudok.ru/newspaper/

ВСЕГДА ПОД РУКОЙ

От редакции



Масштабные задачи

В начале года принято анализировать итоги предыдущего года и строить планы на перспективу. Несмотря на присутствие в нашей жизни COVID-19, который осложняет взаимодействие, перекраивает планы путешественников и выбивает из строя работников, прошлый год для холдинга стал вполне успешным.

2021 год, объявленный в компании Годом экологии, дал старт многим инициативам, направленным на построение «зелёной» экономики. Глава Минприроды Александр Козлов назвал ОАО «РЖД» примером ответственного отношения к окружающей среде. По итогам прошлого года показатель выбросов парниковых газов холдингом сократился на 45% к 1990 году, тогда как поручение президента РФ предписывало к 2030 году снизить этот показатель на 30%. Экологическая составляющая стала одним из

важнейших факторов экономической стабильности: компания является крупнейшим эмитентом «зелёных» облигаций.

В прошлом году был зафиксирован ряд рекордов в производственной деятельности. Поставки в адрес портов Дальнего Востока составили рекордные 114,4 млн тонн (на 3,6% больше, чем в 2020 году). В 2021 году по территории России было перевезено 6,5 млн контейнеров, в том числе 1 млн 67 тыс. в транзитном сообщении. «Главным приоритетом для холдинга является развитие Восточного полигона. К 2024 году мы должны достичь пропускной способности по этому направлению в 180 млн тонн. Задача стоит историческая», – сказал генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров на встрече с депутатами Государственной думы.

В 2022 году ОАО «РЖД» собирается реализовывать крупнейшую в своей истории инвестиционную программу объёмом более 1 трлн руб.



ТЕМА НОМЕРА

ПРАКТИКА

ОПЕРАТИВКА

4–5 Отраслевые новости

ТЕМА НОМЕРА

ПРАКТИКА

6–9 Рекорды года

В 2021 году основные производственные показатели ОАО «РЖД» существенно выросли

10–13 Тяговая сила

Растёт парк локомотивов для Восточного полигона

ОХРАНА ТРУДА

14–17 Учиться безопасности

В компании начал действовать План по развитию информационно-образовательной среды в области безопасности

ЭФФЕКТИВНОСТЬ

18–23 Наблюдается рост

Производительность труда в ОАО «РЖД» в 2021 году увеличилась на 8%

24–27 Нетиповые модели

Центры повышения эффективности труда персонала задачу-минимум выполнили

28–31 Стопроцентная отдача

Как бороться со снижением производительности труда

32–33 Культура замедления

Как перестать спешить, но оставаться продуктивным

ОБРАЗОВАНИЕ

34–37 Архитектура цифрового университета

Студенты осваивают современные компетенции

38–41 Экологическая составляющая

Отраслевые университеты развивают «зелёные» технологии

42–45 Приоритеты обозначены

РУТ (МИИТ) разработает проекты транспортного развития

РАЗВИТИЕ

46–53 Транспортный каркас агломераций

Городские электрички спасут от пробок на дорогах

ЗДРАВООХРАНЕНИЕ

54–57 Приглашены на приём

«РЖД-Медицина» наращивает объёмы оказания помощи

ИСТОРИЯ

58–63 Железнодорожный интернационал

100 лет назад была предпринята попытка создания Европейского железнодорожного профсоюза

БИБЛИОТЕКА

Корпоративного университета РЖД

64 Обзор деловой литературы

РЕДАКЦИЯ

ДИРЕКЦИЯ

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР

Е.С. Мельникова

ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА

С.Ф. Шатковский

РЕДАКТОРАТ

И.о. главного редактора И.В. Замуруева

ШЕФ-РЕДАКТОР И.В. Замуруева

АРТ-ДИРЕКТОР К.И. Левченко

СЛУЖБА ВЫПУСКА

Выпускающий редактор М.А. Лобов

Бильд-редактор Е.Н. Малышева

Предпечатная подготовка, вёрстка

Т.В. Мацеевская

Цветокоррекция М.Ю. Саянов

КОРРЕКТУРА

Заведующая отделом О.В. Подколзина

НАД НОМЕРОМ РАБОТАЛИ:

Мария Абдримова, Юлия Антич, Владимир Максаков, Виталий Маслюк, Вадим Сипров, 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: 22.02.2022 г.

Подписано фактически: 22.02.2022 г.

Издание зарегистрировано в Федеральной службе

по надзору в сфере связи,

информационных технологий

и массовых коммуникаций.

Свидетельство о регистрации:

Эл № ФС 77-70104 от 16 июня 2017 года

Январский прирост контейнеров



В январе 2022 года по сети ОАО «РЖД» во всех видах сообщения перевезено 545,2 тыс. гружёных и порожних контейнеров ДФЭ (TEU), что на 10,1% больше, чем за аналогичный период 2021 года. Во внутреннем сообщении отправлено 204,1 тыс. ДФЭ (+10,1%), в экспортном – 133,4 тыс. ДФЭ (+5,4%), в импортном – 121,5 тыс. ДФЭ (+16,8%), в транзитном – 86,2 тыс. ДФЭ (+9,1%). Количество гружёных контейнеров, отправленных во всех видах сообщения, выросло на 10,7%, до 376,5 тыс. ДФЭ (в них перевезено 5,4 млн тонн грузов, +11,3%), в том числе:

– химикаты и сода – 64 тыс. ДФЭ (+0,7% к январю 2021 года);	– промышленные товары – 38,3 тыс. (+2,4%);	– автомобили и комплектующие – 22,3 тыс. (+3,1%);
– лесные грузы – 43,9 тыс. (+16,3%);	– метизы – 33,7 тыс. (+11,6%);	– чёрные металлы – 20,4 тыс. (–0,6%);
	– машины, станки, двигатели – 29,5 тыс. (+7,1%);	– бумага – 34,5 тыс. (+4,3%);

- остальные и сборные грузы – 14,5 тыс. (+30,8%);
- цветные металлы – 12,9 тыс. (+2,1%);
- строительные – 10,5 тыс. (+38,4%);
- нефть и нефтепродукты – 6,3 тыс. (+19,3%);
- химические и минеральные удобрения – 5,7 тыс. (рост в 1,8 раза);
- цветная руда и серное сырьё – 3,7 тыс. (+38,4%);
- зерно – 4,2 тыс. (рост в 1,6 раза);
- рыба – 2,4 тыс. (рост в 1,8 раза);
- металлоконструкции – 1,1 тыс. (+8,4%);
- картофель, овощи, фрукты – 1,1 тыс. (+26,1%);
- продукты перемолы – 0,7 тыс. (–13%);
- остальные продовольственные товары – 14,5 тыс. (+35,7%).

Дальневосточная рыба приехала

РЖД вдвое увеличили перевозку тихоокеанских морепродуктов из Приморья в январе. Так, в первый месяц текущего года по железной дороге из Приморского края отправлено 58,5 тыс. тонн рыбной продукции (рост в 2,1 раза к аналогичному периоду прошлого года).

Перевозка морепродуктов в контейнерах составила 39 тыс. тонн (рост в 2,6 раза), в рефрижераторных вагонах

отправлено 19,5 тыс. тонн (рост в 1,5 раза).

Основной объём рыбной продукции в январе отгружен в адрес грузополучателей Московской области (19 тыс. тонн), Урала (6 тыс. тонн) и Сибири (6,6 тыс. тонн).

Экспортные отправки рыбы с железнодорожных станций Приморья в январе текущего года составили 16,1 тыс. тонн, из них в Китай отправлено 12,6 тыс. тонн.



НЕ ПРОСТО СЛОВА



Прошлый год был самым масштабным в части инвестиций в строительство – свыше 700 млрд руб.

В этом году правительство поддержало инвестпрограмму объёмом более 1 трлн руб. Все эти деньги «Российские железные дороги» направят в экономику страны, и это максимальный объём инвестиций с момента основания компании. Значительный прирост по итогам года продемонстрировали угольные и контейнерные грузы, а поставки в адрес портов Дальнего Востока составили рекордные 114,4 млн тонн (+3,6% к уровню 2020 года). Основной прирост был достигнут за счёт того, что у нас появились новые локомотивы, которые могут тянуть составы в 7100 тонн. Количество таких составов увеличилось, соответственно, выросли пропускные способности. В прошлом году прошло в два раза больше поездов такого веса.

<...> По поручению президента РФ мы внесли законопроект о заключении договоров на перевозку угля по принципу ship-or-raft («вези или плати»). Мы хотели попросить максимально быстро принять этот закон, поскольку он даёт гарантию и ОАО «РЖД», и отправителям груза. Главным приоритетом для холдинга является развитие Восточного полигона. К 2024 году мы должны достичь пропускной способности по этому направлению в 180 млн тонн. Отмечу, что ещё в 2015 году она составляла 98 млн тонн. Задача стоит историческая.

Олег Белозёров,
генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД»,
15 февраля, на встрече с депутатами ГД

Вокзалы для всех

В 2022 году холдинг «РЖД» продолжит совершенствовать пассажирскую инфраструктуру для обеспечения комфорта пассажиров. В течение года планируется завершить строительные работы на 33 железнодорожных вокзалах, 38 остановочных пунктах и 11 пассажирских платформах, а также построить один пассажирский павильон. Так, будет закончен ремонт вокзалов на станциях Кострома, Кемь, Новая Чара, Сквородино, Верещагино, Брянск-Льговский и Льгов-Киевский, Узловая-1, Сушанино, Курья, Кишерть и Кор-

дон; проведена реконструкция вокзалов Пермь-1, Токсово и ТПУ Компрессорный в Казани; продолжится обновление 18 вокзальных комплексов (Ладужский вокзал в Санкт-Петербурге, вокзалы Великий Новгород, Архангельск, Нерехта, Грозный, Иркутск-Пассажирский, Сургут, Алапаевск, Сальск, Бердск, Зелёный Дол, Южно-Сахалинск и др.). Планируется начать проектно-исследовательские работы по реконструкции девяти вокзалов.

На вокзалах создаются максимально комфортные условия для пассажиров.

Из Японии в Европу через Транссиб



ОАО «РЖД», Министерство земли, инфраструктуры, транспорта и туризма Японии и Транспортная группа FESCO отправили по Транссибу первые рефрижераторные контейнеры с грузом (продукты питания, напитки и фармацевтическая продукция, требующие особых условий хранения и транспортировки) из Японии в Европу. Рефконтейнеры из Тоёмы и Кобе были доставлены морским сервисом FESCO во Владивостокский морской торговый порт, откуда 2 февраля в составе регулярного поезда FESCO были отправлены в Санкт-Петербург и далее будут доставлены морским транспортом в Бельгию, Германию и Нидерланды.



Рекорды года

В 2021 году основные производственные показатели ОАО «РЖД» существенно выросли



Погрузка на сети РЖД по итогам 2021 года составила 1 млрд 282,9 млн тонн – на 3,2% больше показателя 2020 года. Этот показатель превзошёл результаты допандемийного 2019 года. Напомним, тогда на сети ОАО «РЖД» погрузка достигла 1 млрд 278,1 млн тонн.

Перевозки пассажиров в прошлом году возросли по сравнению с 2020 годом на 20,8%, до 1 млрд 53,4 млн поездок. В минувшем году компанией было реализовано несколько крупных инфраструктурных проектов, которые повысили провозные способности российских железных дорог. Многие производственные показатели ОАО «РЖД» в 2021 году стали рекордными.

Погрузка пошла в рост

В компании отмечают, что практически по всем грузам в 2021 году объёмы погрузки росли. Так, на сети РЖД за прошлый год было погружено 371,7 млн тонн угля (+5,2% к 2020 году), 16,4 млн тонн лома чёрных металлов (+14,4%), 65 млн тонн удобрений (+3,6%), 120 млн тонн железной и марганцевой руды (+0,2%). Объём погрузки цемента – до 26,5 млн тонн (+5,5%). Промышленного сырья и формовочных материалов было погружено 35,7 млн тонн (+5,7%), а погрузка кокса выросла до 12 млн тонн (+7,5%). По этим видам грузов показатели превысили допандемийный уровень.

Годовая погрузка РЖД не достигла доковидных показателей по чёрным металлам – объём их погруз-

ки увеличился до 69,3 млн тонн (+4,3% к 2020 году, в 2019 году было погружено 73,8 млн тонн), по нефти и нефтепродуктам – в 2021 году погрузили 217,5 млн тонн (+4,2% к 2020 году, в 2019 году погружено 232 млн тонн) и по лесным грузам – 41,8 млн тонн (+2,7% к 2020 году, погружено 42 млн тонн в 2019 году).

Погрузка снизилась в сегментах строительных грузов (126,6 млн тонн, –3,8%), соды и химикатов (24,3 млн тонн – 0,6%), цветной руды (19,7 млн тонн –1,4%). На 10,1%, до 25 млн тонн, снизился объём погрузки зерна.

За прошлый год грузооборот на сети российских железных дорог вырос на 3,7% и достиг 2 трлн 638 млрд ткм. Грузооборот с учётом порожнего пробега вагонов достиг 3319,6 млрд ткм (+3,1%).

Также в 2021 году компании удалось снизить себестоимость перевозок на 3,5% в сопоставимых с 2020 годом ценах. Этот показатель – выше планового.

В 2021 году ОАО «РЖД» вышло на исторический максимум в перевозках контейнеров. Было перевезено 6,5 млн TEU (+12% к 2020 году). Отметим, что таких показателей компания планировала добиться только в 2025 году. Наиболее заметный рост отмечен в сегменте транзитных перевозок контейнеров. За год перевезено 1,067 млн TEU (+34%). Транзит контейнеров достиг абсолютного рекорда за всю историю российских и советских железных дорог, что связано в немалой степени с высокими ставками на альтернативных маршрутах между Азией и Европой и антикоронавирусными ограничениями в портах Европы и Китая.

Тема номера Практика



ИВАН ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

Как отмечают в Центре фирменного транспортно-обслуживания ОАО «РЖД», объём контейнерных перевозок через железнодорожные пункты пропуска с Китаем и Монголией и через порты Дальнего Востока растёт быстрее, чем основной транзитный маршрут – через Казахстан. Более 62% транзитных контейнеров перевезла компания «ОТЛК ЕРА», принадлежащая на паритетных условиях РЖД, Белорусской железной дороге и «Казахстанским железным дорогам». Всего на сервисах компании перевезено 692,5 тыс. TEU.

ОАО «РЖД» планирует за пять лет в четыре раза увеличить объём транзита контейнеров – до 4 млн TEU в 2027 году, сообщил заместитель гендиректора ОАО «РЖД» Алексей Шило.

Согласно купленным билетам

Перевозки пассажиров по сети российских железных дорог в 2021 году возросли по сравнению с 2020 годом на 20,8%, до 1 млрд 53,4 млн поездок. Как сообщил на первом в этом году оперативном совещании 10 января заместитель генерального директора ОАО «РЖД»

Дмитрий Пегов, в поездах дальнего следования перевезено почти 92 млн пассажиров (+36,4%), в пригородном сообщении – 961,4 млн пассажиров (+19,5%).

Пассажирыоборот на сети ОАО «РЖД» в прошлом году вырос на 32,4% по сравнению с предыдущим годом и составил 103,4 млрд пасс.-км, в том числе в пригородном сообщении – свыше 29 млрд пасс.-км (+17,7%), в дальнем следовании – 74,4 млрд пасс.-км (+39,2%). Правда, даже при таком росте пассажирских перевозок в дальнем и пригородном сообщении в 2021 году всё ещё не удалось восстановиться до уровня допандемийного 2019 года – отставание по всем типам перевозок пассажиров составляет 12,1%.

В этом году в компании ждут продолжения роста пассажиропотока, в частности планируется курсирование 31 пары более вместительных двухэтажных поездов, что на девять пар больше, чем в 2021 году.

В пригородном сообщении будут запущены дополнительные 185 пар электричек (всего на сети будут курсировать 4217 пар пригородных поездов).

В 2021 году ОАО «РЖД» вышло на исторический максимум в перевозках контейнеров. Было перевезено 6,5 млн TEU (+12% к 2020 году)



Провозная способность Восточного полигона по итогам года достигла 144 млн тонн, а подходов к портам Азово-Черноморского бассейна и Северо-Запада – 125,1 млн тонн и 145,6 млн тонн

Инвестиции в будущее

Объём инвестиционной программы РЖД в 2021 году составил 769 млрд руб. В этом году инвестпрограмма холдинга впервые превысит 1 трлн руб., а общий объём вложений в 2022–2024 годах достигнет почти 3,3 трлн руб. Это позволит ОАО «РЖД» завершить второй этап развития Восточного полигона с достижением годовой провозной способности в 180 млн тонн, сообщил первый заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Вадим Михайлов. Провозная способность Восточного полигона по итогам года достигла 144 млн тонн, а подходов к портам Азово-Черноморского бассейна и Северо-Запада – 125,1 млн тонн и 145,6 млн тонн.

В 2021 году компания ввела в строй ряд крупных объектов инфраструктуры. Так, 19 февраля в Астраханской области был открыт новый железнодорожный мост через реку Ахтуба протяжённостью 0,5 км. Он позволил увеличить нагрузку линии с 75 пар пассажирских и грузовых составов в сутки до 153, его открытие увеличило пропускную способность транспортно-коридора Север – Юг.

29 мая прошлого года был открыт новый вокзал города Москвы – Восточный. Новый пассажирский комплекс ежедневно принимает и отправляет 56 поездов дальнего следования. Туда были переведены с Курского вокзала 24 пары поездов дальнего следования, в том числе «Ласточки» и «Стрижи», связывающие Москву с Нижним Новгородом и Иваново. Также Восточный принимает транзитные поезда из Санкт-Петербурга и Мурманска, идущие через столицу в Адлер, Анапу, Белгород, Волгоград, Махачкалу, Челябинск.

23 июня заместитель председателя Правительства РФ Марат Хуснуллин, министр транспорта Виталий Савельев и генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров открыли движение на вновь построенном втором пути перегона

Кутыкан – Кувькта, расположенном на участке БАМа Хани – Тында. Протяжённость нового второго пути на перегоне Кутыкан – Кувькта – 21 км. На этом отрезке построено 19 искусственных сооружений, в их числе мост через реку Кованта длиной 465 м, а также 8 металлических и железобетонных мостов длиной от 23 до 44 м. Двухпутное движение по Байкало-Амурской магистрали позволит увеличить провозные мощности в направлении Дальнего Востока.

А 28 июля президент страны Владимир Путин в режиме видеоконференции дал старт движению поездов по второму Байкальскому тоннелю на БАМе. Протяжённость этого тоннеля, соединившего Иркутскую область и Республику Бурятия, составляет 6682 м. «Открытие нового Байкальского тоннеля позволило увеличить пропускную способность с 17 до 85 пар поездов в сутки, а провозную способность перевозки грузов – в 2,5 раза», – отметил Виталий Савельев.

В начале этого года было открыто движение поездов на 62-километровом двухпутном участке Тихорецкая – Козырьки Северо-Кавказской железной дороги, существенная часть работ по строительству которого была выполнена в 2021 году. «Это финальное звено в создании двухпутного коридора протяжённостью более 700 км – от Поволжья до Кубани», – отметил Олег Белозёров. Благодаря вводу в эксплуатацию вторых путей по участку можно будет пропускать в два раза больше поездов – до 96 пар в сутки. Провозная способность железных дорог в адрес портов Юга России также возрастёт практически вдвое по сравнению с 2018 годом – с 75 до 125 млн тонн. Старт двухпутного движения приведёт к увеличению участковой скорости более чем на 25%, к сокращению сроков доставки грузов, повышению среднего веса поезда до 7100 тонн и позволит оптимизировать технологию организации перевозок.

ПУЛЕТ

Владимир Константинов



Тяговая сила

Растёт парк локомотивов для Восточного полигона



МАКСИМ КАШИРИН / ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

В 2021 году ОАО «РЖД» направило на обновление тягового подвижного состава свыше 92,2 млрд руб. На сеть железных дорог поступило 535 новых локомотивов – 277 электровозов и 258 тепловозов.

Восточный полигон в приоритете

В ОАО «РЖД» уточнили, что 50,6% новой техники используется для организации тяжеловесного движения на Транссибе и БАМе. На Восточный полигон в 2021 году поставлено 185 локомотивов – 139 электровозов 3ЭС5К «Ермак» и 46 тепловозов 3ТЭ25К^{2М}. Этот тяговый подвижной состав используется для вождения маршрутов на направлении Кузбасс – порты Дальнего Востока. Наибольшее количество новых машин поступило в локомотивные депо Хабаровск, Чита, Новый Ургал, Абакан, Иланская и Комсомольск. «Инвестиционная программа 2021 года, как и годом ранее, в значительной мере была ориентирована на Восточный полигон, где мы пополняем парк магистральных электровозов 3ЭС5К «Ермак» и тепловозов 3ТЭ25К^{2М}, созданных для вождения грузовых поездов массой свыше 7 тыс. тонн в сложных климатических и рельефных условиях БАМа и Транссиба», – отметил заместитель генерального директора ОАО «РЖД» – начальник Дирекции тяги Олег Валинский.

Как пояснили в Дирекции тяги, основное требование к современ-



ГЕОРГИЙ КУНИЛОВСКИЙ/ИД «ГУДОК»

ным грузовым локомотивам для Восточного полигона – возможность вождения поездов массой 7100 тонн. Согласно тяговым расчётам, для вождения поездов такой массы на БАМе необходим тепловоз с касательной силой тяги не менее 900 кН, на Транссибе – электровоз с касательной силой тяги не менее 700 кН. Локомотивами, которые удовлетворяют этим требованиям, стали грузовой тепловоз с коллекторным тяговым приводом 3ТЭ25К^{2М} и электровоз 3ЭС5К «Ермак» с поосным регулированием силы тяги. На этом локомотиве увеличена осевая нагрузка на ось с

24,5 тс до 25,0 тс, что позволяет повысить тяговые свойства электровоза за счёт увеличения коэффициента сцепления колеса с рельсом. А применение поосного регулирования силы тяги на «Ермаках» даёт возможность оптимально распределить тяговые нагрузки между тяговыми осями.

Использование мощных современных тепловозов 3ТЭ25К^{2М} позволяет водить грузовые составы через сложные горные районы без переформирования (уменьшения веса), значительно сокращая издержки в маневровой работе.

Применение поосного регулирования силы тяги на «Ермаках» даёт возможность оптимально распределить тяговые нагрузки между тяговыми осями, что, в свою очередь, позволяет увеличить коэффициент тяги электровоза

Основным преимуществом 3ЭС5К является возможность работы на сложной рельефной местности и повышение весовой нормы грузового поезда, что увеличивает производительность электровоза. Помимо этого, на «Ермаках» значительно повышен комфорт в кабинах для локомотивных бригад: увеличен полезный объём кабин, улучшена эргономика расположения оборудования и управления. Лобовое остекление кабины новых локомотивов оборудовано электрообогревом и системой обдува – это позволит улучшить обзор в сложных погодных условиях. Внутренняя отделка кабины выполнена из современных композитных материалов, обеспечивающих хорошую теплоизоляцию и шумопоглощение. Также для улучшения условий работы локомотивной

что на 1,7 тыс. тонн больше максимального веса поездов для этого участка.

Использование электровозов «Ермак» позволило в прошлом году нарастить движение грузовых поездов массой 7100 тонн на участке Мариинск – порты Дальнего Востока в среднем на 9 ниток графика в сутки. А в ходе испытаний на участке Междуреченск – Тайшет – Таксимо была подтверждена возможность вождения электровозами 3ЭС5К грузовых поездов массой 7100 тонн.

Приоритеты останутся неизменными
В Дирекции тяги уточнили, что парк обновляется не только на Транссибе и БАМе. Для организации тяжеловесного движения на Северо-Западном полигоне в 2021 году закуплено 46

Для вождения составов массой 7100 тонн на направлении Кузбасс – Юго-Запад в 2021 году парк компании пополнился 51 грузовым электровозом серии 2ЭС6

бригады локомотива 3ЭС5К «Ермак» в кабинах установлены холодильник, электроплитка, кондиционер для подогрева и охлаждения воздуха. Электровозы «Ермак» оборудованы автоматической системой пожаротушения.

Проверено БАМом

В Дирекции тяги уточнили, что внедрение новой техники было оправданным с точки зрения увеличения провозных мощностей Восточного полигона: сейчас тепловозы 3ТЭ25К^{2М} используются для работы с грузовыми поездами массой 7100 тонн на участках Верхнезейск – Ванино, Волочаевка – Комсомольск – Ванино, это на 1,5 тыс. тонн больше максимального веса поездов, курсирующих на участке. В прошлом году успешно прошли испытания тепловозов этой серии на участке Коротчаево – Сургут – Войновка по вождению грузовых поездов массой 8000 тонн,

локомотивов 2ЭС6 в трёхсекционном исполнении (с новой бустерной секцией) для развития движения грузовых поездов массой 7100 тонн на участке Инская – Мариинск. Для вождения составов массой 7100 тонн на направлении Кузбасс – Юго-Запад в 2021 году парк компании пополнился 51 грузовым электровозом серии 2ЭС6. Ещё 304 локомотива поступило на сеть РЖД для замены парка с истекшим сроком службы. Кроме того, в прошлом году компания закупила 2 тягово-энергетических вагона-лаборатории. С их помощью, в частности, производится проверка режимов вождения пассажирских и грузовых поездов, качество энергообеспечения локомотивного парка, оценивается состояние и эффективность тормозного оборудования.

Обновление парка продолжится и в этом году.

ИДУЛЬСКИЙ

Владимир Константинов



Учиться безопасности

«Информационная образовательная среда» для безопасности



С начала этого года в компании начал действовать План по развитию информационно-образовательной среды и внедрению современных образовательных технологий в вопросах безопасности производственных процессов на 2022–2023 годы. Согласно этому документу в ОАО «РЖД» будет развернута работа по проведению оценочных сессий по охране труда для руководителей среднего звена с использованием цифрового ресурса «Информационно-образовательная среда» (ИОС), а также подготовке модераторов оценочных сессий.

Наша цель – нулевой травматизм

В Департаменте экологии и техносферной безопасности ОАО «РЖД» (ЦБТ) отмечают, что причиной большинства несчастных случаев является человеческий фактор. Чтобы свести его влияние к минимуму, необходимо вырабатывать у сотрудников «безопасное мышление» и навыки принятия «безопасных решений», сформировать ответственность как за собственную безопасность, так и за безопасность коллег, обучить действиям по предотвращению опасных ситуаций, соблюдению технологических процессов, инструкций по охране труда, закрепить алгоритмы оказания помощи пострадавшим. Для решения этих задач в конце прошлого года в ОАО «РЖД» утвердили План по развитию информационно-обра-

зовательной среды и внедрению современных образовательных технологий в вопросах безопасности производственных процессов на 2022–2023 годы.

«В этом плане предусмотрены системные меры по внедрению современных подходов к обучению работников, связанные с применением активных форм обучения, созданием института модераторов, которые также являются наставниками в вопросах охраны труда, проведением оценочных мероприятий и формированием единой цифровой образовательной среды», – рассказал начальник Департамента экологии и техносферной безопасности Андрей Лисицын.

Цель оценочной сессии – отработка навыков работы в команде, оценка качества профессиональной подготовки в области охраны труда, выдвижение и рассмотрение перспективных предложений, закрепление практических навыков и обмен лучшими практиками. Участники сессии решают учебные кейсы – индивидуальные или групповые задания, использующие описание реальной ситуации и предназначенные для изучения участниками с целью поиска возможных вариантов её решения. Участникам обучения необходимо установить причину происшествия и предложить рекомендации для того, чтобы подобные происшествия не повторялись.

ОАО «РЖД» совместно с РУТ (МИИТ) была разработана методика проведения оценочных сессий профессиональных знаний по охране труда для руководителей

Охрана труда



среднего звена ОАО «РЖД». В тестовом цикле оценочных сессий как в очном, так и в дистанционном формате приняли участие около 250 руководителей среднего звена, более 500 специалистов прошли подготовку в качестве модераторов оценочной сессии по охране труда. По результатам анкетирования, проведённого по итогам сессий, более 80% руково-

дителей среднего звена признали обучение полезным для развития своих профессиональных компетенций, а более 60% специалистов по охране труда, прошедших обучение в качестве модераторов изъявили желание продолжать обучение в формате стажировки по проведению оценочных сессий.

«Структура оценочной сессии построена по модульному прин-

ципу, и конкретные модули для её проведения выбираются организатором исходя из поставленных учебных задач, уровня подготовки и деятельности обучающихся, их мобильности и технической оснащённости подразделения», – уточнили в Департаменте экологии и техносферной безопасности. Сами оценочные сессии могут проводиться в очном, очно-

В плане предусмотрены конкретные меры по обучению железнодорожников безопасному труду с помощью современных методов и с использованием информационных технологий

заочном либо заочном формате с применением дистанционных средств обучения и контроля, при этом длительность их проведения и компоновка учебных модулей также определяется организатором.

Ставка на среднее звено

В компании принято решение, что на начальном этапе массового обучения работников осознанному безопасному поведению стоит сосредоточиться на подготовке руководителей среднего звена.

Важным направлением плана по внедрению современных образовательных технологий ЦБТ

числе путём тестирования, также для этой цели может привлекаться группа экспертов, которая оценит активность и вовлечённость слушателей в учебный процесс, их способность брать на себя инициативу и предлагать конструктивные решения предложенных задач.

По плану ЦБТ, в 2022 году во всех подразделениях компании пройдут оценочные сессии для руководителей среднего звена. По мнению ЦБТ, выстроить прямую корреляцию между снижением уровня опасных инцидентов на производстве и количеством проведённых оценочных сессий сложно, однако массовый охват

портал «Информационно-образовательная среда». ИОС включает модули проведения оценочных сессий для руководителей среднего звена и управления мероприятиями, виртуальный консультационный центр, сервис для онлайн-общения между слушателями и преподавателями. Портал позволяет формировать списки обучающихся, проверять домашние задания, проводить тестирования, видеолекции, вебинары, опросы для слушателей, размещать учебные материалы.

В планах развития ИОС – внедрение в учебные программы элементов геймификации, формирование индивидуальных

На начальном этапе массового обучения работников осознанному безопасному поведению стоит сосредоточиться на подготовке руководителей среднего звена

станет подготовка модераторов оценочных сессий из числа специалистов по охране труда подразделений ОАО «РЖД». «Как правило, модераторы – это специалисты, которые сами заинтересованы в продвижении современных методов обучения и формировании культуры безопасности на производстве», – отметил Андрей Лисицын. Для подготовки модераторов разработана отдельная обучающая программа.

Оценивать уровень подготовки участников и подводить итоги сессии будет модератор, в том

руководителей среднего звена, их вовлечённость, погружение в проблематику безопасности производственных процессов и знакомство со стратегиями выбора безопасных действий в целом уже положительно сказываются на состоянии охраны труда в компании и ведут к формированию культуры безопасности среди железнодорожников.

«Цифра» в помощь

Для цифровизации оценочных сессий в ОАО «РЖД» разработан специализированный учебный

учебных траекторий для слушателей, а для простоты и массовости использования будет рассмотрен вопрос по созданию мобильного приложения, которое поможет повысить вовлечённость железнодорожников в вопросы безопасности производственных процессов, сообщили в ЦБТ. Доступ на этот ресурс будут получать все работники компании, которые проходят оценочные сессии по охране труда, либо самостоятельно хотят повысить уровень знаний.

Владимир Константинов



Наблюдается рост

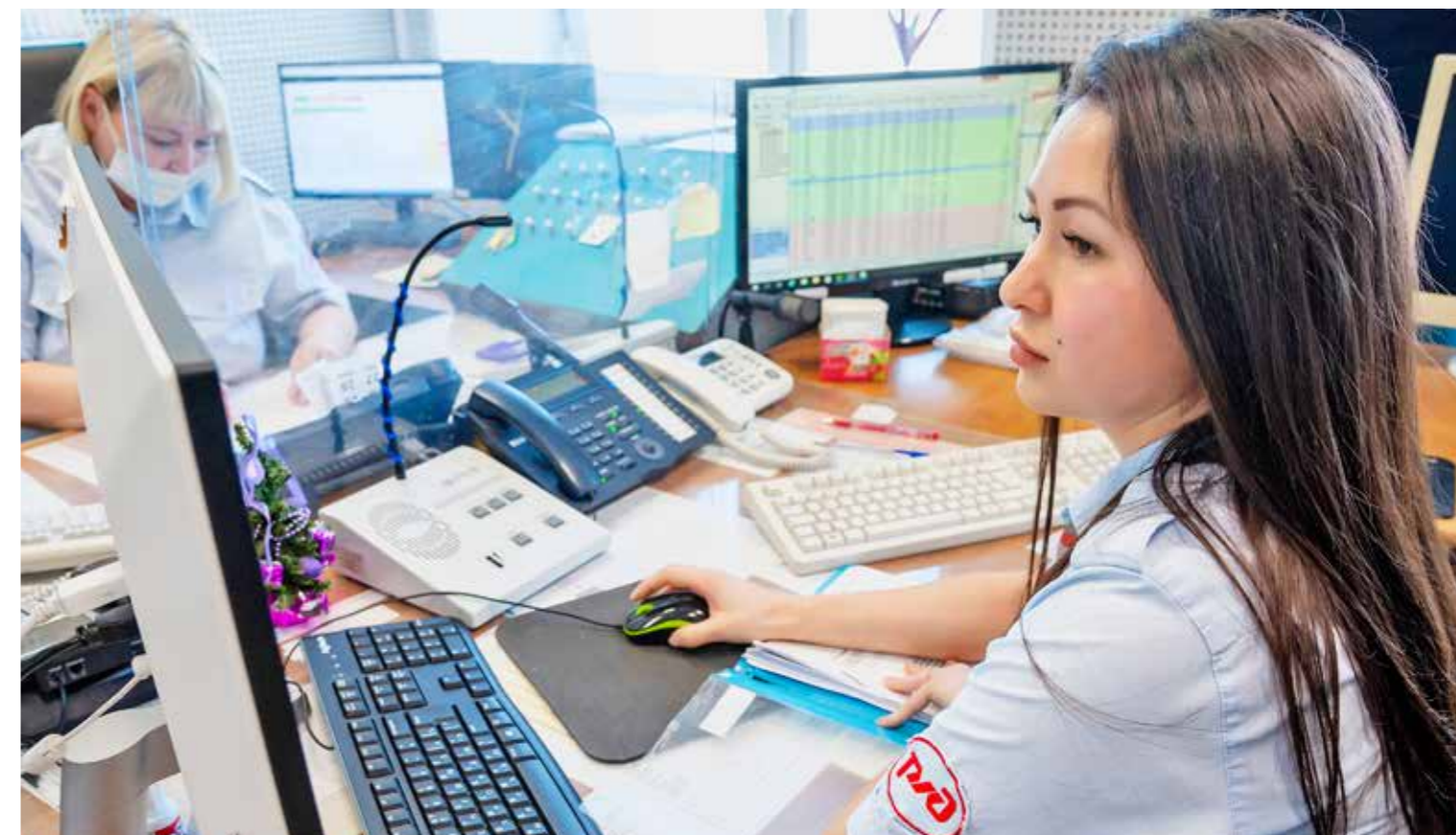
Производительность труда
в ОАО «РЖД» в 2021 году
увеличилась на 8%



Пандемия COVID-19 привела в 2020 году к сокращению объёма перевозок на полигоне «Российских железных дорог» и к сокращению производительности труда. В 2021 году компания смогла наверстать упущенное – рост производственных показателей, прежде всего грузооборота на сети, а также внедрение цифровых технологий, новой техники и оптимизация производственных процессов позволили завершить год с ростом производительности труда на 8%.



АНАТОЛИЙ ШУЛЕПОВ / ИД «РУДОКС»



АНАТОЛИЙ ШУЛЕПОВ / ИД «РУДОКС»

Вернулись к плановым показателям

Производительность труда, напомним, измеряется количеством продукции, выпущенной работником за единицу времени (так, например, производительность труда по каждой дороге и железнодорожной сети в целом определяется числом приведённых тонно-километров, приходящихся на одного работника эксплуатационного контингента по перевозочным видам деятельности в год).

Наиболее заметный рост производительности труда в прошлом году достигнут на Северо-Кавказской, Куйбышевской, Калининградской, Московской и Южно-Уральской железных дорогах, отличные результаты показали Дирекция скоростного сообщения, Дирекция железнодорожных вокзалов, Центр фирменного транспортного обслуживания и Центральная дирекция по ремонту пути.

В ЦЗТ уточнили, что этого удалось достичь во многом благодаря слаженной работе структурных подраз-

делений и вовлечённости руководителей и персонала в работу по повышению эффективности деятельности подразделений и филиалов компании. «Рост производительности труда в ОАО «РЖД» связан не только с прошлогодним увеличением погрузки. В немалой степени этот рост связан с внедрением в систему управления трудовыми ресурсами и нормирования труда современных информационных технологий», – пояснил первый заместитель начальника Департамента по организации, оплате и мотивации труда Андрей Тихомиров.

Напомним, в прошлом году в компании успешно внедрялись малолюдные и безлюдные технологии. Так, более 30% машинистов перешли на работу в одно лицо. На станции Усть-Луга внедрены технологии дистанционного управления маневровыми локомотивами и комплекс автоматизированных систем управления многопарковой системой из одного диспетчерского центра. На Московском центральном кольце работают технологии цифровой железной до-

Первый совместный проект ОАО «РЖД» и ФЦК начал реализовываться на площадке Уссурийского локомотиворемонтного завода – филиала АО «Желдорремаш»

роги, которые автоматизировали взаимодействие между диспетчерами и машинистами. На Южно-Уральской железной дороге успешно внедрена технология сортировки вагонов с использованием искусственного интеллекта, что позволило сделать работу сортировочных горок на 15% эффективнее.

Компетенции государственной важности

Напомним, в 2019 году на сети железных дорог образованы центры повышения эффективности труда

персонала (НЦК). Основная их задача – повышать эффективность трудовых ресурсов в технологических и бизнес-процессах подразделений ОАО «РЖД».

Центры уже обеспечили пилотное внедрение нетиповых моделей организации труда и передовых практик оптимизации производственных процессов. В 2021 году НЦК внедрили 279 проектов, которые позволили достичь экономии фонда оплаты труда (ФОТ) в сумме 1697 млн руб. Всего же с 2018 года цен-

Эффективность ➔



тры реализовали 614 проектов с экономией в ФОТ 2,998 млрд руб. Эти проекты позволили внедрить организационно-технологические решения по исключению дублирования функций и операций, а также снижению трудозатрат без ущерба для качества и безопасности.

В июне 2021 года по инициативе генерального директора – председателя правления ОАО «РЖД» Олега Белозёрова компания подписала соглашение о партнёрстве с оператором нацпроекта «Производительность труда» – АНО «Федеральный центр компетенций в сфере производительности труда» (ФЦК).

Основными направлениями этого сотрудничества стали развитие отраслевого центра компетенций ОАО «РЖД», обмен лучшими практиками повышения производительности труда, стимулирование интереса к повышению производительности труда со стороны предприятий и адресная поддержка со стороны ФЦК. Главный метод этой помощи – разработка конкретных мероприятий по снижению издержек и повышению эффективности деятельности предприятий компании.

Основной задачей этого управления является формирование единой экосистемы непрерывных улучшений не только внутри холдинга, но и с вовлечением контрагентов, партнёров и других участников транспортной отрасли

Для развития связей с ФЦК и внедрения лучших практик по повышению производительности труда в прошлом году в структуре Департамента по организации, оплате и мотивации труда было создано Управление организации проектной деятельности в сфере производительности труда. «Основной задачей этого управления является формирование единой экосистемы непрерывных улучшений не только внутри холдинга, но и с вовлечением контрагентов, партнёров и других участников транспортной отрасли», – уточнили в ЦЗТ.

Точки роста

Первый совместный проект ОАО «РЖД» и ФЦК начал реализовываться на площадке Уссурийского локомотиворемонтного завода (УЛРЗ) – филиала АО «Желдорремаш» (входит в Группу компаний «Локомотивные технологии»). В ЦЗТ отметили, что выбор этого предприятия не случаен – УЛРЗ является флагманским заводом Дальнего Востока, на котором ремонтируется 40% всего тепловозного парка страны, а увеличение пропускных мощностей Дальневосточной железной дороги стало стратегической

целью не только для холдинга, но и для всей экономики России.

Цель этого пилотного проекта – расшивка узких мест и повышение производительности линии по ремонту тепловозов на 30% на первом этапе и выход на проектную мощность – не менее 30 секций локомотивов в месяц. Сейчас этот показатель составляет 18 секций.

Это не единственный проект, который будет реализован Управлением организации проектной деятельности в сфере производительности труда. В текущем году планируется запуск ещё двух совместных проектов с ФЦК в дочерних обществах ОАО «РЖД». «Повышение производительности труда и эффективности в железнодорожной отрасли важно не только потому, что отрасль является технологически сложной, энергоёмкой и охватывает множество поставщиков, смежников, клиентов и партнёров. В ОАО «РЖД» входит множество градообразующих предприятий, от развития которых в конечном счёте зависит благополучие их жителей», – пояснил начальник Департамента по организации, оплате и мотивации труда Владимир Никитин.

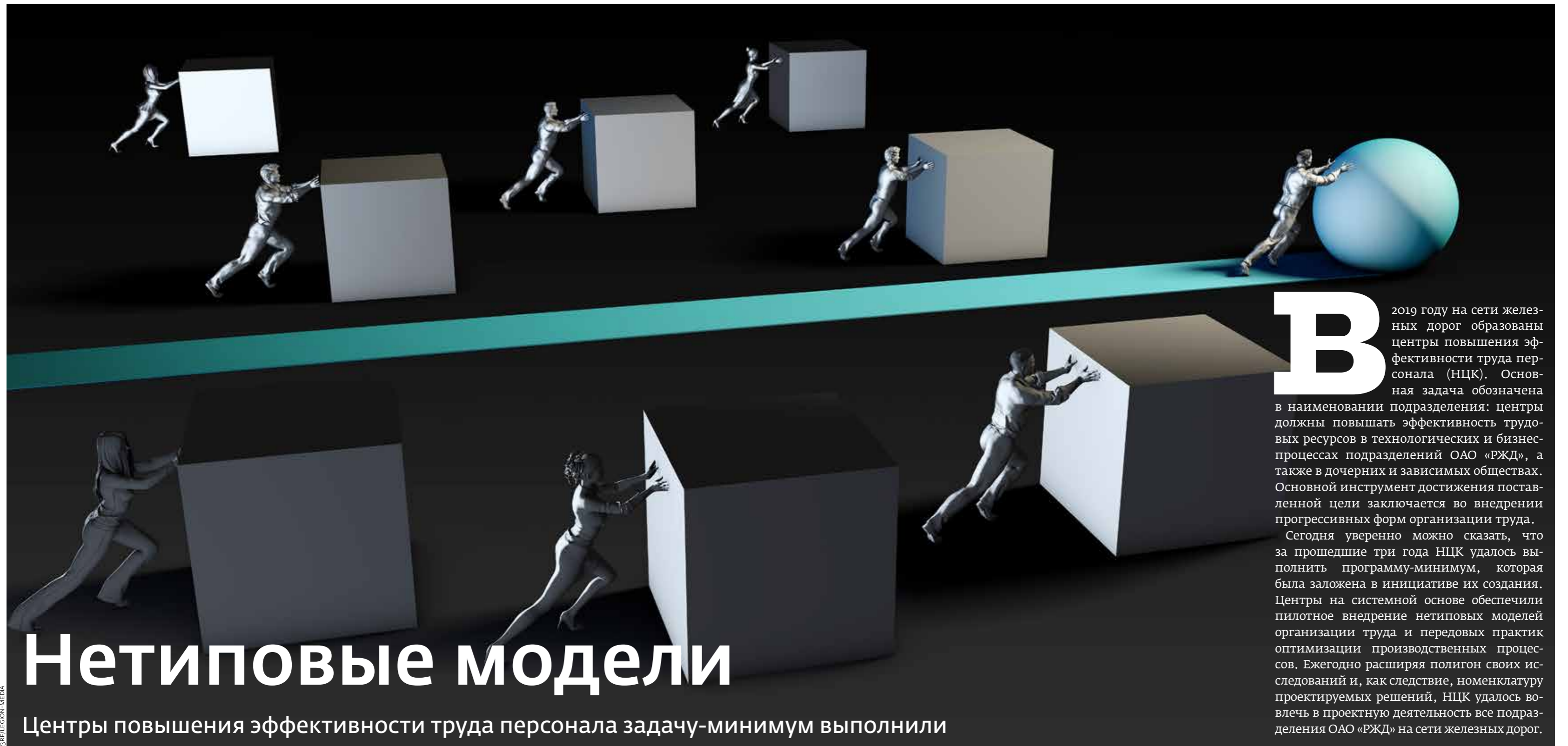
Владимир Константинов

Эффективность

Михаил Калашников,
ДИРЕКТОР ЦЕНТРА
ОРГАНИЗАЦИИ
ТРУДА И ПРОЕКТИРОВАНИЯ
ЭКОНОМИЧЕСКИХ НОРМАТИВОВ
ОАО «РЖД»



Олег Шигаев,
ЗАМЕСТИТЕЛЬ ДИРЕКТОРА ЦЕНТРА
ОРГАНИЗАЦИИ
ТРУДА И ПРОЕКТИРОВАНИЯ
ЭКОНОМИЧЕСКИХ НОРМАТИВОВ
ОАО «РЖД»



Нетиповые модели

Центры повышения эффективности труда персонала задачу-минимум выполнили

В 2019 году на сети железных дорог образованы центры повышения эффективности труда персонала (НЦК). Основная задача обозначена в наименовании подразделения: центры должны повышать эффективность трудовых ресурсов в технологических и бизнес-процессах подразделений ОАО «РЖД», а также в дочерних и зависимых обществах. Основной инструмент достижения поставленной цели заключается во внедрении прогрессивных форм организации труда. Сегодня уверенно можно сказать, что за прошедшие три года НЦК удалось выполнить программу-минимум, которая была заложена в инициативе их создания. Центры на системной основе обеспечили пилотное внедрение нетиповых моделей организации труда и передовых практик оптимизации производственных процессов. Ежегодно расширяя полигон своих исследований и, как следствие, номенклатуру проектируемых решений, НЦК удалось вовлечь в проектную деятельность все подразделения ОАО «РЖД» на сети железных дорог.

Эффективность

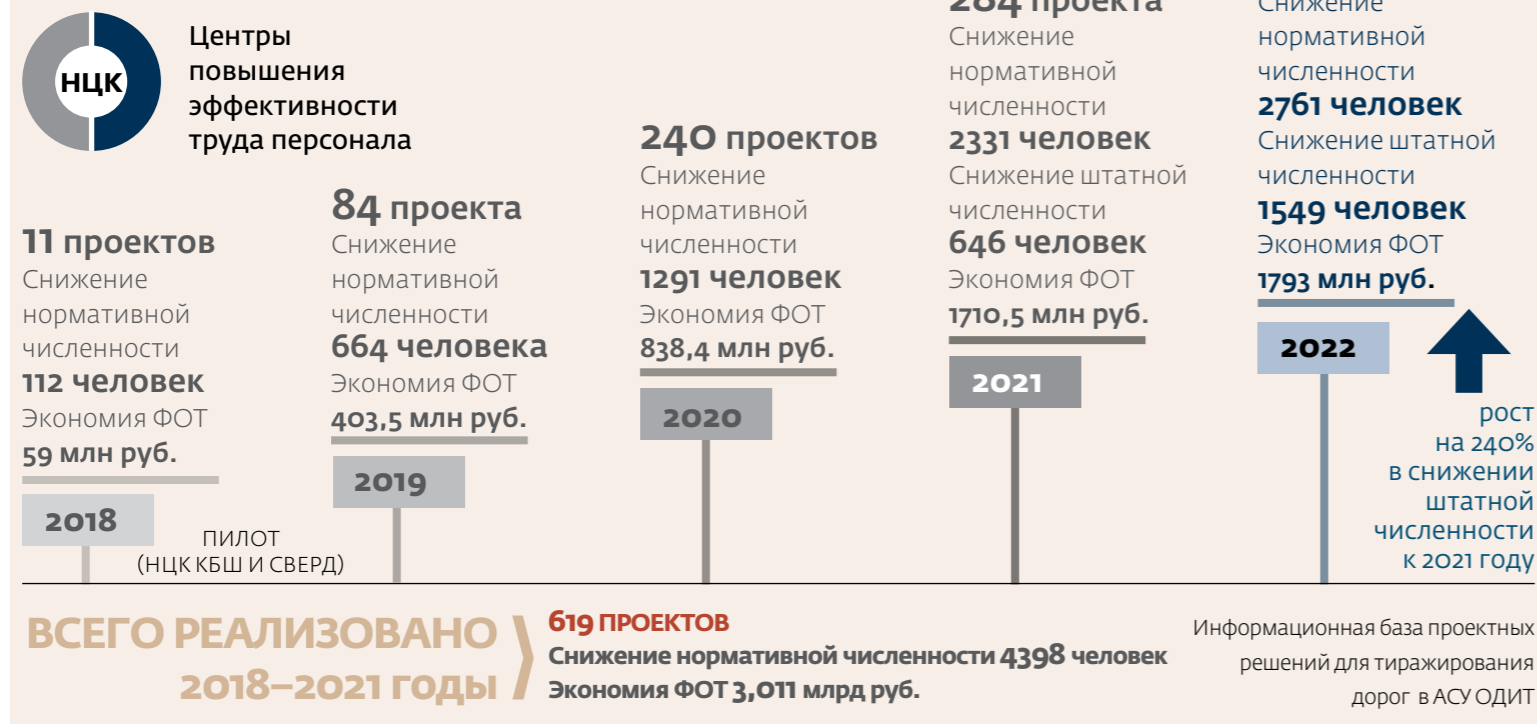
Алексей Козловский,
начальник Центра повышения
эффективности труда
персонала Западно-Сибирской
железнодорожной



ЛИЧНЫЙ АРХИВ

Проектная деятельность НЦК по повышению эффективности труда персонала. 2018–2021 годы

Цель: выявление резервов повышения эффективности использования трудовых ресурсов и производительности труда



НЦК реализовали пул проектов, где применены интеллектуальные инструменты организации труда. В проектных решениях заложен принцип автоматического формирования аналитических материалов, на основании которых принимаются управленческие решения. Ценность подобных проектов заключается в том, что в одной информационной системе сконцентрирована аналитика статистических данных из нескольких информационных систем с различным уровнем детализации и причинно-следственных связей.

Другие проекты направлены на внедрение организационно-технологических решений, которые позволяют исключить дублирование функций и операций и снизить трудозатраты до оптимального значения, которое необходимо для выполне-

ния работ с требуемым качеством и при строгом соблюдении стандартов безопасности.

Особое внимание уделяется тиражированию прогрессивных методов и форм организации труда, а также внедрению эталонных норм труда. Апробация данных решений производится на пилотных подразделениях. После подведения итогов и в случае положительного заключения проводится работа по тиражированию лучших практик на полигон и сеть железных дорог.

На данный момент перед НЦК уже не стоит задача экстенсивного увеличения базы готовых проектных решений. Текущая задача заключается в снятии барьеров в межфункциональном взаимодействии, проектировании и внедрении технологий, обеспечивающих экспоненциальный рост операционной эффективности, рас-

ширении периметра деятельности НЦК за счёт совместных проектов с дочерними обществами, подрядчиками и клиентами ОАО «РЖД».

Конечно же, для решения подобных амбициозных задач должны быть выработаны и реализованы новые решения, которые позволят оптимизировать сквозные производственные процессы, исключить ручной труд за счёт цифровизации и обеспечить коллаборацию с федеральными органами власти в рамках национального проекта «Производительность труда».

Можно выделить три основных направления:

1. Создание «точек кипения». Сюда мы закладываем философию нетворкинга и планируем создать ряд площадок, где будут работать кросс-функциональные проектные группы

аудитов различного рода, так и с привлечением сторонних консалтинговых компаний. Однако разработка внутренней методики аудита производственных процессов с точки зрения оценки уровня организации труда сегодня особенно актуальна в связи с задачей ежегодного роста производительности труда, поставленной Правительством Российской Федерации.

3. Создание новых площадок для обсуждения и выработки совместных решений. Зачастую реализация проектных решений, позволяющих повысить эффективность единых технологических процессов, происходит медленнее, чем этого требуют современные условия. Снижение скорости принятия необходимых управленческих решений происходит из-за

НЦК реализовали пул проектов, где применены интеллектуальные инструменты организации труда. В проектных решениях заложен принцип автоматического формирования аналитических материалов, на основании которых принимаются управленческие решения

по единым стандартам и методике. Создание «точек кипения» потребует реализации целого комплекса мероприятий, связанных с подготовкой внутренних тренеров, помещений, специального оборудования. Уникальность данного инструмента заключается в передаче практических навыков поиска и реализации нестандартных решений в целях оптимизации и исключения непроизводительных потерь технологических процессов. Безусловно, тесная проектная деятельность позволит создать и укрепить коммуникационные связи работников регионального и линейного уровня.

2. Аудит технологических процессов. Стоит отметить, что сегодня в компании накоплен большой опыт как самостоятельного проведения

множества факторов. Снизить влияние данных факторов позволит открытое обсуждение проектных решений на региональном и центральном уровнях. Данные площадки могут быть формализованы, например, в виде технико-технологических советов по повышению эффективности трудовых ресурсов под председательством руководителей железных дорог и центрального аппарата ОАО «РЖД».

Резюмируя, необходимо отметить, что основной акцент в проводимой работе по повышению эффективности труда персонала делается на вовлечении работников всех уровней (в том числе линейного уровня) в решение производственных задач. Только с учётом общего мнения можно выработать и внедрить самые эффективные решения.

Эффективность



Стопроцентная отдача

Как бороться со снижением производительности труда

Что делать, когда производительность труда начинает падать, и как этого избежать, разбирался «Пульт управления».

Многие люди думают, что термин «продуктивность» обозначает способность человека работать непрерывно и эффективно долгое время. Из-за этого продуктивность часто путают с многозадачностью. На самом деле слово «продуктивность» – это мера оценки деятельности, которая определяет количество продукции, произведённой за период времени. Можно оценивать деятельность как отдельных сотрудников, так и всей компании.

«В век новых технологий, высоких скоростей и возрастающей конкуренции требования к работнику возрастают. Чтобы двигаться в ногу со временем, обычным сотрудникам уже недостаточно просто выполнять работу. Повышаются требования к скорости выполнения и качеству, появляются новые задачи и условия работы. Работа в условиях многозадачности, ненормированное рабочее время и эмоциональное напряжение могут сказываться на производительности. Человек начинает чувствовать усталость, прокрастинацию, отсутствие энтузиазма, что снижает продуктивность и впоследствии может привести к выгоранию – физическому и психологическому истощению», – говорит системный коуч Виктория Залогина.

Снижение работоспособности может быть временным и постоянным. К временному снижению относят такие факторы, как адаптация нового работника, недостаточные мотивация или эффективность сотрудников. К постоянным относятся проблемы со здоровьем, в семье и синдром эмоционального выгорания.

«Как же понять, что именно снижает продуктивность на работе? Одна из простых методик – это выписать свои типовые активности за неделю, поставить плюс напротив тех, что вам нравятся, и минус напротив тех, что вызывают дискомфорт или делаются с определённым внутренним усилием. Помимо этого постарайтесь поговорить с собой, почему вам не нравятся некоторые ваши активности и как вы могли бы изменить формат их проведения. Например, делать какие-либо рутинные задачи под фон

Эффективность ➔



приятной музыки или любимого подкаста либо перегруппировать задачи и выполнять короткие, по 5–15 минут, между выполнением объёмных и утомительных задач», – советует директор коммуникационного агентства 2L Павел Плешков.

Также, по мнению специалистов, с проблемой снижения производительности труда люди сталкиваются после длинных выходных. По словам основателя проекта www.GameStorming.ru и

бизнес-тренера Андрея Турбина, этот период очень похож на остановку в производстве.

«Главная задача – максимально сократить период набора эффективности и выхода на производительный труд. Как этого добиться? Ответ в том, чтобы помочь людям увидеть новые цели и задачи, которые нужно выполнять с первого дня и которые планируются к выполнению в течение года. Хороший способ – использовать визуальный менеджмент. Наглядная

информация позволит сотрудникам увидеть ориентиры: на каком месте были завершены дела в прошлом году, что нужно делать теперь и куда двигаться, какие краткосрочные и долгосрочные цели перед ними стоят, какие выбраны приоритеты. Это эффективный инструмент, особенно применительно к офисной среде, с помощью которого можно избежать ямы производительности труда после длительного перерыва», – советует Андрей Турбин.

Наглядная информация позволит сотрудникам увидеть ориентиры: на каком месте были завершены дела в прошлом году, что нужно делать теперь и куда двигаться, какие краткосрочные и долгосрочные цели перед ними стоят

Мотивация и групповая терапия

Специалисты отмечают несколько способов повышения труда среди работников.

1. Мотивация сотрудников. «Чтобы эффективно мотивировать сотрудников, нужно понимать, чего они хотят. Также многое зависит от того, на что готово пойти руководство для поощрения коллектива. Например, денежные премии, уменьшение часов работы или дополнительный выходной. Если проблема у одного работника, то нужно помочь ему проработать проблемные зоны», –

ваться на задачах. Специалисты пребывают в растерянности, а их мотивация стремится к нулю. Чтобы на собрании сотрудники чувствовали себя комфортно, лучше придерживаться тактики последовательного погружения в рабочий процесс. Сначала поделитесь друг с другом впечатлениями от проведённых праздников, а уже потом переходить к основной части. Очень важно напомнить персоналу о долгосрочных планах компании, обозначить перспективы. Затем стоит более детально рассмотреть краткосрочные планы: обсудить

ему рекомендуют начать с планирования рабочего дня.

«Нужно учесть, что наш мозг работает циклами. В среднем цикл взрослого человека – 1,5 часа, именно поэтому пары в университете именно такой длительности. Поэтому важно каждые 1,5 часа делать перерыв на 10 минут на отдых, и желательно, чтобы этот отдых был не просто в телефоне, а тот, который может наполнить энергией», – говорит бизнес-консультант Екатерина Дубровская.

Но самыми эффективными способами вернуть работоспособность любого сотрудника явля-

Чтобы эффективно мотивировать сотрудников, нужно понимать, чего они хотят. Также многое зависит от того, на что готово пойти руководство для поощрения коллектива. Например, денежные премии, уменьшение часов работы или дополнительный выходной

считает психолог Екатерина Цаюкова.

2. Климат в коллективе. Если коллектив не чувствует себя единым целым, то из-за этого сильно страдает работоспособность.

Основатель HR-стартапа testonjob.ru Борис Сысоев считает, что для того, чтобы поднять дух команды, сразу после праздников нужно проводить коллективное собрание. «За время отдыха сотрудники перестают чувствовать команду и забывают о целях, поэтому в первый рабочий день им непросто сфокусиро-

конкретные шаги по реализации целей, распределить зоны ответственности. После такой стратегической сессии у работников появляется чёткое понимание, что и к какому времени они должны сделать, а главное – какой результат они смогут получить», – говорит он.

3. Пригласить психолога или коуча. За две-три сессии специалист поможет разобраться с причинами снижения продуктивности и привести мысли в порядок.

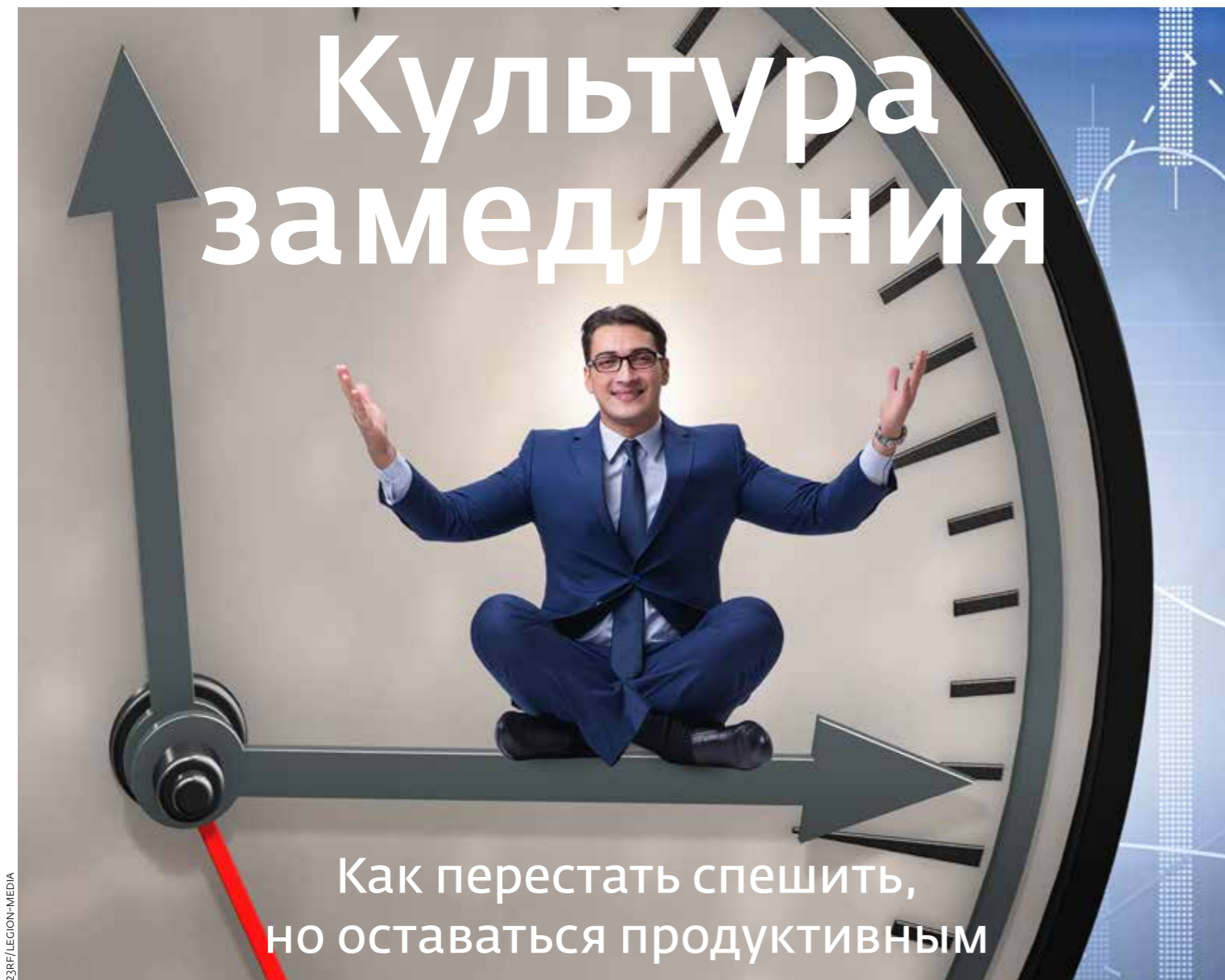
Если работник хочет сам повысить свою работоспособность, то

ются правильная мотивация и наличие внутренних ресурсов.

«Для эффективного труда необходимо всего два фактора – замотивированность в получении результата и наличие необходимых ресурсов (физических, психических, социальных). Если вовремя уделять внимание состоянию каждого фактора у сотрудников, коллектив будет процветать, а трудоспособность будет сохраняться на необходимом уровне долгие годы», – считает Екатерина Цаюкова.

Получить

Дарья Чикиркина



123RF/LEGION-MEDIA

Современные люди привыкли всё делать быстро. Но при этом мало кто замечает, какой негативный эффект несёт постоянная спешка. Чаще всего это переходит в синдром хронической спешки, который приводит к физическим и психологическим проблемам. Как перестать спешить и начать жить, разбирался «Пульт управления».

О вреде жизни в режиме повышенных скоростей стали говорить в восьмидесятые годы XX века. Итальянский журналист Карло Петрини провёл демонстрацию на площади Испании в Риме против появления ресторанов быстрого питания «Макдоналдс». Он и его сторонники с аппетитом ели итальянскую пасту прямо на площади и напоминали прохожим о том, что еда – важная часть национальной культуры и жизни. Так зародилось движение Slow food, которое борется за

здоровое и осознанное питание. Это движение переросло в масштабное направление Slow life, или «Культура замедления». Замедление направлено на то, чтобы почувствовать вкус жизни и наслаждаться каждым её моментом.

Многие специалисты считают, что современным людям просто необходимо периодически замедляться.

По мнению психолога-консультанта в сфере межличностных отношений Вероники Тюриной, постоянная спешка негативно влияет не только на ментальное здоровье человека, но и на физическое состояние организма. «Складывается ощущение, что спешка уберегает человека от неспешности, непопулярности. «Кто не успел, тот опоздал» – главный лозунг адептов спешки. Но дело в том, что спешка по сути своей великий поглотитель времени и жизненных сил: не успел обернуться, как полжизни пронеслось в этой гонке, а ты даже не успел насладиться тонки-

1) **Ставьте цели и расставляйте приоритеты.** Понимание своих целей помогает в правильной расстановке приоритетов. «Приоритет – это, кстати, не весь ваш список дел, отсортированный по срочности/важности, это умение выбирать действительно ценное и важное в этом списке, то, во что действительно стоит вкладываться временем и силами», – говорит бизнес-коуч Наталья Фефилова.

2) **Планирование.** На основе своих целей и приоритетов составляйте планы на день, неделю, месяц. Вы будете понимать, куда вы двигаетесь и сколько времени вам на это нужно.

3) **Контролируйте себя и берите ответственность.** «Возьмите ответственность за то, что с вами происходит. Нельзя всё время сваливать на начальника, что работы много и вы всё не успеваете. Что вы можете сделать в этой ситуации, чтобы изменить её?» – говорит Наталья Фефилова.

Складывается ощущение, что спешка уберегает человека от неспешности, непопулярности. «Кто не успел, тот опоздал» – главный лозунг адептов спешки

ми вкусами отдельных её моментов. Спешка действует на психику угнетающе и обесценивает всё, кроме конечного пункта назначения – той цели, к которой человек так спешил. На физическое здоровье спешка также оказывает неблагоприятное влияние: повышенные ритмы биологических процессов со сбоями и перенапряжением дают в итоге синдром хронической усталости, мышечную астению, скачки артериального давления. К тому же в спешке человек мало обращает внимания на первые симптомы заболеваний, и в результате они перетекают в более тяжёлую форму», – отмечает специалист.

Также постоянная спешка негативно сказывается на работе. Несколько простых правил помогут перестать постоянно спешить, при этом отказ от спешки не скажется на качестве выполнения профессиональных обязанностей.

4) **Подводите итоги и корректируйте планы.** Постоянный анализ своих действий помогает понять, что у вас получается, находить причины, когда не получается, и корректировать свои планы. Рефлексия – это важный процесс осмысления, который помогает отсеивать ненужное и фокусироваться на главном.

5) **Отдыхайте.** По словам Натальи Фефиловой, отдыхать нужно не только раз в год в отпуск, а каждые выходные. «Замедление нужно для того, чтобы восстановиться. Например, надо делать перерывы на работе. Можно приучить себя к вечерним ритуалам вроде чашки чая и медитации, которые помогают подготовиться ко сну. Эти простые действия помогут вам перестать спешить и почувствовать вкус жизни», – отмечает она.

ПУЛЬТ

Дарья Чикиркина



АЛЕКСАНДР СВЕВЕРКИН/ИД «ГУДОК»

Архитектура цифрового университета

Студенты осваивают современные компетенции

123RF/LEGION-MEDIA

В прошлом году в России был создан Консорциум учебных заведений по подготовке кадров для цифровой экономики. В настоящее время в него входят 520 участников (в том числе пять отраслевых вузов). Они намерены объединить усилия, чтобы унифицировать и стандартизировать основные подходы к обучению, а также сформировать образовательные модули по цифровым компетенциям для преподавателей и студентов.

«Сейчас основная задача – определить текущий уровень цифровых компетенций сотрудников учебных заведений и оценить уровень знаний самих студентов. По результатам аудита будут подобраны оптимальные инструменты для обучения педагогов, а затем и студентов цифровым компетенциям, востребованным на российском рынке», – отметил ранее заместитель председателя правительства Дмитрий Чернышенко.

В ряде учебных заведений обучение студентов по обновлённым программам началось 1 сентября 2021 года. Так, например, в Петербургском государственном университете путей сообщения Императора Александра I с этой целью создана научно-образовательная площадка цифровой экосистемы железнодорожного транспорта – Digital University PGUPS. Архитектура цифрового университета предполагает возможность обучения студентов и преподавателей железнодорожных вузов, специалистов ОАО «РЖД» компетенциям цифровой экономики по таким направлениям, как «Большие данные», «Нейротехнологии и искусственный интеллект», «Системы распределённого реестра (блокчейн)», «Квантовые технологии», «Новые производственные технологии», «Промышленный Интернет», «Компоненты робототехники и сенсорики», «Технологии беспроводной связи», «Технологии виртуальной и дополненной реальности».

В Уральском государственном университете путей сообщения открылись сразу девять новых специализаций и профилей, среди них «Интеллектуальные BIM-технологии», «Информационные технологии на транспорте», «Современные компьютерные технологии в строительстве», «Системы искусственного интеллекта», «Цифровой транспорт и логистика». В вузе создана современная научная лаборатория



ВМ-технологий для внедрения их в образовательный процесс – там студенты получают новые компетенции в области всестороннего моделирования и проектирования объектов железнодорожной инфраструктуры, развития цифровых инноваций для железнодорожного транспорта.

Подготовкой IT-специалистов В Российском университете транспорта (МИИТ) активно занимаются кафедры «Цифровые технологии управления транспортными процессами» и «Вычислительные системы, сети и информационная безопасность» Института управления и цифровых технологий. Обучение ведётся по следующим на-

правлениям: «Информатика и вычислительная техника», «Информационные системы и технологии», «Информационная безопасность» «Прикладная математика и информатика». Также студенты обучаются по программам подготовки, которые находятся на стыке IT и транспортных технологий (например, «Технология транспортных процессов», профиль «Цифровой транспорт и логистика»; «Эксплуатация железных дорог», специализация «Цифровые технологии управления транспортными процессами»; «Технология транспортных процессов», профиль «Цифровые транспортно-логистические системы»).

Планируется открытие программ бакалавриата по подготовке специалистов в области квантовых вычислений и магистратуры под названием «Нейротехнологии, искусственный интеллект и предиктивная аналитика в транспортных системах»

«Коллектив кафедр держит руку на пульсе развития IT-сферы как в России, так и в мире. В связи с этим текущие программы подготовки постоянно актуализируются и изменяются. Но и про новые направления подготовки кафедра не забывает. В ближайшие несколько лет планируется открытие программ бакалавриата по подготовке специалистов в области квантовых вычислений и магистратуры под названием «Нейротехнологии, искусственный интеллект и предиктивная аналитика в транспортных системах». Некоторые программы бакалавриата и магистратуры получают новые названия и обновят содержимое образовательных программ в соответствии с современными требованиями и компетенциями», – рассказал директор Института управления и цифровых технологий РУТ (МИИТ) Сергей Вакуленко.

На Карьерном портале ОАО «РЖД» в прошлом году студенты могли подать заявку на прохождение практики по направлениям «Цифровизация производственной работы» и «Исследование цифровых технологий». Кроме того, компания предоставляет дополнительные образовательные услуги студентам-целевикам по ряду программ повышения квалификации (например, действует программа «Цифровые технологии на железнодорожном транспорте»).

Отдельное направление – работа авторских классов. Так, последние три года в Омском государственном университете путей сообщения (ОмГУПС) реализуется три авторских класса по направлению цифровизации. «Яркий пример – авторский класс для студентов-целевиков Свердловской железной дороги «Информатизация про-

Независимо от профиля специальности или направления подготовки современный выпускник университета должен понимать возможности и риски, связанные с применением новых цифровых технологий

Вклад бизнеса в обучение «цифре»

Всё чаще работодатели обращают внимание на уровень цифровой квалификации выпускников вузов. При этом некоторые компании активно помогают студентам развивать цифровые компетенции. Так, например, VK в этом году открыла набор в Digital Camp – это бесплатные курсы по цифровым профессиям для старшекурсников, магистрантов, аспирантов и недавних выпускников. Претенденты могут выбрать интересное для себя направление – «IT-рекрутмент», «Маркетинг, коммуникации и креатив в IT», а также «Digital-маркетинг». Подать заявку на обучение можно до конца февраля на сайте «VK Образование».

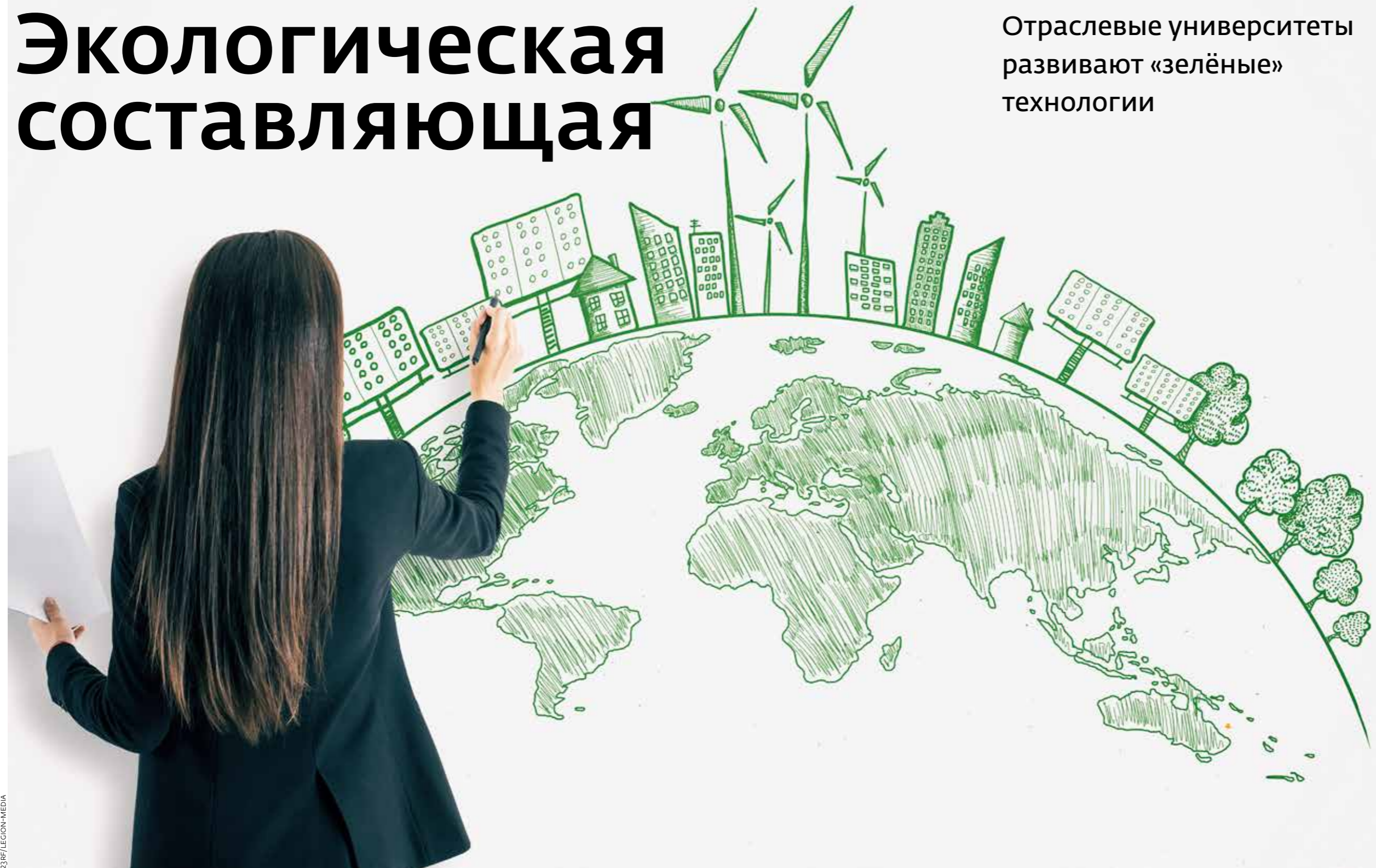
цессов и перспективные направления развития цифровой модели на железнодорожном транспорте». Независимо от профиля специальности или направления подготовки современный выпускник университета должен понимать возможности и риски, связанные с применением новых цифровых технологий, владеть методами проектного управления, инструментами работы с большими данными и инструментами визуализации, понимать основы кибербезопасности и обладать навыками работы с базами данных», – рассказал проректор по цифровой трансформации и связи с производством ОмГУПС Олег Балагин.

Юлия Антич



Экологическая составляющая

Отраслевые университеты развивают «зелёные» технологии



Многие зарубежные университеты реализуют концепцию «зелёного кампуса» – студенты и преподаватели генерируют экологические идеи и создают проекты, направленные на защиту окружающей среды. При этом важно, что «зелёные» ценности, привитые в учебном заведении, влияют на выпускников в течение всей жизни. От экоповестки не отстают и отечественные образовательные организации – с 2016 года межрегиональная экологическая общественная организация «Эка» реализует программу «Зелёные вузы России», участниками которой являются 426 учебных заведений, в том числе Иркутский, Сибирский, Самарский, Уральский государственные университеты путей сообщения и Российский университет транспорта (МИИТ). На базе этих учреждений действуют экологические клубы, ведётся систематическая работа по экопросвещению студентов. Также вузы занимаются развитием «зелёных» технологий, востребованных государством и бизнесом.

«Зелёные» навыки студентов

Цель программы «Зелёные вузы России» – формирование экологического мышления в вузовском сообществе. Проект позволяет образовательным организациям изучить и внедрить у себя лучшие экологические практики, касающиеся ответственного обращения с отходами, ресурсосбережения и энергоэффективности, озеленения территории и экопросвещения. Для студентов проводятся экоквесты и просветительские мероприятия (в период пандемии – в режиме онлайн), преподаватели ежегодно приглашаются в школу наставников «зелёных» вузов.

Активными участниками программы являются отраслевые вузы. Экологическая повестка там всё больше выходит на передний план, например утверждённая в прошлом году Концепция подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 года предполагает открытие в вузах новых востребованных направлений подготовки в области экологического развития отрасли и снижения воздействия транспорта на окружающую среду. В некоторых учебных заведениях студентов уже обучают транспортной эколо-



гии. Например, в Самарском государственном университете путей сообщения (СамГУПС) экологическая подготовка реализуется с 1980-х годов и помимо традиционного освоения дисциплин экологического профиля включает в себя углублённую подготовку по программе «Эколог в области железнодорожного транспорта».

«Кроме того, инициативные группы студентов предлагают решения экологических проблем на транспорте и совместно с администрацией вуза добиваются реализации своих инициатив», –

рассказал доцент кафедры «Биомедицинская безопасность на транспорте» СамГУПС Юрий Холопов.

Для прокачки «зелёных» навыков студентов вуз активно сотрудничает с региональным оператором по обращению с твёрдыми коммунальными отходами на территории Самарской области – компанией «ЭкоСтройРесурс». На территории университета установлены контейнеры для раздельного сбора вторсырья, на экологические акции приезжает «Экомобиль». «Студенты знакомятся с технологиями перера-

ботки отходов в рамках экоинициативы клуба. Кроме того, экологические волонтеры участвуют в озеленении города, сажают деревья в рамках программы «Восстановление лесов Самарской области» и в других акциях», – отметила заместитель председателя Студенческого научного общества СамГУПС Снежана Микитюк.

Под руководством преподавателей студенты СамГУПС регулярно участвуют в просветительских акциях «Географический диктант» и «Экологический диктант», проекте «Открытая лабораторная»,

в Открытой международной студенческой интернет-олимпиаде по дисциплине «Экология».

В РУТ (МИИТ) обучение студентов направлено в том числе на формирование компетенций в области низкоуглеродного и устойчивого развития видов транспорта и объектов транспортной инфраструктуры. Также планируется открытие специальных программ дополнительного профессионального образования в сфере декарбонизации. «Мы посмотрели, что делается в западных университетах, там уже есть аудитор парниковых газов, ведётся учёт

планы магистратуры и бакалавриата, потому что в настоящее время ни в одном транспортном вузе нет этих программ. Их надо делать, потому что в перспективе соответствующие профессионалы должны прийти в отрасль, и, думаю, они будут на вес золота».

Экоразработки для транспорта

Отраслевые вузы активно участвуют в экологизации транспорта. Так, в фокусе внимания учёных РУТ (МИИТ) создание системы мониторинга выбросов парниковых газов транспортными ком-

паний. Эта задача включена в Программу развития университета, на её реализацию выделены деньги из федерального бюджета в рамках проекта «Приоритет-2030».

Уже разработаны подпрограмма внедрения газомоторной техники на железнодорожном транспорте, система оценки экологичности транспорта и соответствующих объектов инфраструктуры с учётом международного опыта применения «зелёных» стандартов, сформированы предложения по внедрению показателей устойчивого развития в систему стратегического планирования транспортной отрасли.

В Институте международных транспортных коммуникаций РУТ (МИИТ) действует научно-образовательный Центр углеродного регулирования и устойчивого развития на транспорте. Учёные работают над созданием программно-аппаратных решений, которые автоматически отслеживают данные по выбросам и результатам реализации климатических проектов на транспорте.

В программе «Приоритет-2030» участвует и Петербургский госуниверситет путей сообщения,

В ближайшем будущем могут появиться такие профессии, как карбоновый брокер, менеджер по карбоновым кредитам, управляющий климатическими проектами. Естественно, будем менять учебные планы магистратуры и бакалавриата

наземных парниковых газов, верификация, управление парниковыми газами, в том числе и на транспорте. И мы в 2022 году планируем открыть соответствующие программы дообразования, – рассказала директор Института международных транспортных коммуникаций РУТ (МИИТ) Ирина Карапетянц. – В ближайшем будущем могут появиться такие профессии, как карбоновый брокер, менеджер по карбоновым кредитам, управляющий климатическими проектами. Естественно, мы будем менять учебные

планы магистратуры и бакалавриата, потому что в настоящее время ни в одном транспортном вузе нет этих программ. Их надо делать, потому что в перспективе соответствующие профессионалы должны прийти в отрасль, и, думаю, они будут на вес золота».

который намерен реализовать стратегический проект «Создание безопасной и экологичной транспортной инфраструктуры в Арктической зоне России». Также ПГУПС участвует в подготовке отраслевых предприятий к проведению специальной оценки рабочих мест по условиям труда, производственного контроля, а также в проведении обучения по охране труда и экологической безопасности. С этой целью действует испытательный центр «Экологическая безопасность и охрана труда».

Юлия Антич

Концепция подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 года предполагает открытие в вузах новых востребованных направлений подготовки в области экологического развития отрасли и снижения воздействия транспорта на окружающую среду



Виталий Борщ,
ПРОРЕКТОР РОССИЙСКОГО
УНИВЕРСИТЕТА ТРАНСПОРТА
(МИИТ)



Приоритеты обозначены

РУТ (МИИТ) разработает проекты транспортного развития

Российский университет транспорта (МИИТ) в сентябре прошлого года был включён в программу стратегического академического лидерства «Приоритет-2030». Вузам – участникам программы ежегодно будут выделяться гранты из средств федерального бюджета в размере 100 млн руб. на развитие. Некоторым университетам, в том числе РУТ (МИИТ), до конца этого года будут выплачены дополнительные гранты в размере 994 млн руб. О том, какие проекты университет планирует реализовать за счёт этих средств и как в связи с этим изменится учебный процесс, «Пульту управления» рассказал проректор РУТ (МИИТ) Виталий Борщ.

– Виталий Викторович, насколько значимо для системы отраслевого образования включение РУТ (МИИТ) в программу «Приоритет-2030»?

Это касается как инноваций в образовательной деятельности, так и прорывной научно-исследовательской повестки, программ академической мобильности, их масштабов и уровня организации, цифровой трансформации. Во всём этом РУТ (МИИТ) должен стать неким ориентиром и создателем образцов деятельности. Тиражирование лучших образовательных практик в других вузах, не являющихся участниками программы «Приоритет-2030», – это прямое требование организаторов, и мы обязательно будем делиться с коллегами своими наработками.

– Вуз получил сразу два гранта – базовый и специальный. Расскажите, какие проекты и в какие сроки будут реализованы за счёт этих средств.

– Мы не просто одержали победу в конкурсном отборе программы, но сделали это с максимально возможным результатом. При разработке программы развития мы неукоснительно соблюдали важный, основополагающий принцип – она должна быть направлена на реше-

В программе развития Российского университета транспорта (МИИТ) предложены решения приоритетных задач кадрового обеспечения транспортной отрасли с учётом перспективных потребностей

– Успех РУТ (МИИТ) в конкурсном отборе программы стратегического академического лидерства «Приоритет-2030» – это большое достижение. Такое доверие к программе развития университета со стороны организатора конкурса – Минобрнауки – не сложилось бы без активной поддержки со стороны нашего учредителя – Минтранса и лично министра транспорта Виталия Савельева.

Статус победителя программы – это ещё и огромная ответственность за траекторию и перспективы развития всего транспортного образования. Отдельный элемент миссии нашего университета – задавать новые образцы и стандарты деятельности в образовании, являясь ориентиром для других учебных заведений.

ние приоритетных отраслевых задач, обозначенных в Транспортной стратегии РФ. Поэтому в программе развития РУТ (МИИТ) предложены решения приоритетных задач кадрового обеспечения транспортной отрасли с учётом перспективных потребностей.

Предусмотрено три проекта институциональных изменений и пять стратегических проектов. К проектам институциональных изменений относятся: «Новое образование», «Цифровой университет», «Формирование экосистемы технологического предпринимательства». Они направлены на внутреннюю трансформацию университета, «пересборку» и повышение эффективности всех бизнес-процессов, в том числе за счёт цифровой трансформации.



АРХИВ ИД «ГУДОК»



АЛЕКСАНДР САВЕРКИН/ИД «ГУДОК»

Прорывная повестка научных исследований сосредоточена в пяти стратегических проектах: «Управление мобильностью в агломерациях», «Интеллектуальная дорожная инфраструктура для беспилотного движения», «Электронная навигация и безкипажное судовождение», «Нейротехнологии, искусственный интеллект и предиктивная аналитика для транспорта и логистики», «Углеродно-нейтральный транспорт». Их конечная цель – достижение технологического лидерства в соответствующих предметных областях. Миссия и дух нашей программы развития в том, что мы создаём будущее транспортной отрасли уже сегодня.

– Как участие в программе скажется на студентах? Будут ли внедряться новые стандарты подготовки кадров?

– Безусловно, те изменения, которые мы планируем по итогам реализации программы, положительно скажутся на качестве высшего и дополнительного образования, будет создана принципиально новая инфраструктура образовательного процесса. В массовом порядке будет внедрена проектная деятельность студентов, и под это будет создана соответствующая инфраструктура (компьютерные классы, лаборатории,

мастерские). Суть нашей программы ещё и в том, чтобы студенты принимали во всём этом участие как соавторы, разработчики решений. Они должны быть не только основными бенефициарами изменений, но и самыми активными их участниками.

Программа развития университета также направлена на рекрутинг талантливых абитуриентов. Создание лучших условий для обучения преследует цель привлечения в университет способных и талантливых ребят, поскольку те задачи, которые сегодня стоят перед транспортной отраслью, требуют принципиально иного уровня компетентности кадров. Уже недостаточно просто быть хорошим исполнителем – выпускник ведущего общетранспортного университета должен быть лидером изменений. Для этого мало создать инфраструктуру учебного процесса и научных исследований, мало обеспечить учебный процесс квалифицированными преподавателями-практиками. Главное здесь – студенты, которые способны эффективно двигаться в этих условиях. Безусловно, планка вхождения в университет, а именно баллы ЕГЭ, будет повышаться. И это одна из задач образовательной политики университета.

Будут также разрабатываться новые образовательные программы по самым прорывным направлениям развития транспортной отрасли, тематика и направленность которых коррелируется с содержанием стратегических проектов.

– На защите университетских программ развития перед экспертами программы «Приоритет-2030» присутствовали представители бизнеса. Планируете ли вы продолжать развивать взаимодействие с ОАО «РЖД»?

– Наша программа развития ориентирована на тесную координацию с бизнесом. Стратегические проекты рождались во взаимодействии с ведущими транспортными организациями и системообразующими компаниями, а все продукты и сервисы, которые мы разрабатываем, не плод чьих-то (пусть даже научных) фантазий, а чётко сформулированный запрос отрасли.

Чтобы юридически правильно оформить взаимоотношения с партнёрами, мы создали пять консорциумов (по числу стратегических проектов), вокруг которых объединили наши кадровые, материальные и инфраструктурные ресурсы. В числе членов консорциумов – как партнёры, с которыми университет связывают многие годы успешного взаимодействия,

Будут разрабатываться новые образовательные программы по самым прорывным направлениям развития транспортной отрасли, тематика и направленность которых коррелируется с содержанием стратегических проектов

так и компании, работа с которыми только начинает выстраиваться.

В настоящее время к нашим консорциумам уже присоединились ОАО «РЖД», федеральный исследовательский центр «Информатика и управление» РАН, АНО «Институт проблем естественных монополий», ФАУ «РОСДОРНИИ», ГУП «Московский метрополитен», ГБУ «МосТрансПроект», ГКУ «Центр организации дорожного движения правительства Москвы», АО «РИРВ», АО «Ситроникс-КТ». С нами сотрудничают и ведущие образовательные организации: СПбПУ, МФТИ, НИУ ВШЭ. Число участников будет увеличиваться, и уже сегодня у нас есть запросы на присоединение от других коллег.

ОАО «РЖД» участвует сразу в двух консорциумах: «Управление мобильностью в агломерациях» и «Нейротехнологии, искусственный интеллект и предиктивная аналитика для транспорта и логистики». Но этим, безусловно, не ограничивается роль холдинга в реализации нашей программы развития. ОАО «РЖД» является одним из главных бенефициаров той программы институциональных изменений, которую мы реализуем.

ПУЛЬТ

БЕСЕДОВАЛА ЮЛИЯ АНТИЧ



СЕРГЕЙ ПУСЕВ / ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»



Транспортный каркас агломераций

Городские электрички спасут от пробок на дорогах

ИВАН ШАПОВАЛОВ / ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

Проект «Городская электричка» реализуется уже в двух десятках российских городов, ещё столько же регионов настроены развивать внутригородское железнодорожное сообщение. Как ОАО «РЖД» формирует транспортный каркас агломераций, рассказывает «Пульт управления».

В России в этом году должна быть утверждена единая комплексная программа, направленная на модернизацию пассажирского транспорта общего пользования в субъектах РФ. Соответствующее поручение президента России было дано по итогам заседания Совета по стратегическому развитию и национальным проектам, которое состоялось в июле 2021 года. Предполагается, что программа будет включать не только проекты по обновлению парка подвижного состава общественного транспорта, но и создание сети новых маршрутов.

«Все решения, направленные на развитие транспорта мегаполисов, улучшат качество городской среды в полтора раза», – сообщил вице-премьер РФ Марат Хуснуллин во время совещания с премьер-министром РФ Михаилом Мишустиним в конце января.

По его словам, приоритет будет отдан формированию рельсового каркаса агломераций. Этот транспорт способен решить проблему дорожных заторов и повысить мобильность городов.

ОАО «РЖД» совместно с регионами развивает проект «Городская электричка» с 2012 года (см. инфографику). На сегодняшний день внутригородское железнодорожное сообщение организовано в Москве, Красноярске, Нижнем Новгороде, Владивостоке, Калининграде, Тюмени, Тамбове, Уфе, Ростове-на-Дону, Воронеже, Белгороде, Сочи, Волгограде, Краснодаре, Новосибирске и Астрахани.



Ещё порядка 20 регионов проявляют большую заинтересованность в этом проекте, среди них Санкт-Петербург, Краснодарский и Пермский края, Республика Татарстан, Основные преимущества городских электропоездов перед другими видами общественного транспорта – быстрота, безопасность и относительно низкая стоимость проезда. Городская электричка отличается большой провозной способностью, её график и регулярность движения, как правило, не зависят от погодных условий.

Движение по кольцу

В Москве развитие внутригородского железнодорожного сообщения началось в 2016 году с запуском Московского центрального кольца (МЦК). МЦК сегодня – это 31 станция, с которой можно пересесть на 12 линий метрополитена, а также на 9 радиальных пригородных железнодорожных направлений.

С начала эксплуатации городскими электричками перевезено более 682,3 млн пассажиров. В 2021 году почти 150 млн пассажиров проеха-

ли по кольцу – это на 29,3% больше, чем за аналогичный период 2020 года, и на 0,9% выше допандемийного показателя 2019 года.

МЦК адаптировано для маломобильных пассажиров. Так, на 25 транспортно-пересадочных узлах (ТПУ) установлены лифты и эскалаторы, а на пяти – специальные подъёмники.

Железнодорожники постоянно развивают инфраструктуру кольца, улучшают технологию организации перевозок, расширяют парк электропоездов и пассажир-

скую инфраструктуру. Например, ряд платформ радиальных направлений был перенесён ближе к станциям МЦК. Парк «Ласточек», обслуживающих МЦК, по сравнению со стартовым количеством поездов на кольце увеличился на 9 поездов – до 51 состава.

Именно по МЦК поедут первые беспилотные «Ласточки». В конце прошлого года прошли демонстрационные поездки беспилотного электропоезда, первого в Европе поезда с сертифицированным машинным зрением. Без пассажиров, но с машинистом на борту он совершил самостоятельную поездку, проехав два круга.

Диаметров будет больше

Ещё один масштабный проект интеграции железнодорожного транспорта в столичную транспортную систему – Московские центральные диаметры (МЦД). В 2019 году было запущено движение МЦД-1 Белорусско-Савёловский (Одинцово – Лобня) и МЦД-2 Курско-Рижский (Нахабино – Подольск). В 2023–2024 годах планируется запустить движение по МЦД-3 Ленинградско-Казанский (Зеленоград – Раменское) и МЦД-4 Киевско-Горьковский (Апрелевка – Железнодорожная).

За три года работы МЦД силами ОАО «РЖД» были реконструированы и построены уже 24 станции. Они строятся с учётом доступности для маломобильных пассажиров, при укладке путей в городе используются технологии снижения шума.

По словам генерального директора – председателя правления ОАО «РЖД» Олега Белозёрова, по

итомам 2021 года компании в Москве удалось реализовать огромный объём строительных работ – почти на 100 млрд руб.

«Каждый год открываются новые объекты, и каждый из них – это шаг вперёд. На этих объектах применяются уже новые технические решения, которых не было на предыдущих, поскольку пассажиры просят обратить внимание на новые системы», – сказал Олег Белозёров.

В 2022 году планируется завершить строительство трёх новых и реконструкцию семи существующих железнодорожных станций. На МЦД-1 завершат реконструкцию станции Тимирязевская и второй этап работ на Окружной (организация перехода по принципу «сухие ноги» для интеграции с МЦК).

На МЦД-2 появятся станции Печатники и Марьино Роща. А на МЦД-4 построят станцию Минская и реконструируют Толстопальцево, Мещерскую, Переделькино, Лесной Городок и Очаково.

«Для организации движения на МЦД проводится комплексное развитие железнодорожной инфраструктуры, которое включает не только реконструкцию существующих станций и возведение новых, но и строительство дополнительных главных путей и путепроводов, модернизацию контактной сети. Усиление тягового электроснабжения – важная составляющая обеспечения тактового движения поездов на диаметральных маршрутах. В 2022 году модернизация и поэтапное усиление системы тягового электроснабжения для обеспечения

надёжного функционирования железнодорожной инфраструктуры продолжится», – рассказал начальник Московской железной дороги Михаил Глазков.

Важным связующим звеном между городскими электричками и другим общественным транспортом являются ТПУ. Они позволяют разделять пешеходные и транспортные потоки, сокращать время пересадки с одного вида транспорта на другой. До конца 2023 года в Москве будет построено 37 ТПУ.

«Совершенно логично, что чуть в стороне от транспортного узла захотят появиться торговля и сервис, а также, если речь идёт об организации новой надёжной связи транспортом, – новое жильё», – считает директор по решениям в области общественного транспорта компании Simetra Владимир Валдин.

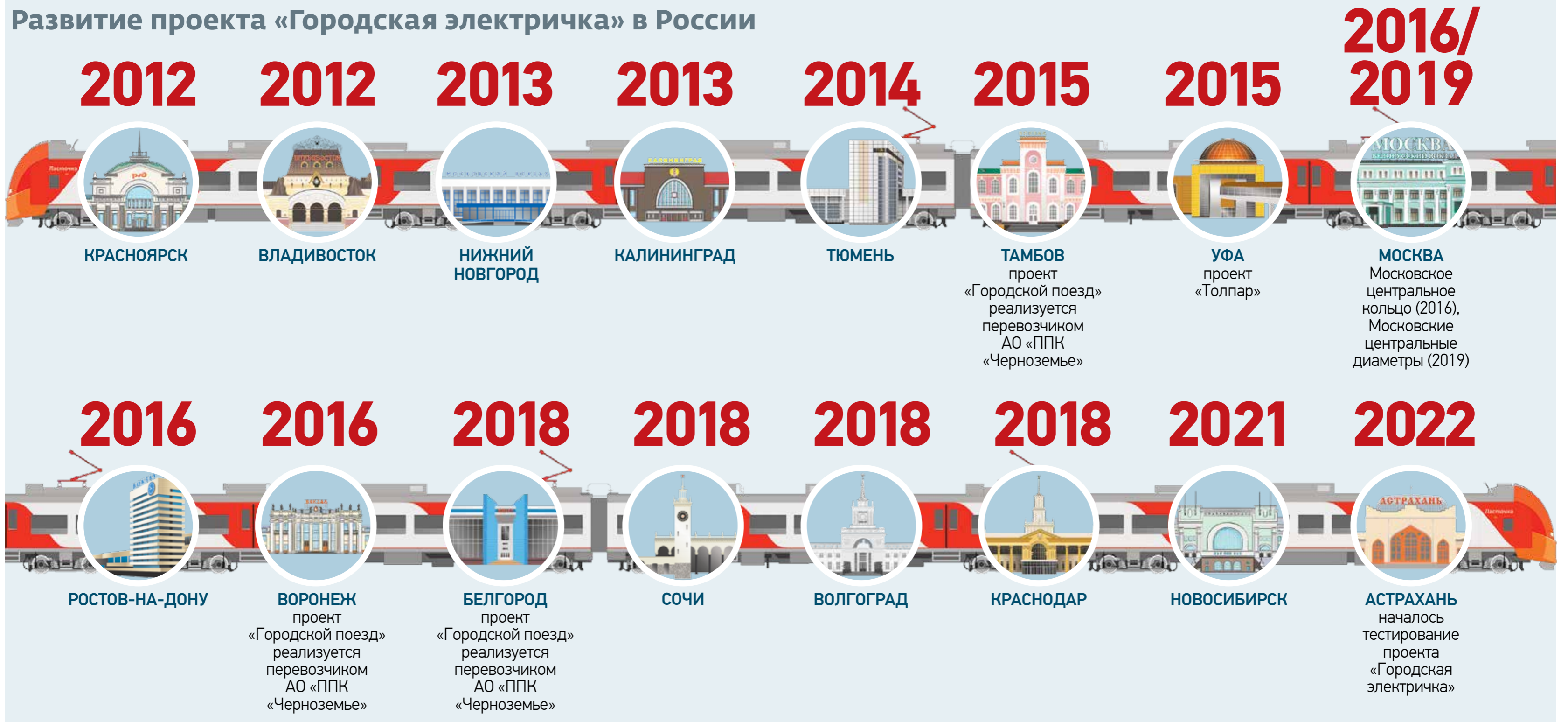
Проект оправдал ожидания

Пионером проекта «Городская электричка» в РФ является Красноярск. Пилотный запуск поезда состоялся в 2008 году, а регулярное движение осуществляется с 2012 года. Сейчас электричка в городе является одним из наиболее комфортных и экономичных видов общественного транспорта растущего города. В 2021 году по железнодорожным маршрутам, входящим в проект «Городская электричка», перевезено 1 млн 735 тыс. пассажиров – это на 27% больше, чем в предыдущем году. Наибольший рост пассажиропотока – на 27% – зафиксирован на станции Красноярск: почти 269 тыс. человек.

Каждый год открываются новые объекты, и каждый из них – это шаг вперёд. На этих объектах применяются уже новые технические решения, которых не было на предыдущих, поскольку пассажиры просят обратить внимание на новые системы



Развитие проекта «Городская электричка» в России





Пассажирам доступен ряд сервисов, которые делают поездку комфортной и удобной. Так, в прошлом году появилась возможность безналичной оплаты проезда с использованием банковской карты в вагоне поезда. Расширился функционал мобильного приложения «РЖД Пассажирам» – теперь оно позволяет оформлять льготные билеты студентам и школьникам (50% от стоимости проезда).

«Мы намерены и дальше модернизировать инфраструктуру, адаптировать под потребности современного пассажира наш проект «Городская электричка», – подчеркнул начальник Красноярской железной дороги Алексей Туманин.

В настоящее время городской электричкой обслуживается 21 остановочный пункт в Красноярске и 9 – на направлении до Дивногорска. Три станции – Красноярск, Красноярск-Северный и Енисей

– функционируют по принципу ТПУ. В будущем предусмотрено строительство не менее пяти остановочных пунктов в пределах городской черты Красноярска.

Продолжатся работы по созданию ТПУ. Планируется сооружение второго пути на мосту 777 через Енисей, который позволит увеличить пропускную способность и осуществлять движение электропоездов по кольцевому маршруту с короткими интервалами.

Другой сибирский город, Новосибирск, конкурирующий с Красноярском за право называться столицей Сибири, лишь в прошлом году приступил к реализации проекта «Городская электричка». Однако меньше чем за год пассажиропоток на маршруте от остановочной платформы Пригородный Простор до центральной части города вырос в два раза: с 500 до 1 тыс. человек.

«Для нас очень важно создавать комфорт и уют для тех, кто поль-

зуется услугами железных дорог. Если говорить о самой платформе (речь о платформе Пригородный Простор. – *Ред.*), то мы постарались сделать её максимально удобной и эффективной для пассажиров. Выполнены подходы и пешеходные дорожки с освещением, соблюдены требования по созданию безбарьерной среды, организована перехватывающая парковка на 25 мест», – напоминает начальник Западно-Сибирской железной дороги Александр Грицай.

Заразительный пример

В двух городах – Санкт-Петербурге и Екатеринбурге – местные власти рассматривают возможность запуска маршрутов, которые внешне будут напоминать маршруты МЦК и МЦД. Так, в Северной столице с 2025 года предлагается организация тактового движения с Гатчиной, Ораниенбаумом, Павловском, Колпино, Бело-

островом Ленобласти, а также увеличение размеров движения и частоты курсирования поездов в связях с Выборгом и Всеволожском. Предусматривается запуск электропоездов по маршруту Санкт-Петербург-Финляндский – Левашово – Сертолово.

«Перед нами поставлена большая задача по полной интеграции пригородного железнодорожного сообщения в систему городского общественного транспорта», – отметил заместитель губернатора Санкт-Петербурга Максим Соколов.

Прежде всего это Новокольцовский маршрут, который будет охватывать одноимённый микрорайон и объекты Универсиады 2023 года. А также Юго-Западный маршрут, который охватит микрорайоны Солнечный, Академический, Широкая речка и ВИЗ-Правобережный.

«Екатеринбургское центральное пассажирское кольцо важно для развития агломераций. Транспортная доступность и развитие транспортной инфраструктуры – серьёзный драйвер для развития

утвердили Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры. Она рассчитана до 2040 года и предусматривает создание инфраструктуры для городской электрички.

«Краснодару очень важно принять участие в реализации проекта – этот вопрос прорабатывался достаточно давно с ОАО «РЖД», есть наработки по использованию железнодорожной инфраструктуры для городских пассажирских перевозок. Тем более что город за последние

Планируется сооружение второго пути на мосту 777 через Енисей, который позволит увеличить пропускную способность и осуществлять движение электропоездов по кольцевому маршруту с короткими интервалами

А к 2030 году в Санкт-Петербурге планируется создать два полукольца. Городские электрички пойдут внутри города и свяжут Ораниенбаум с Белоостровом и Гатчину-Варшавскую с Токсово.

На Урале хотят запустить Екатеринбургское центральное пассажирское кольцо. Распоряжение о создании рабочей группы, которая займётся этим вопросом, было подписано губернатором Свердловской области Евгением Куйвашевым 3 февраля.

В планах создание кольца с диаметральными ветками, которые свяжут Екатеринбург с городами-спутниками агломерации.

любых городов и агломераций. Строительство кольцевой дороги для наших электричек – это важный проект, над которым мы работаем в тесном контакте с руководством Свердловской железной дороги. Наши пригороды и многие районы, безусловно, свяжут электрички «Ласточка», – прокомментировал Евгений Куйвашев.

Избавить город от пробок

В Краснодаре о проекте «Городская электричка» говорят уже несколько лет. Однако импульс ему был дан в конце прошлого года, когда депутаты городской думы

пять лет превратился в одну большую десятибалльную пробку, ведь по численности населения он увеличился вдвое», – признал глава города Андрей Алексеенко.

Развитие сети городских электричек в Краснодаре будет проходить в несколько этапов, первым из которых станет строительство платформ и организация кольцевого движения по имеющимся линиям. На следующих этапах потребуются строительство 120 км вторых путей, двух больших мостов, транспортно-пересадочных узлов.

Виталий Маслюк



Приглашены на приём

«РЖД-Медицина» наращивает объёмы оказания помощи

Открытое акционерное общество «РЖД» – одна из немногих компаний в России, сохранивших в своём периметре многоуровневую систему оказания медицинской помощи работникам. В условиях продолжающейся пандемии COVID-19 роль отраслевых врачей в сохранении здоровья не только железнодорожников, но и других граждан страны значительно возросла.

На сегодняшний день сеть учреждений здравоохранения «РЖД-Медицина» является крупнейшей частной сетью не только в РФ, но и в Европе. «Наша история началась в 1844 году, когда пунктов для оказания первой медицинской помощи строителям железных дорог было всего десять. Сегодня в сеть входят

Защитные меры

В прошлом году в борьбе с пандемией коронавирусной инфекции в России был совершён прорыв – 18 января 2021 года стартовала массовая прививочная кампания против COVID-19. В ОАО «РЖД» первые прививочные пункты заработали раньше, чем по всей стране. «Сразу после того, как вакцина «Спутник V» (первая в РФ зарегистрированная вакцина. – *Ред.*) была выпущена в гражданский оборот, во всех клиниках сети «РЖД-Медицина» была проведена подготовительная работа: закуплено специальное оборудование, организовано обучение персонала и приняты специальные нормативные документы, необходимые для проведения вакцинации. Всё это позволило незамедлительно перейти к иммунизации работников», – напомнила Елена Жидкова.

Специалистам ЦДЗ в кратчайшие сроки удалось развернуть сеть лабораторий на базе лечебных учреждений «РЖД-Медицина». Кроме того, были открыты пункты ПЦР-тестирования в аэропортах и на железнодорожных вокзалах

248 структурных подразделений, расположенных в 75 регионах страны», – рассказала начальник Центральной дирекции здравоохранения ОАО «РЖД» (ЦДЗ) Елена Жидкова, выступая на Форуме лидеров российского бизнеса, который состоялся в Москве 11 февраля.

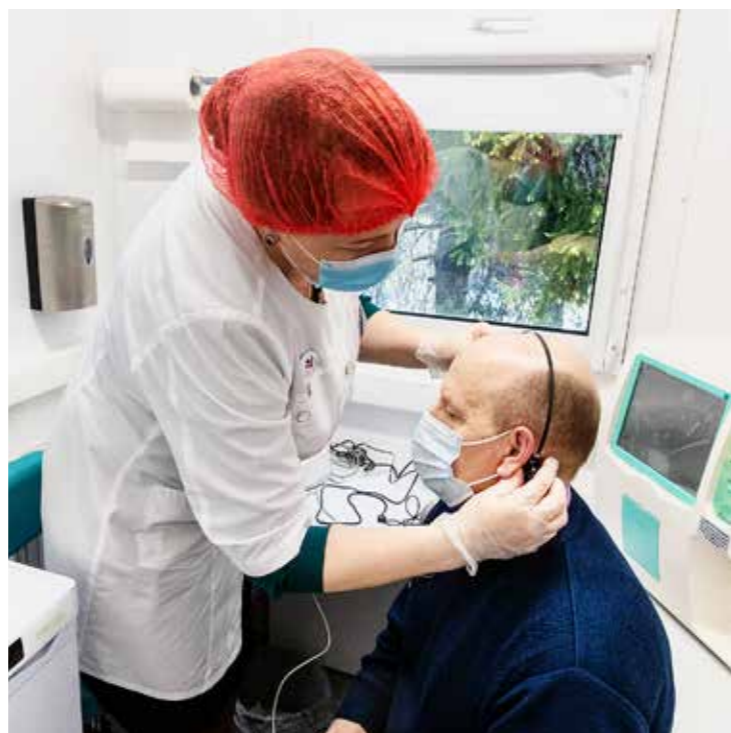
В настоящий момент клиники сети обслуживают не только железнодорожников, но и прикрепленное население – более 2,5 млн человек. «Наши врачи оказывают широкий спектр услуг: от первичного приёма до сложных процедур, в том числе операционных вмешательств с применением современного оборудования. При этом на некоторых удалённых территориях наши учреждения являются единственными оказывающими медпомощь по полисам ОМС», – добавляет Елена Жидкова.

Вакцинация, а сейчас уже и ревакцинация на протяжении всего этого времени ведётся в прививочных кабинетах учреждений «РЖД-Медицина», медпунктах железнодорожных вокзалов, пунктах предрейсового медицинского осмотра. Кроме того, организованы мобильные бригады, которые выезжают на предприятия. Для иммунизации сотрудников, работающих на удалённых станциях, организуются выезды автомотрис с оборудованным прививочным кабинетом.

За год в холдинге вакцинированы более 708 тыс. человек, а уровень коллективного иммунитета превысил 93,5%.

При этом в отраслевых клиниках могут обслуживаться не только железнодорожники, но и прикрепленные по ОМС граждане. А жителям удалённых населённых пунктов, проживающих в границах Красноярской,

Здравоохранение



Восточно-Сибирской и Дальневосточной железных дорог, вакцину доставляли и поезда здоровья.

Найти и обезвредить

Тестирование на COVID-19 – один из способов прерывания цепочек заражения вирусом. Специалистам ЦДЗ в кратчайшие сроки удалось развернуть сеть лабораторий по тестированию на базе лечебных учреждений. Кроме того, были открыты пункты ПЦР-тестирования в аэропортах и на железнодорожных вокзалах. Благодаря этому пассажиры получили возможность сдать тест на COVID-19 и оперативно получить его результаты. Сегодня точки тестирования работают в пяти

городах. По словам Елены Жидковой, идея открытия круглосуточных пунктов ПЦР-тестирования зародилась в феврале 2021 года. А уже в конце апреля был открыт первый – на Белорусском вокзале в Москве.

Со здоровьем по пути

В прошлом году на сеть железных дорог поступили первые 10 передвижных медицинских комплексов (ПМК) «Везём здоровье людям». В их составе 16-метровый полуприцеп с восемью кабинетами для приёма пациентов, экспресс-лабораторией, грузовой тягач, в котором расположен рентгенологический кабинет с флюорографом и маммографом, а также

микроавтобус для передвижения медиков. «Это ещё один вклад нашей сети в реализацию национального проекта «Здравоохранение», одна из целей которого – повышение доступности первичной медицинской помощи», – говорила ранее Елена Жидкова.

За день ПМК принимает около 100 человек. Если во время осмотра у пациента будет обнаружена патология, то его направляют в клиники «РЖД-Медицина» для проведения углублённого обследования и последующего лечения, в том числе оперативного.

География работы ПМК расширена на 60% – «поликлиники на колёсах» поступили на Московскую, Октябрьскую, Куйбышевскую, Приволжскую и Забайкальскую дороги.

В интересах пациентов

Елена Жидкова подчёркивает, что «РЖД-Медицина» модернизирует существующие больницы в регионах и открывает новые, расширяет сеть клиничко-диагностических лабораторий. В прошлом году многие учреждения получили новое оборудование, была проведена реконструкция.

Так, в поликлинике № 2 Клинической больницы «РЖД-Медицина» в Санкт-Петербурге в сентябре прошлого года открылся Центр амбулаторной компьютерной томографии. Оборудование позволяет проводить исследование всех внутренних органов.

В Воронеже в клинической больнице сети заработало отделение медицинской реабилитации – организовано 25 койко-мест, создана безбарьерная среда, установлено современное медицинское оборудование и закуплена новая мебель. В помещениях были заменены инженерные коммуникации, установлена новая пожарная сигнализация, обеспечено кондиционирование и вентилирование воздуха.

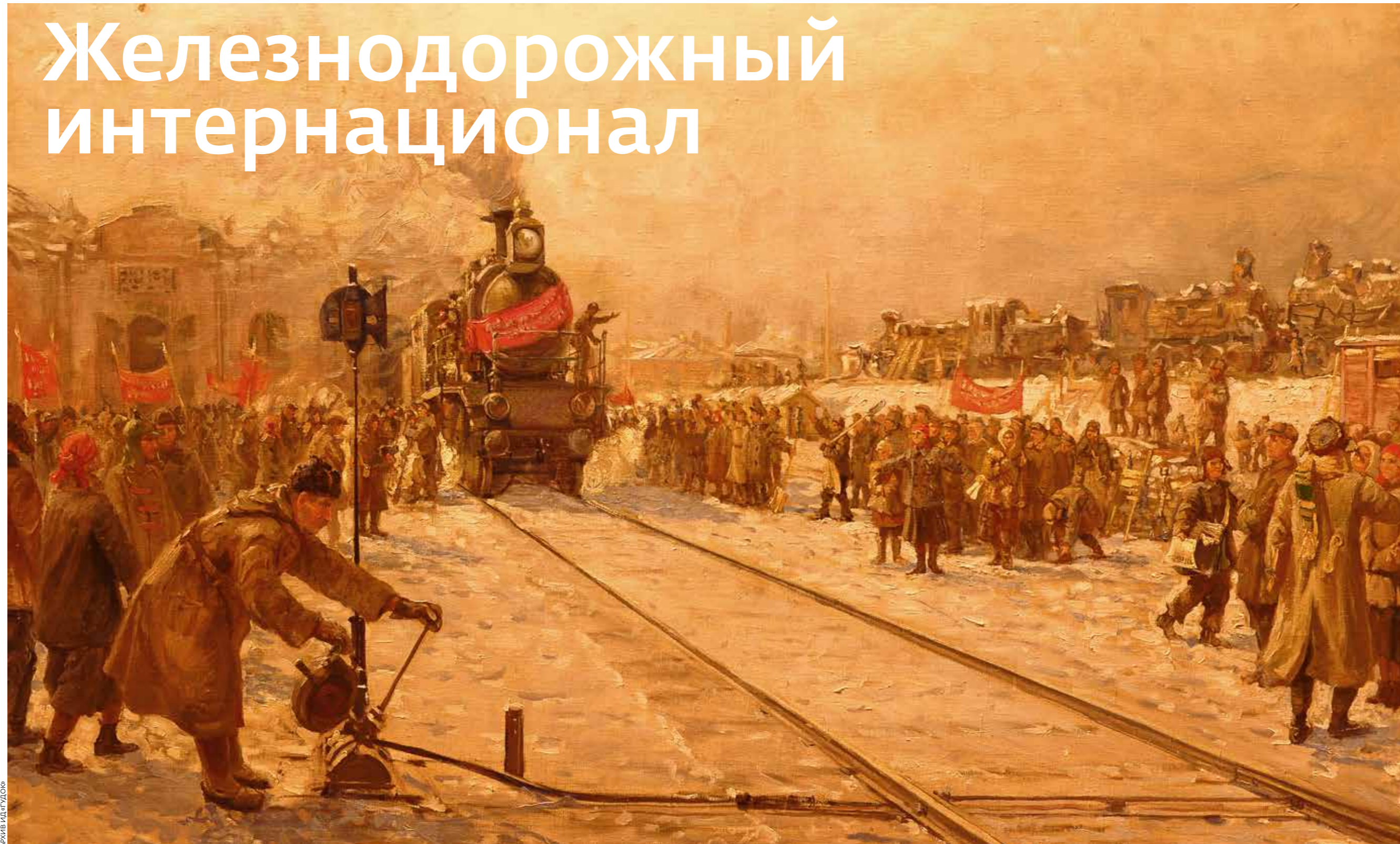
В начале этого года после реконструкции начала приём пациентов Клиническая больница «РЖД-Медицина» города Иваново, где завершилась масштабная реконструкция поликлиники и стационара. В медицинские учреждения закуплено новое оборудование. «С точки зрения оборудования это самая оснащённая взрослая поликлиника на территории Ивановской области», – отметил губернатор региона Станислав Воскресенский во время посещения клиники.

Виталий Маслюк

«РЖД-Медицина» модернизирует существующие больницы в регионах и открывает новые, расширяет сеть клиничко-диагностических лабораторий



Железнодорожный интернационал



100 лет назад была предпринята попытка объединения рабочих

В феврале 1922 года в Москве состоялся учредительный (и единственный) съезд уникальной организации – Европейского железнодорожного интернационала. Этот «союз железнодорожных профсоюзов» был почти исключительно «бумажным» и просуществовал всего около пяти лет, но многие его идеи и проекты оказали влияние на развитие железнодорожных профсоюзов и на представление о роли железных дорог в современной жизни. «Пульт управления» публикует выдержки из уникальных архивных документов Еврожелинтерна с комментариями.

Председателем организационного бюро Еврожелинтерна (такое сокращение встречается в официальных документах) был выбран российский инженер-путеец Николай Онфимов, примкнувший к большевикам ещё в 1914 году. Его подпись стоит на большинстве бумаг, оставшихся после учредительного съезда Интернационала. На нескольких заседаниях был принят целый ряд уставных документов, но, к сожалению, мы не можем быть уверены, что все они дошли до сегодняшнего дня, хотя главный из них – собственно Устав с приложениями – сохранился. Всего в учредительном съезде Еврожелинтерна приняли участие около 400 железнодорожников из Советской России, Германии, Англии и Франции.



Предполагалось, что Еврожелинтерн объединит рабочих-железнодорожников всех европейских стран, в том числе и тех, где железные дороги не получили масштабного развития. При этом рабочие из таких стран, как СССР или Германия, должны были оказывать помощь товарищам, не умевшим бороться за свои права. Николай Онфимов писал: «Мы убеждены, что профессиональные объединения и союзы являются необходимой опорой любого Интернационала... что только сами рабочие могут должным образом понять нужды друг друга. При этом мы

исходим из справедливости и разумности борьбы за права и свободы вне государственных или каких-либо других границ. Мы уверены, что российский и немецкий железнодорожники могут понять друг друга гораздо лучше, чем капиталисты – рабочих, пусть они и из одной страны...»

Утверждённая в Уставе программа Еврожелинтерна до сих пор впечатляет. Во-первых, она предусматривала равные для всех железнодорожников условия труда. Требование 8-часового рабочего дня было провозглашено главным сразу по двум причинам. Прежде всего оно самым

непосредственным образом связывалось с безопасностью. Авторы программы не без оснований предполагали, что смены по 12 часов могут очень сильно утомлять локомотивную бригаду, а главное – машиниста, из-за чего серьёзно возрастала опасность совершения ошибок. Проблему увеличения смен и, соответственно, количества экипажей и машинистов предполагалось решить с помощью обучения новых кадров. При этом особое внимание следовало уделять наставничеству как прямому способу передачи знаний, умений, навыков и опыта от старшего поколения к младшему. В частности, это было необходимо для того, чтобы «молодые железнодорожники ещё во время обучения привыкали отстаивать свои права и свободы, чтобы они имели перед глазами каждый день пример старших товарищей». Считалось, что в учебных заведениях подобного опыта они не получат.

Несомненно революционным для своего времени было требование единой оплаты труда железнодорожников, о которой они сами должны были договариваться на общеевропейских съездах Еврожелинтерна раз в пять лет. Показательно, что при этом должны были учитываться инфляция, колебание цен, рост или падение реальных доходов. Это бы создало равные условия труда и приводило к исчезновению конкуренции – по мысли авторов документа, таким образом железнодорожники вырывались бы из тисков капиталистической эксплуатации. В соответствующем отрывке программы это положение звучит поистине страстным призывом: «Железные дороги самим своим существованием опровергают наличие каких бы то ни было границ, прежде всего государственных. Это подлинно интернациональный вид транспорта, который соединяет в одно целое самые отдалённые уголки континента. Подобно тому, как железные дороги разрушают границы между странами и народами, они должны освобождать и тех, кто работает на них... Свобода перемещения в наше время становится такой же важной, как другие права и свободы: свобода слова, собраний, совести. В будущем железные дороги должны быть не просто национализированы, но интернацио-

нализованы, стать достоянием всех людей без исключения, прежде всего пролетариата».

При организационном бюро Николай Онфимов планировал создать фонд взаимопомощи, который бы перераспределял средства в пользу нуждавшихся железнодорожников и членов их семей. Взносы в этот фонд были обязательными, кроме того, в него поступали отчисления с годового объёма продаж железнодорожных билетов и абонементов.

Также следует отметить, что европейский железнодорожный интернационал должен был стать первым бесклассовым профессиональным сообществом. В правах и свободах следовало уравнивать не только железнодорожников, но и инженеров, причём и военных, и гражданских, и собственно путейцев, а также и железнодорожных служащих. Для них планировалось организовать школу взаимного обучения. Причём удивительным образом учиться должны были не только машинисты или служащие, но и сами инженеры – для того, чтобы лучше понимать специфику каждодневной работы железнодорожной бригады. По мнению авторов программы, Еврожелинтерн должен был стать первым в полном смысле слова коммунистическим объединением рабочих. С течением времени инженеры и простые железнодорожники стали бы полностью взаимозаменяемы, и таким образом было бы впервые достигнуто равенство в профессиональной сфере. Кроме обучения инженерным и техническим специальностям железнодорожники должны были осваивать и два языка: родной и иностранный.

Проект взаимопомощи охватывал также создание целой сети больниц, детских садов и школ, чтобы железнодорожники во время службы могли не разлучаться с семьями. Николай Онфимов писал по этому поводу: «Уже давно ни для кого не секрет, что железные дороги являются самым прибыльным предприятием капиталистического мира, служат двигателем прогресса, помогают развивать крупнейшую металлургическую промышленность, ведь не случайно именно локомотивы Карл Маркс сравнил с направляющей силой истории – революциями (речь идёт о зна-

Однако самым удивительным в проекте Еврожелинтерна была идея автономной самоорганизации рабочих на профсоюзной основе. В начале каждого трудового периода (года или квартала) рабочие обменивались документами, в которых излагали свои планы



менитой цитате Карла Маркса «революции – локомотивы истории». – Ред.). Ничего не мешает потребовать справедливого перераспределения прибыли, чтобы она была предоставлена в наше распоряжение, чтобы мы сами решали, какие средства и на что расходовать».

Разумеется, сегодня эти слова звучат во многом утопически. Однако, вне всякого сомнения, в них отражён дух времени, высокая мечта о социальном равенстве и справедливости.

На свой лад железнодорожники планировали изменить систему использования путей сообщения. Прежде всего предполагалось собрать всеобъемлющую статистику по эксплуатации железных дорог. Собственно, это был один из немногих документов Еврожелинтерна, дошедших до публикации в специальном бюллетене Народного комиссариата путей сообщения в 1923 году. Он вышел на четырёх языках – русском, немецком, английском и французском, статистические данные были собраны более чем по пятистам критериям и параметрам использования железных дорог. На основании этого без преувеличения уникального документа планировалось ввести ограниченное самоуправление на крупнейших европейских железных дорогах. После консультаций с национальными правительствами и компаниями-перевозчиками желез-

нодорожники сами должны были согласовывать графики и планы движения поездов, объёмы пассажирских и грузовых перевозок, среднюю скорость и насыщенность движения. Это был первый и во многом единственный пример «низовой инициативы» со стороны самих рабочих.

Однако самым удивительным в проекте Еврожелинтерна была, наверное, идея автономной самоорганизации рабочих на профсоюзной основе. Суть её состояла в следующем: в начале каждого трудового периода (года или квартала) рабочие соответствующих специальностей обменивались документами, в которых излагали свои текущие нужды и потребности, в том числе и связанные с железнодорожным транспортом. Как нетрудно догадаться, приоритет отдавался рабочим-металлургам и занятым в сталелитейной промышленности. Они формировали документ, в котором указывалось, сколько материалов и в какие сроки должно поступить на заводы, а вслед за тем предполагались количество продукции и дата её выпуска. По мнению авторов программы Еврожелинтерна, таким образом должны были быть налажены горизонтальные связи между рабочими разных специальностей. В дальнейшем это могло бы привести к отмиранию жёсткой вертикальной структуры управления. Вместо государственного заказа железно-

рожники теперь могли обеспечивать нужды всех трудящихся напрямую.

Судьба Еврожелинтерна во многом отражает историю отношений Советского Союза и межвоенной Европы. Учредительному съезду направили поздравительные телеграммы два бывших наркома путей сообщения – Владимир Невский и Лев Троцкий, а также действующий – Феликс Дзержинский. Очевидно, что с Еврожелинтерном связывались надежды на экспорт революции в Европу.

Однако уже очень скоро новое объединение железнодорожников встретило жёсткое противодействие со стороны всеильного Коминтерна.

было другое достижение: создание касс взаимопомощи и тех самых школ наставничества, о которых говорилось в программе. По далеко не полным данным, эти меры в профессиональной солидарности железнодорожников охватили более 30 тыс. человек из Германии, Италии, Франции, Испании и Швеции.

Николай Онфимов требовал от Зиновьева, чтобы Еврожелинтерну дали просто возможность работать. По его мнению, это могло принести коммунистическому движению гораздо большую пользу, чем если бы железнодорожный интернационал влился в Профинтерн. Однако с годами он стал подвергаться всё более резкой критике. Одним из

Еврожелинтерн должен был стать первым в полном смысле слова коммунистическим объединением рабочих. С течением времени инженеры и простые железнодорожники стали бы полностью взаимозаменяемы, и так было бы впервые достигнуто равенство

Его руководитель Григорий Зиновьев потребовал полного подчинения Еврожелинтерна. Национальные железнодорожные профсоюзы, которые должны были его образовать, отныне входили в структуру Профинтерна, подконтрольного РКП(б). Резкие высказывания Зиновьева вызвали отклик со стороны английского и французского комитетов, входивших в железнодорожный интернационал, в то время как немецкая фракция была согласна подчиниться Профинтерну, но только после того, как будут сформированы все структуры новой организации, – чтобы войти в Профсоюзный интернационал полноправными членами.

До 1927 года под руководством Еврожелинтерна были проведены десятки стачек и забастовок на европейских железных дорогах, причём многие требования рабочих-железнодорожников были удовлетворены. Однако гораздо важнее этого

самых уязвимых мест Еврожелинтерна был его неполитизированный характер. Сохранился ответ организационного бюро Интернационала на требование Зиновьева обеспечить коммунистическое большинство в союзе. «Мы отстаиваем интересы всех рабочих, к каким бы национальностям или партиям они ни принадлежали. Мы уверены в собственной исторической правоте, в том, что только подлинный рабочий Интернационал может обеспечить единство пролетариата, необходимое для совершения мировой революции».

В 1927 году Еврожелинтерн был распущен. Его структуры были поделены между Профинтерном и Международным союзом транспортных рабочих. Николай Онфимов возглавил мало что значивший железнодорожный отдел в Коминтерне. Репрессий 1937 года он, как и большинство его товарищей, не пережил.

ИСТОРИЯ

Владимир Максаков

Библиотека Корпоративного университета РЖД»



Джарен Хоуп
**«Тёмная сторо-
на изобилия:
Как мы изме-
нили климат
и что с этим
делать дальше»**
Издательство
«Альпина
Паблишер»
2022 год

Иван Булавкин,
руководитель
проектов
дистанционного
обучения
Корпоративного
университета РЖД



личный архив

Джарен Хоуп, как и положено учёному, аргументированно объясняет, как деятельность человека меняет планету и чем это грозит прежде всего самому человечеству. Автор вопреки популярным сегодня мнениям о значении возобновляемой энергетики и прочих «зелёных» технологий признаёт, что все усилия современных учёных вряд ли смогут значительно повлиять на изменение климата. Однако это не означает, что нам стоит опускать руки. В книге описаны глубинные причины нынешнего экологического кризиса, и на них мы в силах повлиять. Речь идёт о резком росте потребления. Используя яркие и интересные доказательства, автор демонстрирует читателю, что экономическая система, направленная на удовлетворение запросов потребителя, не способна измениться самостоятельно, без изменения наших потребностей. При этом нам не нужно радикально менять образ жизни, даже небольшой аудит потребления в своём доме может выявить 20–30% лишних затрат. Если мы предпримем незначительные усилия по сокращению объёмов потребления, вернувшись на уровень 20–30 лет назад, то уже сможем выиграть достаточно времени для более серьёзных мер. Без изменения уровня потребления никакие усилия в области устойчивого развития и «зелёной» экономики не смогут избежать катастрофы. Особенностью этой книги является её позитивный и оптимистичный тон, несмотря на предмет обсуждения, поэтому её можно рассматривать как хорошее пособие по развитию актуального навыка будущего – экологического мышления.



Скотт Беркун
**«Дизайн все-
го: Как появ-
ляются вещи,
о которых мы
не задумыва-
емся»**
Издательство
«Альпина
Паблишер»
2022 год

Наталья Савина,
начальник Центра
реализации
целевых программ
Корпоративного
университета РЖД



личный архив

Основной посыл первых глав книги кажется очевидным: дизайн есть у всего вокруг – вещи, интерьер, здания, города, технические и навигационные решения кто-то придумал. Какие-то дизайнерские предложения нам нравятся и понятны, другие неудобны или вызывают недоумение. Чем дальше углубляешься в книгу, тем интереснее становятся вопросы. Какой дизайн хороший? Например, может ли быть идеальный молоток? Кто такие потребители-пленники и как используются ментальные модели в дизайне? Что и как нужно сделать, чтобы получился привлекательный и удобный продукт? Судить о том, насколько удачна идея, можно, только ответив на множество вопросов: какую задачу нужно решить и для кого. Путь от удачной идеи до её воплощения может быть ещё длиннее. В книге приведены интересные примеры, раскрывающие истории определённых дизайнерских решений. Почему такие неудобные посадочные талоны продолжают существовать десятилетиями; почему именно так выглядит стандартный USB-разъём; как появился стандартный трёхточечный ремень безопасности; по каким принципам проектируются аэропорты или казино. И многое другое. Главным выводом для меня стала мысль, что дизайн всегда реализуется за чей-то счёт. Любое успешное дизайнерское решение зависит не только от таланта, но и от умения убеждать, работать с ограничениями, изменять системы и взгляды. Компромисс – одна из основ дизайна, без которой его невозможно понять.



реклама

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

Не забудьте подписаться на «Гудок»

«ГУДОК» ВСЕГДА С ВАМИ!

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

Гудок

12+

Гудок®
издательский дом