

ПУЛЬТ УПРАВЛЕНИЯ

№ 04 (90) 2023

ЖУРНАЛ ДЛЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ КОМПАНИЙ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

WWW.PULT.GUDOK.RU

**250–280
млрд руб.**

планируется инвестировать
в развитие МТК Север – Юг
до 2030 года

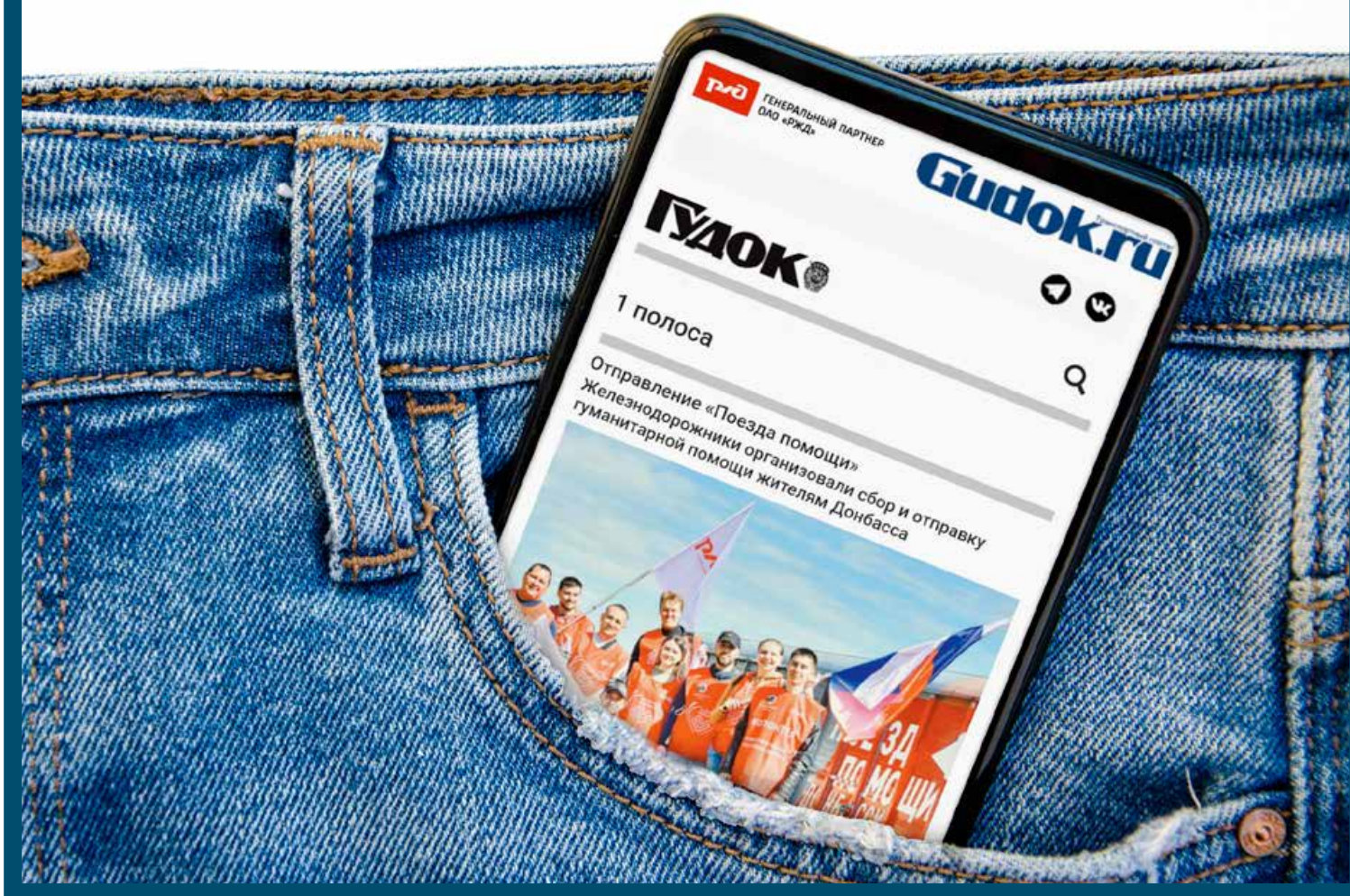


Приказано строить

РЖД участвуют в развитии городов Дальнего Востока

СТР. 6

ЭЛЕКТРОННАЯ ВЕРСИЯ СВЕЖЕГО
НОМЕРА ГАЗЕТЫ
ВСЕГДА РЯДОМ,



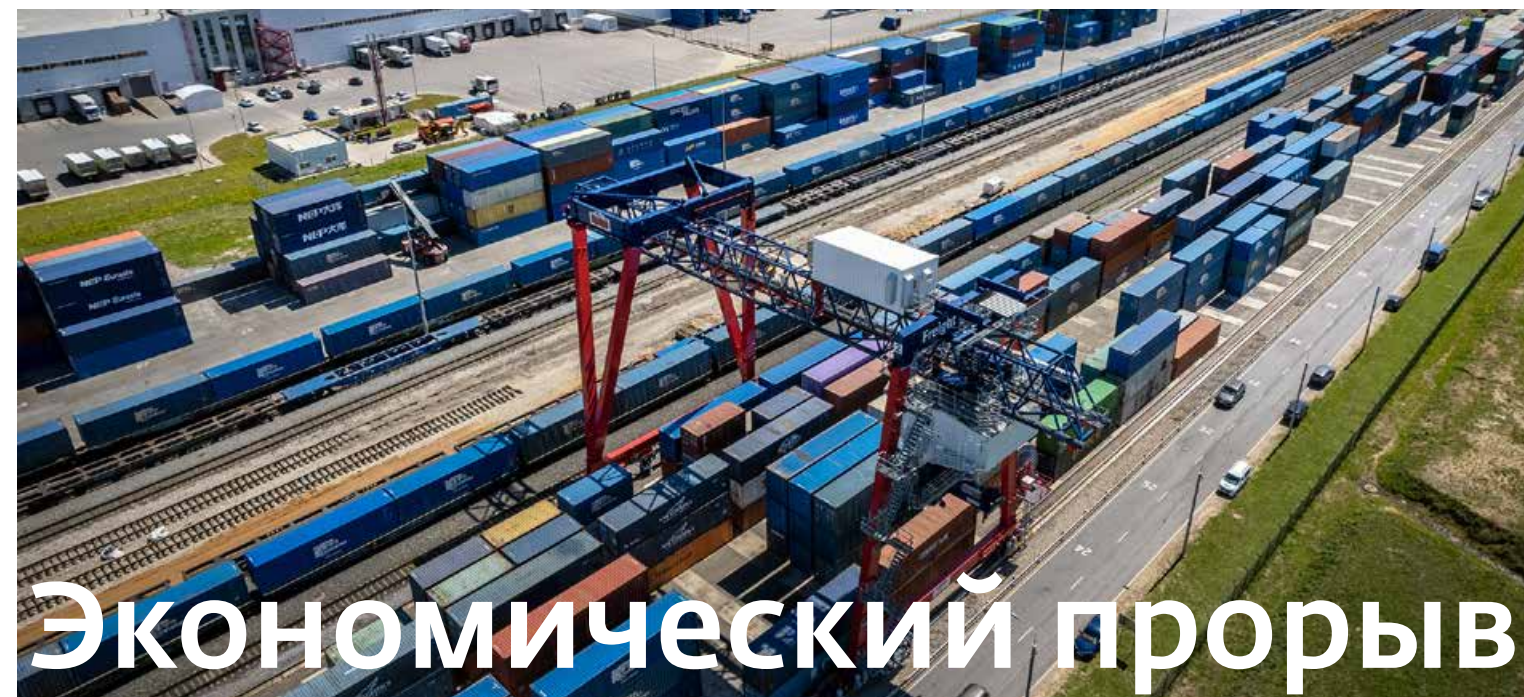
ВСЕГДА ПОД РУКОЙ



12+

www.gudok.ru/newspaper/

От редакции»



Экономический прорыв

В условиях продолжающейся санкционной войны Россия ищет решения, направленные на поддержание устойчивого развития страны, на расширение международного сотрудничества с дружественными странами. В этой связи едва ли не главной темой повестки мая стало развитие международного транспортного коридора (МТК) Север – Юг.

Генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров 10 мая на встрече руководителей железных дорог стран Шанхайской организации сотрудничества отметил, что ключевым фактором региональной связанности и конкурентоспособности экономик стран организации является развитие международных транспортных коридоров.

Заместитель председателя правительства Андрей Белоусов на полях XIV Международного экономического форума «Россия – исламский мир: KazanForum» 19 мая заявил, что коридор Север – Юг стал крупнейшим геополитическим и геоэкономическим инфраструктурным проектом текущего десятилетия.

К 2030 году в строительство МТК Север – Юг Россия инвестирует около 280 млрд руб., что позволит уве-

личить грузооборот на направлении до 35 млн тонн в год. Эксперты полагают, что пропускную способность маршрута можно повысить и до 60 млн тонн к 2030 году.

К 1 июня глава Правительства РФ Михаил Мишустин и президент РСПП Александр Шохин должны подготовить доклад президенту страны. Напомним, 2 мая Владимир Путин дал поручение Правительству РФ и РСПП на выделение средств для инвестирования строительства МТК Север – Юг, особое внимание уделяется привлечению средств частных инвесторов.

Реализация проекта вызывает интерес у соседних государств. Так, президент Казахстана Касым-Жомарт Токаев, выступая на заседании Высшего евразийского экономического совета 25 мая, заявил: «Уверен, что наш экономический союз в конечном счёте станет связующим звеном между Европой и Азией, глобальным Югом и Севером. Мы приветствуем намерение Российской Федерации по формированию коридоров в направлении Китая, Индии, Пакистана, Ирана, государств Ближнего Востока и Юго-Восточной Азии. Считаю, что созрело понимание необходимости развития транспортного коридора Север – Юг в сопряжении с Транскаспийским маршрутом».



ТЕМА НОМЕРА» РАЗВИТИЕ

123RF/LEGION-MEDIA

ОПЕРАТИВКА»

4–5 ОТРАСЛЕВЫЕ
НОВОСТИ

ТЕМА НОМЕРА»

РАЗВИТИЕ

6–9 ПРИКАЗАНО СТРОИТЬ
РЖД УЧАСТВУЮТ
В РАЗВИТИИ ГОРОДОВ
ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА
10–15 КОРИДОР
ВОЗМОЖНОСТЕЙ
МТК СЕВЕР – ЮГ
СТАНОВИТСЯ ВАЖНЕЙШЕЙ
СОСТАВЛЯЮЩЕЙ РАЗВИТИЯ
ЭКОНОМИКИ СТРАНЫ

ТРАНСПОРТ»

16–19 РИТМИЧНОЕ РАЗВИТИЕ
ЭЛЕКТРИЧКИ В САНКТ-
ПЕТЕРБУРГЕ СТАЛИ
ГОРОДСКИМИ

ОХРАНА ТРУДА»

20–25 КОНЦЕПЦИЯ ОХРАНЫ
ЧЕЛОВЕК ТРУДА – В ЦЕНТРЕ
ВНИМАНИЯ РАБОТОДАТЕЛЯ

ЭКОЛОГИЯ»

26–27 «ЗЕЛЁНЫЙ» ФОРУМ
РУКОВОДСТВО ХОЛДИНГА
ПОДДЕРЖИВАЕТ
ЭКОВОЛОНТЁРСТВО

ЗДРАВООХРАНЕНИЕ»

28–33 ПРИЁМ ВРАЧА
МЕДИКИ РЖД
НА ПЕРЕДОВОЙ БОРЬБЫ
С СЕРДЕЧНО-СОСУДИСТЫМИ
ЗАБОЛЕВАНИЯМИ

ПСИХОЛОГИЯ»

34–35 ИЗБЕГАТЬ
ЗАТВОРНИЧЕСТВА
КАК БЫТЬ СОЦИАЛЬНО
ЗДОРОВЫМ

КАДРЫ»

36–39 ДЕЛА ЛЮДЕЙ ДЕЛА
РЖД РЕАГИРУЮТ НА ВЫЗОВЫ
В РАБОТЕ С ПЕРСОНАЛОМ

ПЕРСОНАЛ»

40–43 ТРУДОВОЕ ЛЕТО
В НАЧАЛЕ ИЮНЯ НАЧИНА-
ЕТСЯ СТРОЙОТЯДОВСКАЯ
КАМПАНИЯ

ПОДДЕРЖКА»

44–47 ОБЩЕСТВЕННО-
ПОЛЕЗНЫЕ ЗАНЯТИЯ
ОТРАСЛЕВЫЕ ВУЗЫ
РАЗРАБАТЫВАЮТ
СОЦИАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ

ОБРАЗОВАНИЕ»

48–51 ИНКУБАТОР ИДЕЙ
СТУДЕНТЫ РЕШАЮТ ЗАДАЧИ
В БИЗНЕС-ПОДРАЗДЕЛЕНИЯХ
ВУЗОВ

52–55 СИНЕРГИЯ
ДЛЯ ВСЕОБЩЕЙ ПОЛЬЗЫ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ
ВУЗЫ УКРЕПЛЯЮТ
МЕЖДУНАРОДНЫЕ СВЯЗИ
56–59 ГРАНТЫ НА РАЗВИТИЕ
СОХРАНЕНИЕ МОЛОДЫХ
КАДРОВ НА ДАЛЬНЕМ
ВОСТОКЕ ЯВЛЯЕТСЯ
ПРИОРИТЕТНОЙ ЗАДАЧЕЙ
ГОСУДАРСТВА

ИСТОРИЯ»

60–63 ЗАКЛАДКА ТРАНСИБА
АЛЕКСАНДР III НАЗЫВАЛ
ПРОЕКТ ВЕЛИКИМ
НАРОДНЫМ ДЕЛОМ

БИБЛИОТЕКА
КОРПОРАТИВНОГО
УНИВЕРСИТЕТА РЖД »
64 ОБЗОР ДЕЛОВОЙ
ЛИТЕРАТУРЫ

РЕДАКЦИЯ

ДИРЕКЦИЯ

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
Е.С. МЕЛЬНИКОВА
ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА
С.Ф. ШАТКОВСКИЙ

РЕДАКТОРАТ

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Д.Л. КРАВЧЕНКО
ШЕФ-РЕДАКТОР
И.В. ЗАМУРУЕВА

СЛУЖБА ВЫПУСКА

ВЫПУСКАЮЩИЙ РЕДАКТОР М.А. ЛОБОВ
БИЛЬДРЕДАКТОР Е.Н. МАЛЫШЕВА
ПРЕДПЕЧАТНАЯ ПОДГОТОВКА, ВЁРСТКА
Т.В. МАЦИЕВСКАЯ
ЦВЕТКОРРЕКЦИЯ М.Ю. САЯНОВ

КОРРЕКТУРА

ЗАВЕДУЮЩАЯ ОТДЕЛОМ О.В. ПОДКОЛЗИНА

НАД НОМЕРОМ РАБОТАЛИ:

ЮЛИЯ АНТИЧ, СЕРГЕЙ ВОЛКОВ, НАДЕЖДА КОЖУХОВА,
ВЛАДИМИР МАКСАКОВ, ВИТАЛИЙ МАСЛЮК,
НАТАЛЬЯ РЕНЬЕР, 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: 30.05.2023 г.

Подписано ФАКТИЧЕСКИ: 30.05.2023 г.

ИЗДАНИЕ ЗАРЕГИСТРИРОВАНО В ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЕ

ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ СВЯЗИ,

ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

И МАССОВЫХ КОММУНИКАЦИЙ.

СВИДЕТЕЛЬСТВО О РЕГИСТРАЦИИ:

Эл № ФС 77-70104 от 16 июня 2017 года

Железнодорожники в ногу с наукой



Россия заинтересована в МТК Восток – Запад

Глава Правительства РФ Михаил Мишустин подтвердил заинтересованность государства в развитии международного транспортного коридора Восток – Запад на пленарном заседании Российско-китайского экономического форума в Шанхае. Премьер отметил, что в новых геополитических условиях сотрудничество в сфере транспорта имеет ключевое значение. «Мы заинтересованы в дальнейшем развитии международного коридора «Россия» в восточном направлении с выхо-

дами в КНР, в том числе через Казахстан и Монголию, что нужно для обеспечения бесшовной логистики от Санкт-Петербурга до Владивостока и увеличения товарооборота», – подчеркнул Михаил Мишустин.

Китайская сторона предложила проекты создания совместных логистических центров. Также поднимались вопросы оптимизации логистических цепочек и минимизации сроков прохождения таможенных процедур для перевозки продукции и оборудования.

Глава РАН академик Геннадий Красников и генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров подписали соглашение о сотрудничестве, сообщает телеграм-канал холдинга. Документ предусматривает совместную разработку инновационных технологий и технических средств железнодорожного транспорта, соответствующих мировому уровню, и продвижение их на российский и зарубежные рынки; стимулирование инновационных процессов, ориентированных на повышение эффективности деятельности РЖД; содействие развитию железнодорожной науки и практической реализации научных знаний и разработок. Также среди актуальных вопросов взаимодействия РЖД и РАН значатся квантовые коммуникации, цифровая трансформация, кибербезопасность, развитие высокоскоростного железнодорожного движения, экологическая эффективность и ресурсосбережение.



НЕ ПРОСТО СЛОВА

Очевидно, что сегодня возросла актуальность выстраивания новых устойчивых логистических цепочек и ускоренного развития международных маршрутов. Этой работе мы придаём большое значение как в рамках ЕврАзЭС, так и за его пределами, в том числе по проекту коридора Север – Юг. Буквально на днях мы с иранскими коллегами подписали соглашение о прокладке участка железной дороги Решт – Астара. Это позволит связать российские порты на Балтике и северных морях с иранскими портами на побережье Персидского залива и Индийского океана. Строительство новой ветки начинается уже в текущем году. Взаимодействие в контексте создания этого коридора ведётся в тесном партнёрстве с Азербайджаном. Мы рассчитываем на скорейшее завершение подготовки и подписания соответствующих документов в трёхстороннем формате с участием азербайджанской стороны... <...> Полноценный запуск данного маршрута позволит обеспечить ежегодный транзит до 30 млн тонн грузов. Эта железная дорога сможет конкурировать за грузопотоки с традиционными торговыми путями, будет способствовать появлению новых региональных транспортных и производственных центров на всём евразийском пространстве, а это десятки тысяч рабочих мест, дополнительные возможности для развития всех стран – членов ЕврАзЭС.

Владимир Путин, президент РФ, выступление на пленарном заседании Евразийского экономического форума 24 мая 2023 года

Стремление к трансграничной связанности



Генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров, принимая участие по видеосвязи в четвёртой встрече руководителей железных дорог государств – членов Шанхайской организации сотрудничества (ШОС), отметил: магистральная железнодорожная сеть стран – участниц ШОС превышает 340 тыс. км, на эти государства приходится ¼ мирового железнодорожного грузооборота. Перевозки по сети РЖД в сообщении со странами ШОС в 2022 году составили 202 млн тонн (+8,1% к 2021 году). В I квартале объём перевозок по сети РЖД в сообщении со странами ШОС вырос на 47,5%.

Ключевым элементом региональной связанности и конкурентоспособности экономик стран ШОС Олег Белозёров назвал международные транспортные коридоры. «Мы заинтересованы в создании постоянного механизма информационного взаимодействия, который позволял бы обмениваться национальными планами по развитию инфраструктуры и наилучшими практиками по ликвидации узких мест. Такой механизм мог бы со временем стать инструментом обеспечения трансграничной связанности сети железных дорог ШОС», – отметил глава РЖД.

Корпоративная система управления получила премию

Корпоративная система управления данными ОАО «РЖД» (КСУД) отмечена премией Data Award 2023. Проект стал лучшим в номинации «За обеспечение качества данных». Награду вручили начальнику Департамента информатизации холдинга «РЖД» Кириллу Семиону. Система включает четыре компонента: глоссарий, содержащий порядка 17 тыс. бизнес-терминов, репозиторий форм и аналитических справок, банк метаданных, а также систему построения диаграмм жизненного цикла и потоков данных. Сейчас КСУД используют почти 9 тыс. сотрудников компании.



ОАО «РЖД»

Приказано строить

РЖД участвуют
в развитии городов
Дальнего Востока



123RF/LEGION-MEDIA

В России реализуется уникальный проект по реновации городов Дальнего Востока. Цель – сделать их центрами притяжения людей, ресурсов и капитала. Осуществить масштабные планы невозможно без развития железных дорог и железнодорожной инфраструктуры.

Планировка территорий

На сегодняшний день проект реновации дальневосточных городов предполагает создание 25 мастер-планов городов. «На цели реализации мастер-планов предусмотрены дополнительные лимиты финансирования: 5 млрд руб. в год на благоустройство городов и 100 млрд руб. как отдельный дальневосточный лимит в программу инфраструктурных бюджетных

кредитов на 2023–2024 годы», – отметил министр РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики Алексей Чекунков во время итогового заседания коллегии ведомства 19 мая.

По его словам, подъём Дальнего Востока – это национальный приоритет на весь XXI век.

В марте президент России Владимир Путин провёл совещание по развитию городов Дальнего Востока.

В ходе мероприятия главе государства были представлены мастер-планы Читы, Южно-Сахалинской и Улан-Удэнской агломераций, а также двух столиц БАМа – Тынды и Северобайкальска («Пульт управления» писал об этом в № 89).

«Если взять последние 10 лет, то за это время мы добились заметных результатов в рамках развития экономики, инфраструктуры и социальной сферы Дальнего Востока. Вместе с тем предстоит приложить серьёзные усилия, чтобы кардинально повысить качество жизни людей в дальневосточных регионах, создать комфортную и безопасную городскую среду, решить инфраструктурные, экологические проблемы, придать дополнительный импульс деловым инициативам, открыть новые возможности и перспективы для образования, трудоустройства и самореализации граждан», – сказал тогда глава государства.

Итогом совещания стало 51 поручение Владимира Путина. Они были опубликованы 5 мая. В реализации части из них примет участие ОАО «РЖД».

Так, совместно с Минэкономразвития, Федеральной корпорацией по поддержке малого и среднего предпринимательства предстоит разработать корпоративные программы по развитию малого и среднего предпринимательства в городах, расположенных в зоне БАМа.

Кроме того, в связи с необходимостью увеличения пропускной способности Восточного полигона нужно будет разместить предприятия сервисного обслуживания Байкало-Амурской магистрали, включая узловые мультимодальные транспортно-логистические площадки, в городских округах Северобайкальск и Тынды.

Ускорение на отдельных участках

Сразу несколько поручений президента связано со строительством и реконструкцией железнодорожной инфраструктуры. Так, предстоит обеспечить внесение в российское законодательство изменений для обеспечения возможности строительства и эксплуатации специальных устройств (грузовых конвейерных, канатных, рельсовых на магнитной тяге) для транспортировки грузов через государственную границу РФ.

Будут синхронизированы сроки строительства железнодорожной ветки Чойбалсан – Бичигт (Монголия)

Тема номера Развитие»



ИВАН ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

со сроками развития железнодорожной станции Соловьёвск и железнодорожного пункта пропуска через государственную границу Соловьёвск.

Также государство заинтересовано в ускорении реконструкции железнодорожной станции Забайкальск. Станция является крупнейшим по объёму железнодорожных перевозок пунктом пропуска между Россией и Китаем. На станции работает несколько

приёмо-отправочных парков, что позволяет производить работу с грузовыми, пассажирскими поездами, а также перестановку вагонов с колеи 1435 мм на колею 1520 мм и обратно.

ОАО «РЖД» последовательно занимается развитием этого транспортного узла. В конце прошлого года была завершена первая очередь проекта развития станции Забайкальск. Тогда был открыт обновлённый при-

ёмо-отправочный парк. В нём железнодорожники удлинители приёмо-отправочные пути китайской колеи 1435 мм, провели укладку 24 стрелочных переводов, построили соединительные пути с контейнерным терминалом.

«Станция и железнодорожный пограничный пункт пропуска Забайкальск вместе с терминалами по обработке поездопотоков представляют собой уникальный транспортный узел. Целевая задача развития Забайкальска состоит не только в снятии ограничений, но и в создании достаточных резервов провозной и пропускной способности», – говорил ранее генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров.

Проект развития станции позволил существенно увеличить пропускные способности трёх станционных парков. Была выполнена реконструкция парка погранично-таможенного контроля, реконструиро-

ской агломерации предстоит построить путепроводы через железнодорожные пути.

«В части проблем с транспортом и пробками на дорогах одной из основных причин является разделение города – у нас две реки и две железнодорожные магистрали в городе. При этом всего два путепровода через Транссиб. Мы ездим через переезды с обычными шлагбаумами. Соответственно, город стоит. Решение – безусловно, строительство путепроводов, в мастер-плане они предусмотрены», – рассказал глава Республики Бурятия Алексей Цыденов.

Одно из поручений Владимира Путина касается развития рельсового транспорта Южно-Сахалинской агломерации. ОАО «РЖД» совместно с Сахалинской областью уже прорабатывают вопрос реализации проекта «Городская электричка». Так, в прошлом году с участием РЖД были созданы два транспортно-пересадочных узла (Привокзальный и Алые Розы). Кроме того, было

Станция Забайкальск вместе с терминалами по обработке поездопотоков представляют собой уникальный транспортный узел. Целевая задача состоит не только в снятии ограничений, но и в создании достаточных резервов провозной и пропускной способности

ван пункт перестановки вагонов, построена сортировочная система узкой колеи. Также на станции построены складские помещения, крытые платформы для погрузочных работ, котельная и другие объекты. На сегодняшний день общий объём вложений составляет более 18 млрд руб.

Привести в движение

Развитие любого города невозможно без развития транспорта, дорожно-уличной сети. Сразу несколько поручений главы государства касаются этого. Так, предполагается строительство в Северобайкальске надземного пешеходного перехода над железнодорожными путями от Ленинградского проспекта до Пляжного проезда. В Чите и в границах Улан-Удин-

увеличено количество рейсов пригородных поездов по маршруту Южно-Сахалинск – Дальнее-1 – Южно-Сахалинск с четырёх до 12. В результате пассажиропоток на этом направлении вырос более чем в три раза.

«В перспективе за счёт создания шести транспортно-пересадочных узлов и 18 станций на пути от места проживания до новых точек роста мы сможем нарастить объёмы перевозок в несколько раз. Эффект развития железной дороги особенно масштабно проявится в черте Южно-Сахалинска. Она не только свяжет ключевые инвестиционные проекты, но и будет способствовать развитию прилегающих территорий в интересах населения и бизнеса», – считает губернатор Сахалинской области Валерий Лимаренко. **ПАРКЕТ**

Виталий Маслюк

Предстоит приложить серьёзные усилия, чтобы кардинально повысить качество жизни людей в дальневосточных регионах, создать комфортную среду, решить инфраструктурные проблемы, придать дополнительный импульс деловым инициативам



Коридор ВОЗМОЖНОСТЕЙ



ВИКТОР КАЗАРИН

МТК Север – Юг становится важнейшей составляющей развития экономики страны

Отечественные производители товаров заключают всё большее количество контрактов с партнёрами из Индии, Ирана, стран Персидского залива и Азиатско-Тихоокеанского региона. В условиях переориентации грузовых потоков на новые рынки стратегическую важность для экономики страны приобрело развитие международного транспортного коридора (МТК) Север – Юг.

Для увеличения грузопотока по этому направлению Правительство РФ и частный бизнес наращивают инвестиции в строительство инфраструктуры и покупку активов.

Стратегическое направление

Первый заместитель председателя Правительства РФ Андрей Белоусов во время своего выступления на XIV Международном экономическом форуме «Россия – исламский мир: KazanForum» отметил важность транспортного коридора Север – Юг: «Он является составной частью процесса становления многополярного мира, глубинной, фундаментальной тенденцией переноса экономической активности на юг и юго-восток. Это перспективное направление, которое будет развиваться и в будущем».

По словам заместителя председателя Правительства РФ Марата Хуснуллина, развитие транзитных маршрутов на направлениях Каспийского региона, Южной и Юго-Восточной Азии, стран Персидского залива является приоритетом для Российской Федерации. «Мы считаем, что к 2025 году грузооборот в этом направлении должен вырасти в два раза – не менее чем до 30 млн тонн, а к 2030 году – до 35 млн тонн. Это на 155% больше по отношению к 2021 году», – отметил он на форуме в Казани.

В настоящее время Правительство РФ ведёт работу по реализации дорожной карты развития МТК Север – Юг, а общий объём инвестиций в период до 2030 года составит около 250–280 млрд руб.

В ходе транспортно-логистической конференции «PRO//Движение. Поволжье», прошедшей 24 мая в ОЭЗ «Алабуга» в Татарстане, заместитель генерального директора ОАО «РЖД» – начальник Центра фирменного транспортного обслуживания Алексей Шило отметил, что в этом году объёмы перевозки грузов по всем трём направлениям МТК Север – Юг увеличились в полтора раза в сравнении с уровнем прошлого года, до 3,2 млн тонн. «Цифры абсолютно рекордные. Мы никогда столько не возили», – отметил он.

В объёмах это, может быть, пока не так много, но важна динамика, в том числе и увеличения номенклатуры грузов, перевозимых по этим трём веткам, добавил Алексей Шило.



Пограничный участок западной ветки МТК Север – Юг



МТК Север – Юг является составной частью процесса становления многополярного мира, глубинной, фундаментальной тенденцией переноса экономической активности на юг и юго-восток

Пункты пропуска

Для ускорения транзита, экспорта и импорта грузов с учётом развития международных транспортных коридоров, в том числе Север – Юг, важное значение имеет модернизация пунктов пропуска.

Так, для развития МТК Север – Юг на территории России ОАО «РЖД» планирует строительство новой станции Самур-2 (Северо-Кавказская железная дорога) с пунктом пропуска в непосредственной близости от российско-азербайджанской границы.

24 мая состоялась рабочая встреча начальника СКЖД Сергея Задорина и главы Республики Дагестан Сергея Меликова, в ходе которой обсуждался вопрос перевода приграничного участка Дербент – Самур на систему тяги переменного тока и модернизация железнодорожного пункта пропуска Дербент в рамках развития инфраструктуры западного маршрута МТК Север – Юг.

В I квартале текущего года через этот пограничный переход проследовало более 2,2 млн тонн грузов и 10,3 тыс. контейнеров ДФЭ, что, соответственно, почти вдвое и в четыре раза больше, чем за аналогичный период 2022 года.

Станция Самур-2 станет стыковым пунктом на западной ветке

В этом году объёмы перевозки грузов по всем трём направлениям МТК Север – Юг увеличились в полтора раза в сравнении с уровнем прошлого года, до 3,2 млн тонн

МТК Север – Юг и будет оснащена современным оборудованием, отвечающим международным стандартам. Реализация проекта к концу 2025 года позволит достичь провозной способности 15 млн тонн грузов в год.

Станция Самур-2 возьмёт на себя функции железнодорожного пункта пропуска через госграницу РФ. Проведение грузовых операций, связанных с погрузкой и выгрузкой, на станции не предполагается, поэтому проектировщики закладывают создание инфраструктуры и техническое оснащение станции только для быстрой и качественной, максимально автоматизированной обработки поездов.

Согласно проекту предусматривается установка в южной и северной горловинах станции Самур-2 интегрированного поста диагностики подвижного состава и взвешивающего оборудования, в южной горловине – стационарного инспекционно-досмотрового комплекса для таможенного контроля прибывающих с азербайджанской стороны грузовых поездов.

Дополнительно во входных горловинах станции будут установлены системы видеонаблюдения и досмотра вагонов в составе поезда, включая подвагонное пространство.

Строительство дороги в Иране

В середине мая состоялось подписание межправительственного соглашения между Ираном и РФ о сотрудничестве по строительству железной дороги Решт – Астара. Это недостающий участок железной дороги западной ветки коридора Север – Юг протяжённостью 170 км. Согласно документу, стороны будут совместно финансировать проектирование, строительство, а также поставки товаров и услуг. Предполагаемый срок строительства нового участка – не менее трёх лет. Отсутствующий железнодорожный участок позволит соединить линии, расположенные на западной ветке коридора Север – Юг.

«В соответствии с соглашением строительство должно составить четыре года. Уже идёт проектирование, геологоразведка. И мы планируем, что в III квартале 2027 года или к концу 2027 года полностью все работы должны быть завершены», – сообщил первый вице-премьер РФ Андрей Белоусов.

Россия выделит межгосударственный кредит на 1,3 млрд евро для строительства железнодорожной ветки Решт – Астара, сообщил журналистам в Тегеране вице-премьер Александр Новак. Общая стоимость проекта, по его словам, составляет 1,6 млрд евро.

«Введение в эксплуатацию участка железной дороги позволит усилить связь с грузопотребляющими центрами Ирана, логистической сетью и портами перевалки стран Персидского залива, снизить транзитное время перевозки грузов по МТК в Индию более чем в два раза, способствуя общему росту товарооборота и экспорта транспортных услуг», – считает директор по комплексным транспортным проектам Центра экономики инфраструктуры Кирилл Тюленев.

Источник инвестиций

Российские власти понимают необходимость привлечения сегмента частного бизнеса к реализации строительства инфраструктуры коридора. Об этом свидетельствует поручение президента, в котором сказано, что до 1 июня Правительство РФ совместно с Российским союзом промышленников и предпринимателей должны принять меры по привлечению средств частных инвесторов для реализации проектов по строительству отдельных объектов МТК Север – Юг.

По словам ведущего эксперта УК «Финам Менеджмент» Дмитрия Баранова, частные инвесторы готовы вкладывать средства при условии реальных сроков окупае-



АРХИВ/ИД/ГУДОКО

мости, гарантии возврата и сохранения средств, также им может потребоваться софинансирование со стороны государства. «Им требуются конкретные проекты, инвестирование «вообще» их вряд ли заинтересует», – считает он.

При этом эксперт отметил, что в качестве инвесторов могут выступить компании самых разных отраслей, важно соблюсти вышеназванные условия. Например, строительство каких-либо энергетических объектов могут профинансировать энергетики, а строительство складских объектов – логистические или транспортные компании.

Группа компаний «Дело» совместно с партнёрами из стран Персидского залива уже рассматривают возможность строительства новой железной дороги с шириной колеи 1520 мм от азербайджано-иранской границы до иранского порта Бендер-Аббас.

По словам председателя совета директоров ГК «Дело» Сергея Шишкарёва, специалисты Группы компаний уже провели «предметные переговоры» с компаниями из Ирана, Омана, Катар и ОАЭ, которые готовы стать участниками возможного консорциума по строительству и эксплуатации новой железной дороги на условиях концессии. «Мы видим, что широкая колея, которая могла бы пройти параллельно участку Решт – Астара и дальше с выходом на порты Персидского залива, – окупаемый проект», – заявил Сергей Шишкарёв.

По предварительным оценкам, инвестиции в проект составят 18,5 млрд евро. При этом доходы от эксплуатации дороги за 40 лет после строительства в виде налоговых поступлений в бюджеты стран – участников консорциума составят 20 млрд евро, и ещё 70 млрд евро – дополнительные пря-

мые и косвенные доходы участников проекта.

По экспертным оценкам ГК «Дело», объём перевозок по МТК Север – Юг может достичь 60 млн тонн в год к 2030 году и 100 млн тонн к 2050 году. Объём контейнерных отправок – 1 млн ДФЭ и порядка 2 млн ДФЭ соответственно.

Морская составляющая также необходима

Для полноценного функционирования МТК и увеличения объёмов грузопотока по коридору Север – Юг необходимо наличие флота и портовой инфраструктуры в Каспийском бассейне.

«Важной представляется необходимость формирования флота в Индийском океане для обеспечения морского плеча коридора и развитие инфраструктуры на Каспии», – сказал на полях форума председатель Совета директоров FESCO Андрей Северилов.

При этом он обратил внимание участников форума на сложности, с которыми в настоящее время сопряжена покупка новых судов. Тем не менее важной составляющей компания видит формирование собственного флота на Каспии.

Компания FESCO также планирует построить в Казани мультимодальный логистический комплекс, который станет хабом для консолидации грузов на пути в Иран.

В особой экономической зоне «Лотос», расположенной в Астраханской области, граничащей со странами Каспийского бассейна, в 40 км от Астрахани, на пересечении МТК Север – Юг начинаются

Частные инвесторы готовы вкладывать средства при условии реальных сроков окупаемости, гарантии возврата и сохранения средств, также им может потребоваться софинансирование со стороны государства

масштабные работы по строительству инфраструктуры.

«Мы приступаем к главному этапу обустройства территории 8-го и 9-го причалов порта Оля – строительству инфраструктуры на площади около 16 га. Прошли все необходимые конкурсные процедуры, заключён контракт с подрядчиком», – сказал генеральный директор АО «ОЭЗ «Лотос» Сергей Милушкин, выступая на KazanForum.

Согласно договору с ООО «Нагваль Стройтех» будут построены открытые площадки для перевалки контейнеров и генеральных грузов, закрытый склад для комплектования контейнеров сборными грузами, административное здание управления портов, подкрановые пути, подъездная автомобильная дорога, а также необходимая инфраструктура для функционирования порта. Плановый запуск объектов в эксплуатацию – 2024 год. Стоимость – более 1,9 млрд руб., деньги на их строительство выделены из федерального бюджета. Расчётный грузооборот по генеральным грузам с вводом этих причалов составит более 1 млн тонн в год, по контейнерным грузам – 53 тыс. контейнеров в год.

Первая очередь портовой ОЭЗ будет представлять современный терминал для приёма контейнерных и генеральных грузов, а также масляный и зерновой терминалы. Общая мощность – около 3 млн тонн грузов в год. Инвестиции резидентов в первый этап составят более 3 млрд руб.

Вторая очередь предполагает строительство нового грузового порта в районе ильмена Забурунный с созданием порядка 18 причалов. Общая сумма заявленных инвестиций действующих резидентов портовой ОЭЗ на реализацию проектов первого и второго этапов составляет 29 млрд руб.

Детали сотрудничества

Иран также намерен участвовать в «морской» программе. Главы России и Ирана договорились о создании совместного предприятия для приобретения и строительства судов, а также для организации транспортировки грузов по МТК Север – Юг. На этой основе подписано соглашение между иранской стороной и конвергенционным клубом МТК Север – Юг о строительстве и приобретении 20 судов.

В соответствии с соглашением будет разработан план по

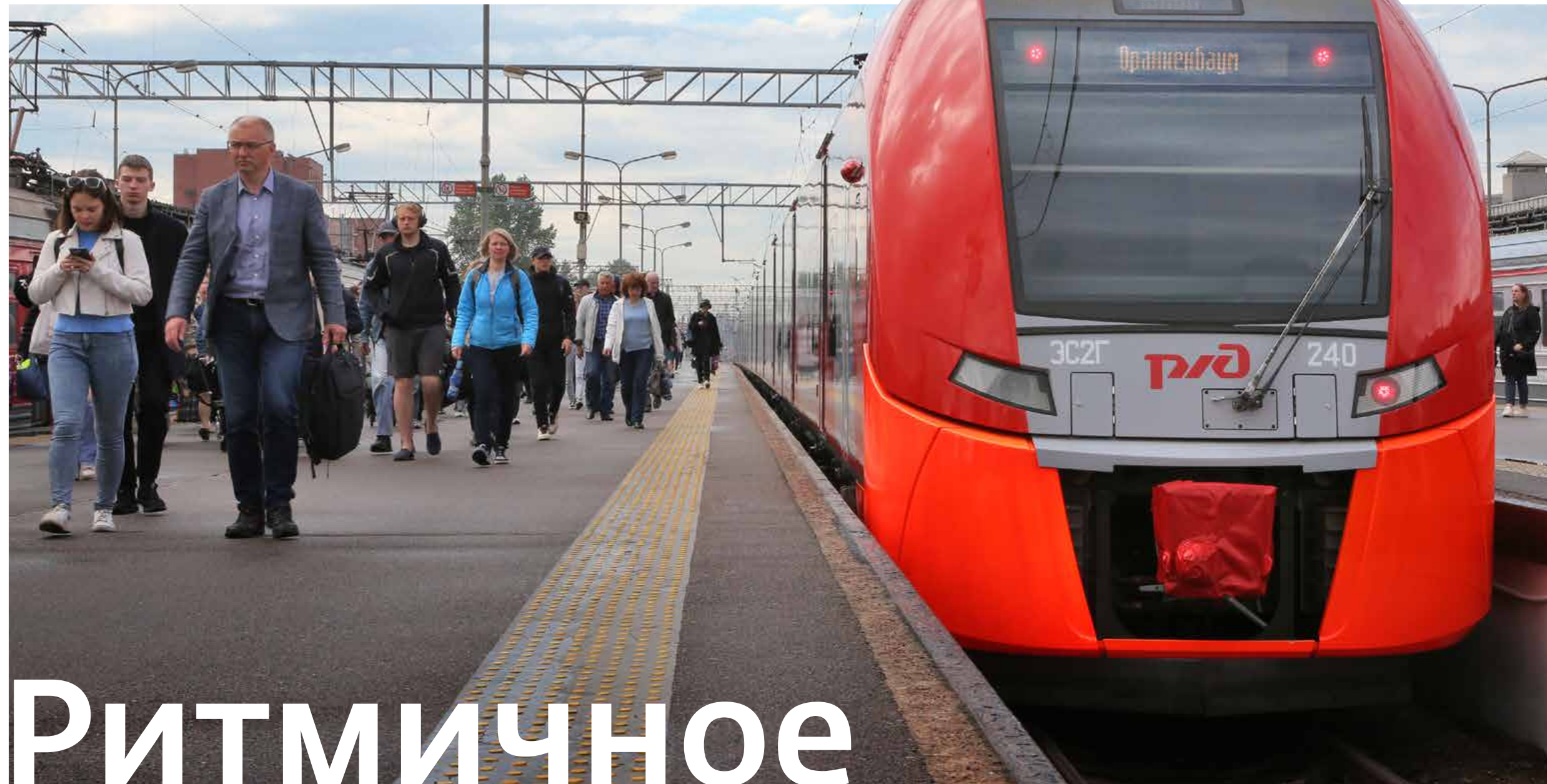
обеспечению портов грузами с использованием ресурсов и возможностей сторон для выполнения комбинированной перевозки, а также строительства судов.

Вице-премьер РФ Александр Новак в мае в ходе своего визита в Тегеран говорил: «Мы обсуждали эти вопросы (взаиморасчётов. – Ред.) очень подробно сегодня, был и Минфин, и Центральный банк с нашей стороны и со стороны иранских коллег. Могу сказать, что у нас уже порядка 80% взаиморасчётов идут в национальных валютах: в риалах и в рублях. Рассматривали также валюты других стран, в том числе юань, это одно из направлений, которое в будущем может стать расчётной единицей».

Между тем в мае в Иране открылось представительство ВТБ. Это первый российский банк, открывший представительство в Иране. У ВТБ есть филиалы в Индии и Китае, а также ряд дочерних банков за рубежом, в том числе в Армении, Азербайджане, Казахстане, Белоруссии. Эти страны также заинтересованы в увеличении объёмов грузопотока по коридору Север – Юг.

ПУЛЬТ

СЕРГЕЙ ВОЛКОВ



Ритмичное развитие

Электрички в Санкт-Петербурге стали городскими

Санкт-Петербург стал ближе к реализации проекта «Городская электричка» – в конце мая на одном из самых напряжённых участков балтийского направления Октябрьской железной дороги Ораниенбаум – Санкт-Петербург запущено тактовое движение пригородных поездов. Теперь в самое востребованное у пассажиров утреннее и вечернее время поезда на участке ходят с интервалом всего в пятнадцать минут.

Комплексный подход

Санкт-Петербургская агломерация – вторая по численности населения в России после Московской. В её границах проживают и постоянно работают порядка 6 млн 710 тыс. человек. Транспортные связи внутри агломерации обеспечиваются главным образом пригородными электропоездами, автобусами, метро.

Развитие Санкт-Петербургского транспортного узла предполагает комплексный подход и одновременное улучшение улично-дорожной сети, наземного общественного транспорта, а также железнодорожного сообщения.

Напомним, ОАО «РЖД» совместно с властями Санкт-Петербурга и Ленинградской области реализует «Концепцию по развитию железнодорожной инфраструктуры в целях организации пригородных и внутригородских пассажирских перевозок в Санкт-Петербургском железнодорожном узле».

Документ предполагает, в частности, вывод транзитного грузового движения за пределы города, увеличение размеров движения пригородных поездов, реконструкцию вокзалов, платформ, а также создание двух маршрутов городской электрички – в виде полукольца.

Движение в такт

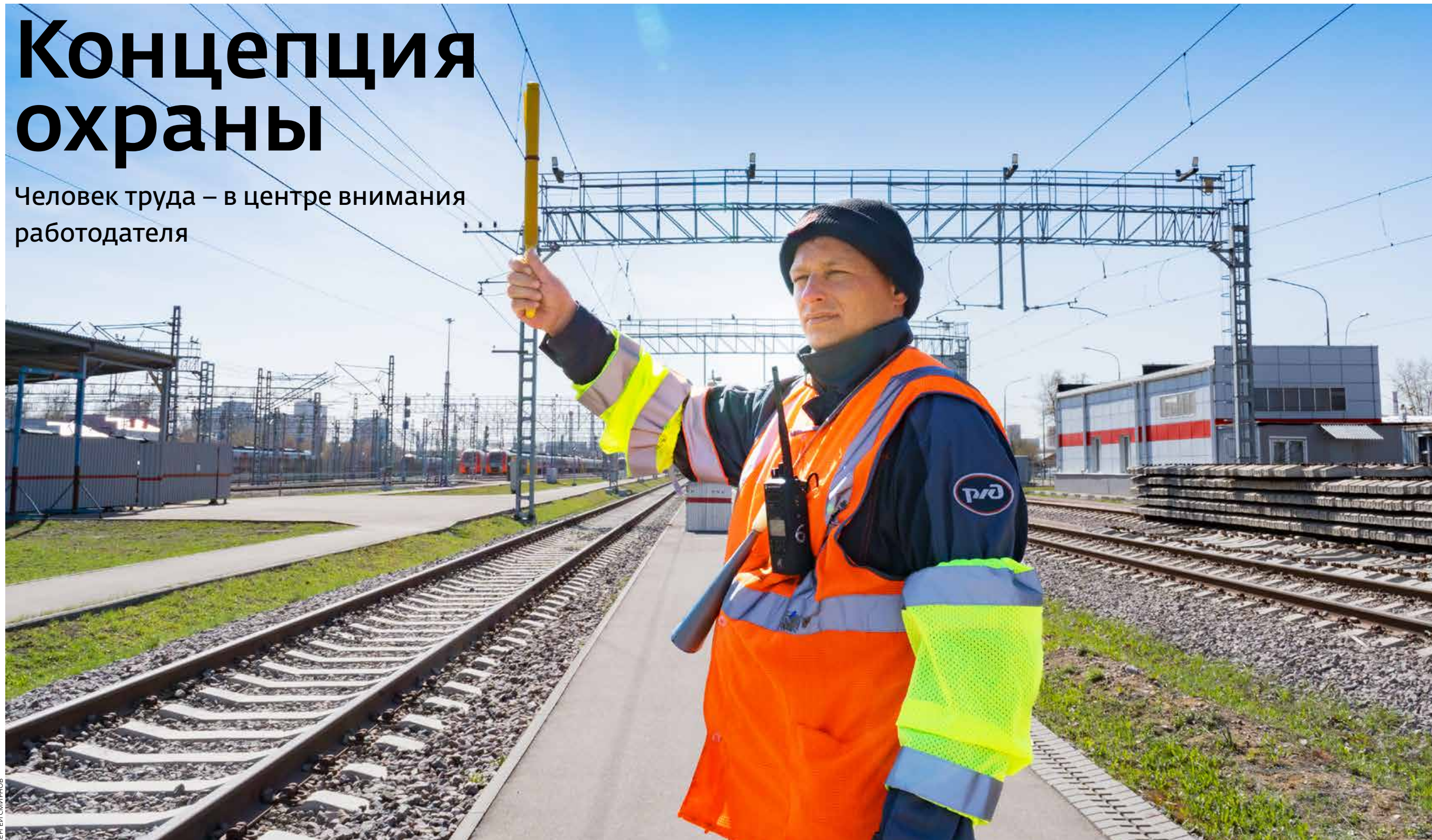
Для того чтобы железнодорожный транспорт был востребован у горожан, важно сокращать интервалы движения электричек. Это значительно повышает привлекательность железнодорожного транспорта и снижает нагрузку на улично-дорожную сеть.

«Преимущества железнодорожного транспорта – это надёжность, экологичность, комфортность. Удобно, когда поезда идут не по расписанию, а по интервалу», – сказал заместитель генерального директора ОАО «РЖД», генеральный директор АО «Скоростные магистрали» Олег Тони, выступая перед студентами Россий-



Концепция охраны

Человек труда – в центре внимания
работодателя



В ОАО «РЖД» сформирована система управления безопасностью производственных процессов. Эффективность этой системы достигается в результате использования безопасных технологий и оборудования, индивидуальных средств защиты. Надо отметить, что культура безопасности встроена в деятельность всех подразделений компании.

От руководства компании требуется ставить цели, быть лидерами в их достижении, управлять рисками и при этом пропагандировать приоритет охраны труда над производственными вопросами. Весь персонал компании, каждый работник должен иметь соответствующие компетенции, быть ответственным за соблюдение техники безопасности на рабочем месте и при этом вовлечённым в общую задачу холдинга – стремлению к нулевому травматизму. Наконец, производственный процесс должен быть технологичным, с использованием современного и безопасного оборудования.

В 2019 году правлением компании была одобрена новая политика в области охраны труда, окружающей среды и промышленной безопасности. В документе сказано: «ОАО «РЖД» считает охрану труда и окружающей среды, промышленную и пожарную безопасность неотъемлемым элементом своей деятельности и одним из своих долгосрочных приоритетов. Никакие соображения экономического, технического или иного характера не могут быть приняты во внимание, если они противоречат требованиям к обеспечению безопасности работников компании, населения и экологии».



123RF/LEGION-MEDIA



АРХИВ/ИД «ТУДОК»

В ОАО «РЖД» развивается система управления охраной труда (СУОТ). Она включает в себя нормативные и правовые акты компании (более 250 нормативных и организационно-методических актов по охране труда верхнего уровня) и, кроме того, подразумевает обучение персонала. Это не только привычные методы обучения, но формат оценочных сессий для руководителей среднего звена.

Программа проведения оценочных сессий направлена на повышение уровня знаний и выработку навыка принятия эффективных безопасных решений. Так, в прошлом году в компании были проведены

124 оценочные сессии, которые позволили проверить уровень компетенций 2,5 тыс. руководителей среднего звена. Навыки модераторов оценочных сессий получили 307 специалистов.

На сети дорог действуют вагоны охраны труда. Начальники этих вагонов оказывают методическую помощь при обучении работников и ведут профилактическую работу по охране труда в линейных подразделениях филиалов ОАО «РЖД».

Составной частью СУОТ является создание безопасных условий труда и быта работников. По итогам прошлого года в компании улучшены условия более чем на 43 тыс. рабочих мест.

Риск-ориентированный подход внедрён во всех подразделениях производственного блока «Российских железных дорог»



МАКСИМ ГРИГОРЬЕВ

Целенаправленная работа по приведению рабочих мест с вредными условиями труда к требованиям норм охраны труда позволила снизить их количество на 9,5%

Важное значение в СУОТ имеет институт уполномоченных по охране труда, они способствуют принятию работодателем мер профилактики производственного травматизма. В 2022 году из 13 тыс. уполномоченных по охране труда в коллективах были отмечены премией более 6,7 тыс., а 49 из них присвоено звание «Лучший уполномоченный по охране труда».

Как сообщили «Пульту управления» в Департаменте экологии и техносферной безопасности (ЦБТ), на мероприятия по улучшению условий и охраны труда компания направляет не менее 0,7% от общих годовых затрат ОАО «РЖД» по основным видам де-

ятельности (без учёта затрат на спецодежду, спецобувь и другие средства индивидуальной защиты, медосмотры), что превышает показатель, установленный в Трудовом кодексе РФ, в 0,2% от общих годовых затрат.

Не секрет, что наиболее частой причиной травмирования является человеческий фактор. В связи с этим в холдинге ведётся большая работа по профилактике травматизма. Какими методами пользуются в ЦБТ, «Пульту управления» выяснил у Андрея Лисицына, начальника Департамента экологии и техносферной безопасности.



АЛЕКСАНДР САВЕРКИН/ИД «ГУДОК»

– В холдинге «РЖД» работает система оценки профессиональных рисков. Расскажите, как построена эта работа?

– Риск-ориентированный подход внедрён во всех подразделениях производственного блока «Российских железных дорог». В компании разработаны стандарт организации «Система управления охраной труда. Профессиональные риски. Общие положения» и «Методика анализа и оценки профессиональных рисков работников ОАО «РЖД».

Также разработана Автоматизированная система управления профессиональными рисками (АС ПР), в которую интегрирована методика по формированию мероприятий по улучшению условий и охраны труда на основе оценки профессиональных рисков.

Система управления профессиональными рисками основывается на принципах превентивности и постоянного улучшения и имеет многоуровневую структуру, охватывающую всю компанию. С помощью АС ПР

делаются расчёты по оценке уровня профессиональных рисков и формируются мероприятия по их снижению.

Могу отметить, что за последние пять лет (с 2018 по 2022 год) снизились показатели производственного травматизма и, соответственно, коэффициента его частоты: общего – на 26,7%, тяжёлого – на 31,5% и смертельного – на 28,5% (коэффициент частоты общего снижен на 23%, смертельного – на 21%).

Целенаправленная работа по приведению рабочих мест с вредными условиями труда к требованиям норм охраны труда позволила снизить их количество на 9,5%. Уделяем внимание созданию комфортных условий для работников, в том числе учитываем потребности в санитарно-бытовых помещениях.

Всё это вместе – система оценки и контроля, а также проводимые мероприятия – позволяет улучшить условия труда работников и сделать их более безопасными.

– В марте этого года введён мобильный модуль КСОТ-П «Навигатора безопасности» с функцией обратной связи. Можете поделиться результатами – какие замечания поступают от работников и как быстро они решаются?

– Да, для более активного вовлечения сотрудников всех уровней в работу по выявлению нарушений в вопросах охраны труда в холдинге в рамках работы по цифровой трансформации операционных систем разработан «Навигатор безопасности». С 27 января 2023 года запустили мобильный модуль КСОТ-П «Навигатора безопасности» в пилотную эксплуатацию на полигоне Октябрьской железной дороги. С его помощью начали автоматизированный сбор несоответствий по охране труда.

Замечания, выявленные работниками, поступают руководителю в момент регистрации с оповещением на электронную почту (или личную, или корпоративную), после чего руководитель цеха/участка принимает решение – выполняет/устраняет сам или передаёт на вышестоящий уровень при необходимости выделения дополнительных временных, материальных и (или) финансовых затрат либо для принятия

решения о передаче структурному подразделению (смежному) другого филиала.

Характер поступаемых замечаний широкий – от приведения к нормативу территории до ремонта зданий. Всего за весь период зафиксировано 416 нарушений, из них устранено 266. В работе находятся 123 замечания; неподтверждённых – 27 (замечания, которые были внесены в начале проекта без привязки к рабочему месту в тестовом режиме).

К мобильному модулю сейчас подключены 72 работника. Создан чат для поддержки по работе в функционале МРМ КСОТ-П, в котором участвуют 56 сотрудников. А для ввода замечания с мобильного телефона подключены 48 человек.

По предварительным результатам пилотной эксплуатации можно отметить, что программный продукт служит эффективным инструментом для внесения выявленных замечаний по вопросам охраны и условий труда, а также для оперативного устранения нарушений. Благодаря этому работники могут получить обратную связь о реакции на поступившие замечания.

ПУЛЬТ

БЕСЕДОВАЛА НАДЕЖДА КОЖУХОВА



НАТАЛЬЯ КУЗЬМИНА/ИД «ГУДОК»



123RF/LEON-MEDIA



СЕРГЕЙ БРЫЗАГЛО/ИД «ТУДОК»

«Зелёный» форум

Руководство холдинга поддерживает эковолонтерство

В Санкт-Петербурге 24 мая представители холдинга «РЖД» приняли участие в организованном Госкорпорацией «Росатом» и

Федеральным агентством по делам молодёжи Молодёжном дне X Невского международного экологического конгресса.

Молодёжный день проходил под девизом «Экология – моя идеология», в нём приняли участие представители власти, образова-

тельных учреждений, общественных организаций, крупных корпораций.

Об экологических направлениях деятельности ОАО «РЖД» на пленарных сессиях молодёжного «зелёного» форума рассказали руководители Департамен-

Предлагаем задуматься, как, участвуя в процессе переработки и снижая потребление, можно сделать наш мир немножко лучше и чище

та социального развития (ЦСР) и Департамента экологии и технообезопасности (ЦБТ).

«Сегодня в компании семь направлений волонтерства, в которых хотя бы раз приняли участие 135 тыс. добровольцев. В 2022 году проведено более 400 экологических акций, в том числе шесть общесетевых», – отметила начальник ЦСР Юлия Алексеева. Она подчеркнула, что экологическое мышление должно быть дополнительным надпрофессиональным навыком каждого инженера, и обозначила перспективные направления специальностей будущего: устойчивое развитие, экологическая и климатическая безопасность, экономика природопользования, экологический менеджмент.

Заместитель начальника ЦБТ Максим Полищук напомнил, что железнодорожный транспорт, при общей протяжённости магистралей в 85,6 тыс. км, является самым экологичным в России. Этот тренд удаётся поддерживать благодаря электрификации (сегодня электрифицировано 44,1 тыс. км линий), обновлению подвижного состава, использованию низкоуглеродных источников энергии (природного газа, аккумуляторных батарей, водородных элементов).

На сети дорог действуют производственные экологические лаборатории центров охраны окружаю-

щей среды РЖД: 55 стационарных, 64 – на автомобильном ходу, 12 экологических вагонов-лабораторий, два передвижных экологических поста. В компании автоматизируются системы экологического мониторинга, внедряются принципы экономики замкнутого цикла. Например, действуют три установки по переработке резинотехнических изделий и отработанных шин, три установки по переработке отработанных железобетонных шпал, а также 94 фандомата для пластиковых бутылок и алюминиевых банок.

На Молодёжном дне холдинг представляли более 30 эковолонтеров с восьми железных дорог, они обменялись лучшими практиками с представителями «зелёного» направления других организаций.

«Межкорпоративный обмен опытом очень ценен, – уверена одна из участниц форума, техник по труду Вологодской дистанции гражданских сооружений Северной дирекции по эксплуатации зданий и сооружений Регина Удалова. – Сегодня актуальны не только традиционные субботники и высадка деревьев, но и развитие интеллектуального эковолонтерства: осознанное потребление, устойчивое развитие, снижение экологического следа. У нас в Вологде мы проводим занятия по этим темам и видим интерес не

только работников структурных подразделений РЖД, но и сторонних организаций. Сегодня всё больше осознанных людей, которые задаются вопросами, как экологично делать покупки или домашнюю уборку. Очень важно, что в РЖД поддерживается эковолонтерство».

Ответственный подход к сортировке и переработке отходов был представлен на форуме в интерактивной зоне РЖД. Регина Удалова и её единомышленники – заместитель начальника производственного отдела Московско-Павелецкой дистанции гражданских сооружений Антон Гаревских и ведущий специалист Дирекции социальной сферы Куйбышевской магистрали Анастасия Биктимирова – приглашали участников форума поиграть в «экошашки», сделанные из сложно перерабатываемого тетрапака, пройти квест «Секреты переработки», проверив знания по раздельному сбору отходов, и получить насыщенный железом «железнодорожный коктейль» – свежевыжатый яблочный сок в яблоке.

«Мы предлагаем задуматься, как, участвуя в процессе переработки и снижая потребление, можно сделать наш мир немножко лучше и чище», – говорит Антон Гаревских.

НАТАЛЬЯ РЕНЬЕР,
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ



123RF/LEGION-MEDIA

Медики РЖД
на передовой борьбы
с сердечно-сосудистыми
заболеваниями

Приём врача

Борьба с сердечно-сосудистыми заболеваниями (ССЗ) – приоритет для большинства стран мира. Ведь на сегодняшний день болезни системы кровообращения являются ведущими среди причин смертности населения, в том числе людей трудоспособного возраста. ОАО «РЖД» – одна из первых компаний, которая к вопросу профилактики и лечения ССЗ стала подходить системно.

Останавливаться опасно для жизни

Для того чтобы переломить ситуацию с заболеваемостью сердца и сосудов, в России с 2019 года реализуется федеральный проект «Борьба с сердечно-сосудистыми заболеваниями».

Нацпроект предусматривает профилактику ССЗ за счёт повышения доступности оказания помощи, закупки оборудования, реконструкции больниц. Также ведётся разъяснительная работа о вреде потребления табака и алкоголя. Отдельно необходимо мотивировать россиян к физической активности и правильному питанию.

Пандемия COVID-19 затормозила диагностику, профилактику и лечение заболеваний кардиологического профиля. И как необратимое следствие, смертность от ССЗ снова начала расти по всему миру. Однако в РФ ситуацию удалось оперативно стабилизировать – в абсолютном отношении в 2022 году по сравнению с 2021 годом число умерших от болезней системы кровообращения сократилось на 126 тыс. человек.

«Мы прошли тяжёлое ковидное время. Но система здравоохранения в целом и система «РЖД-Медицина» в частности вышли с честью из данного испытания. Мы видим уменьшение отрицательных статистических показателей и увеличение продолжительности жизни. Но останавливаться рано», – отметила во время межрегиональной междисциплинарной научно-практической конференции «Актуальные вопросы диагностики и лечения сердечно-сосудистых заболеваний» руководитель Координирующего центра по реализации федерального проекта «Борьба с сердечно-сосудистыми заболеваниями» Елена Мазыгула.

Конференцию 16 мая организовала Центральная дирекция здравоохранения ОАО «РЖД» (ЦДЗ). Цель – познакомить кардиологов и смежных специалистов



БРОНИСЛАВ СУРИН/ИД «УДОК»

России и ближнего зарубежья с последними научными достижениями и практическими работками в области профилактики и лечения ССЗ.

«Прогресс в сфере лечения сердечно-сосудистых заболеваний происходит очень быстро, его необходимо отслеживать и внедрять. В сети

«РЖД-Медицина» по всей стране накоплен огромный практический опыт по лечению патологий в данной области. Мы выступили с инициативой проведения подобной конференции и обмена опытом со всеми, кто находится на передовой по спасению людей», – прокомментировала начальник ЦДЗ Елена Жидкова.

Прогресс в сфере лечения сердечно-сосудистых заболеваний происходит очень быстро, его необходимо отслеживать и внедрять. В сети «РЖД-Медицина» по всей стране накоплен огромный практический опыт по лечению патологий в данной области

В конференции приняли участие практикующие врачи, представители лечебных учреждений, федеральных медицинских центров, учёные, клиницисты. Благодаря офлайн- и онлайн-формату число участников превысило тысячу.

«Являясь одним из крупнейших стратегических предприятий страны, «Российские железные дороги» заботятся о своих сотрудниках, развивая не только практическое здравоохранение, но и научную составляющую обширной медицинской деятельности», – отметила в своём приветствии к участникам конференции руководитель Федерального медико-биологического агентства Вероника Скворцова.

Гораздо ниже среднего

По словам Елены Жидковой, компания реализует сразу несколько программ, направленных на

чальник отдела планирования и организации медицинской помощи ЦДЗ Наталья Костенко.

Установить наблюдение

Как показывает статистика Минздрава, более 75% россиян в возрасте от 45 до 49 лет с неблагоприятными исходами, связанными с болезнями системы кровообращения, не обращались за медицинской помощью в течение последних двух лет. Для профилактики риска внезапной смерти от сердечно-сосудистых заболеваний необходимо ежегодно проходить профилактические осмотры, диспансеризацию. И в первую очередь мужчинам трудоспособного возраста.

«Свыше 98% железнодорожников проходят диспансеризацию, это позволяет выявлять на ранней стадии все риски и с ними работать. Является важным и диспансерное наблюдение – его проходят порядка 90% железнодорожников из

Являясь одним из крупнейших стратегических предприятий страны, «Российские железные дороги» заботятся о своих сотрудниках, развивая не только практическое здравоохранение, но и научную составляющую обширной медицинской деятельности

профилактику ССЗ. Так, в ОАО «РЖД» принята Целевая комплексная программа по снижению заболеваемости и предотвращению смертности от болезней системы кровообращения.

«Также предусмотрены дополнительные услуги в рамках диспансеризации, добровольного медицинского страхования. Проводятся Школы здоровья. Большая программа мероприятий прописана и в рамках Года здоровья, который идёт в РЖД», – сказала Елена Жидкова.

Благодаря такому комплексному подходу показатель смертности от сердечно-сосудистых заболеваний в ОАО «РЖД» на сегодня в три раза ниже, чем в целом в России, подчёркивает на-

группы риска на регулярной основе», – отметила Наталья Костенко.

Не дать болезни шанса

Болезни сердечно-сосудистой системы – основная причина внезапных ухудшений состояния здоровья на рабочем месте и потери профессиональной пригодности. И это ещё одна мировая тенденция.

Поэтому отдельное внимание в ОАО «РЖД» уделяется здоровью членов локомотивных бригад. Перечень обследований обязательного медицинского осмотра у машинистов и их помощников шире. Начиная с 35 лет раз в четыре года им про-



водится холтеровское мониторирование ЭКГ, начиная с 40 лет – УЗИ сердца и нагрузочные пробы, а с 50 лет эти исследования проводятся ежегодно. Если у человека есть риск развития заболевания – также каждый год независимо от возраста.

Отметим, что на 100 проведённых в ОАО «РЖД» осмотров уровень профессиональной непригодности составляет 0,5%. Это минимум, который держится последние несколько лет.

Также на 45% снижен уровень отстранений от рейсов. Сейчас на 10 тыс. проведённых осмотров пять человек не допускаются к работе. Чаще всего из-за простуды, респираторных заболеваний, добавляют в ЦДЗ.

Технологии контролируют самочувствие
Телемедицина – это возможность дистанционного взаимодействия медицинских работников с пациентами. Она выручила врачей и пациентов во время коронавирусных ограничений. Од-

нако, считают отраслевые медики, телемедицина полезна и при наблюдении больных с ССЗ.

Клиническая больница «РЖД-Медицина» г. Санкт-Петербург одной из первых среди железнодорожных клиник стала внедрять эту технологию. По словам главного врача Петра Громова, пилотный проект «Телемедицинские консультации» позволил увеличить доступность врачебных консультаций без посещения медицинской организации.

Телемедицинская консультация (ТМК) для пациента с болезнью системы кровообращения позволяет осуществлять контроль состояния здоровья, оперативно проводить оценку результатов диагностических исследований и лабораторных анализов, заключений специалистов, а также определять показания для проведения очной консультации, дополнительного обследования, тактики лечения.

Для ОАО «РЖД» именно ТМК даёт возможность дистанционной консультации пациентов в ли-

Свыше 98% железнодорожников проходят диспансеризацию, это позволяет выявлять на ранней стадии все риски и с ними работать. Является важным и диспансерное наблюдение – его регулярно проходят порядка 90% железнодорожников из группы риска

нейных учреждениях здравоохранения, не имеющих специалистов кардиологического профиля. По словам Петра Громова, это экономит время и средства пациентов на получение своевременной, качественной, квалифицированной, специализированной медицинской помощи.

При этом возможностей у ТМК ещё больше. Например, в перспективе можно внедрить индивидуальное сопровождение лечащим врачом при

установке пациенту носимого устройства (мониторинг ЭКГ). Информационный сигнал врачу при патологических изменениях будет передаваться в режиме реального времени.

Кроме того, телемедицинское наблюдение повышает мотивацию к здоровому образу жизни и прививает привычку обращаться за помощью к врачу.

ПУЛЬТ

Виталий Маслюк

МНЕНИЯ



АНТОН НОВОДЕЖИКИН/ТАСС

ГАЛИНА КАРЕЛОВА, заместитель председателя Совета Федерации:
– В России борьба с заболеваниями сердечно-сосудистой системы является одним из приоритетов государственной социальной политики. Совет Федерации уделяет особое внимание этой теме, системно работает совместно

с профессиональным сообществом, общественными организациями. Сенаторы содействуют развитию сосудистых центров, внедрению инновационных технологий в медицинскую практику и реализации масштабных акций, направленных на профилактику и сохранение здоровья граждан России. Мы с огромным уважением относимся ко всей команде медиков ОАО «РЖД». У нас очень много совместных программ и проектов. Например, в феврале текущего года с большой командой «РЖД-Медицины» запустили проект «Онкопатруль». Ра-

ботающие россияне смогли пройти медицинские осмотры. Акция прошла успешно, и мы рекомендовали всем крупным корпорациям подхватить этот опыт и провести такую серьёзную работу. «РЖД-Медицина» первая включилась и в федеральный проект «Профилактический щит страны». Вместе мы сделаем много для повышения качества медицинских услуг и доступности медицинской помощи. Кроме того, мы рады изучать и каждый раз видеть успехи и победы в реализации Года здоровья в ОАО «РЖД». Это опыт, который

необходимо брать другим корпорациям и использовать в работе по оздоровлению и профилактике заболеваний.



ИД «ТАСС»

БАДМА БАШАНКАЕВ, заместитель председателя комитета Госдумы по охране здоровья:
– Для меня очень важно, что команда отраслевых

медиков конкурентна и востребована в непростой кардиологической среде. Врачи ОАО «РЖД» сделали большое дело – только за прошлый год более 5 тыс. пациентов оказана высокотехнологическая медицинская помощь.



ЕГОРАЛЕНКО/ТАСС

ВИКТОР ЧЕРЕПОВ, вице-президент Российского союза

промышленников и предпринимателей по социальной политике и трудовым отношениям:
– Сердечно-сосудистые заболевания прежде всего поражают мужчин трудоспособного возраста, что в конечном итоге отражается на экономических показателях всей страны. ОАО «РЖД» – самый большой член РСПП по количеству работников и лидер в реализации корпоративных программ здоровья и инициатив, касающихся профилактики, лечения и реабилитации работающего населения.



ЛИЧНЫЙ АРХИВ

ИГОРЬ БУХТИЯРОВ, директор Научно-исследовательского института медицины труда имени академика Н.Ф. Измерова, доктор медицинских наук, профессор, член-корреспондент Российской академии наук:
– Взаимодействие нашего института с ЦДЗ на протяжении многих лет является важным источни-

ком знаний об отрасли. В стране сложилась система центров профпатологии – есть федеральные и региональные. Их чуть больше 100, при этом 33 центра профпатологии созданы в системе ОАО «РЖД». Это существенная доля. Можно сказать, что в области профессиональной медицины, профилактики железнодорожная отрасль является передовой. Ведь от самочувствия железнодорожников зависит и безопасность движения поездов, безопасность пассажиров. Для исключения рисков большинство работников подлежат диспансеризации.



Люди больше всего заботятся о физическом и ментальном здоровье. Занимаются спортом, пьют витамины, ходят к психологу. Но многие забывают, что есть и социальное здоровье, которое нужно поддерживать и укреплять. Как это сделать, разбирался «Пульт управления».

Под термином «социальное здоровье» подразумевается способность взаимодействовать с людьми и формировать значимые отношения. Если у человека с социальным здоровьем всё в порядке, то он легко

адаптируется к различным межличностным отношениям и ситуациям.

«Социальное здоровье человека является одним из основных аспектов его общего здоровья и включает в себя физические, психические и социальные аспекты. Это означает, что социальное здоровье связано с тем, насколько успешно человек взаимодействует с окружающей средой, социальными группами и обществом в целом», – говорит психосоматолог Екатерина Тур.

Специалисты отмечают несколько признаков социального здоровья:

- 1) Держать в балансе личное и социальное время.
- 2) Прочные семейные и дружеские связи.

Социальное здоровье человека является одним из основных аспектов его общего здоровья и включает в себя физические, психические и социальные аспекты

- 3) Быстрая адаптация к любым ситуациям.
- 4) Понимание своих личных границ и отстаивание их.
- 5) Уважение к другим людям.
- 6) Способность оставаться собой в любой ситуации.
- 7) Умение самовыражаться.

«Важно отметить, что социальное здоровье не ограничивается только наличием круга друзей или финансовой стабильности. Оно также включает в себя умение эффективно общаться и решать конфликты, уважать других людей и их мнения, поддерживать социальную, оптимальную для себя, связь с миром и тому подобное. Это помогает человеку не только на рабочем месте, но также в личной жизни и при взаимодействии с другими людьми в социальной сфере», – отмечает Екатерина Тур.

По словам психолога Инессы Спинки, на социальное здоровье негативно влияет цифровизация. Дистанционная занятость, службы доставки, с одной стороны, являются благами цивилизации, с другой – благодатной почвой для развития социальных болезней.

«Важно поддерживать своё социальное здоровье. Ведь зачастую корни проблемы кроются гораздо глубже, и нежелание контактировать с другими членами общества является сигналом к тому, что нужно пройти полный чек-ап организма. Также в зоне риска находятся жители мегаполисов, у которых есть возможности изолироваться от общества в своих жилищах и пользоваться различными благами цивилизации, чтобы не выходить из дома. В азиатских странах это уже становится проблемой, в Японии для таких граждан даже придумали отдельный термин «хикикомори». К слову, некоторые не сразу становятся затворниками, а начинают с того, что заменяют реальное общение виртуальным, постепенно отказываясь и от последнего», – говорит Инесса Спинка.

Социальное здоровье можно укреплять и развивать. Это достаточно легко и не требует больших усилий.

- 1) Общаться с людьми. «Общаясь каждую неделю минимум с пятью людьми, мы можем почувствовать себя счастливее. Причём неважно, с кем именно мы взаимодействуем: с родственником, другом, коллегой или товарищем по танцам. Главное, чтобы связь с этими людьми имела для нас значение», – говорит директор по связям с общественностью ООО «Профит Маркетинг» Станислав Скопылатов.
- 2) Заниматься саморазвитием. По словам Станислава Скопылатова, чем больше человек знает о себе и окружающем мире, тем проще находить общий язык с разными людьми. «Не бойтесь пробовать новые вещи, экспериментировать и учиться на своих ошибках – это сделает вас более мудрыми и уверенными в своих силах», – говорит он.
- 3) Попробовать себя в коллективных занятиях. «Общение один на один – важный фактор для поддержания социального здоровья. Но не менее значимо и чувство общности. Обрести его можно при участии в волонтерских движениях, а также при посещении различных кружков по интересам», – уверен Станислав Скопылатов.

«Социальное здоровье начинается, когда мы умеем и способны совместить личную жизнь, здоровье и участие в социальной жизни. Когда мы не отделяем себя от общества как такового, не чувствуем этого отделения, а если чувствуем, то способны понять, в чём оно и что нам может помочь этот социальный разрыв преодолеть. Более того, это то, как мы общаемся, как мы участвуем в социальной жизни. И если люди будут иметь базовое психологическое здоровье, навыки ненасильственного общения, они будут открыты и открыто говорить о своих травмах, работать с ними», – говорит психолог Анна Рязанова.

Дарья Чикиркина



Дела людей дела

РЖД реагируют на вызовы в работе с персоналом

В о Владивостоке с 17 по 20 мая прошла встреча руководителей по управлению персоналом. Ежегодно представители кадрового блока со всей сети встречаются, чтобы не только подвести итоги, но и обсудить основные вызовы и наметить конкретные решения для их преодоления. Ключевой темой этого года стали вопросы привлечения и удержания специалистов, в том числе на Дальнем Востоке. Кроме этого впервые состоялась церемония награждения премией РЖД в области управления персоналом.

Рынок соискателя

В этом году местом проведения форума заместителей руководителей холдинга «РЖД» по кадрам и социальным вопросам стала Дальневосточ-

ная железная дорога. Во Владивосток приехали 75 руководителей компании со всей сети – заместители начальников дорог, филиалов, дочерних об-

ществ. Девиз этого года – «Люди. Вызовы. Решения». И, по словам заместителя генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрия Шаханова, это неслучайно. «В этих трёх составляющих – люди, вызовы, решения – вся содержательная часть работы социально-кадрового блока и состоит. Нам необходимо превратить вызовы в возможности с максимальным ориентиром на людей», – сказал он.

Ключевым вызовом не только для ОАО «РЖД», но и для всех работодателей является конкурентная борьба за персонал. В последнее время она только усилива-

ется: рынок работодателя превратился в рынок соискателя.

Как рассказал начальник Департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Сергей Саратов, в компании готовились к этому, поэтому предприняли ряд шагов на опережение. Была сформирована концепция позиционирования бренда работодателя (см. справку), открыты центры рекрутинга, работает Карьерный портал, активно используются современные рекламные продукты.

Но этого недостаточно. «Необходимо менять отношение руководителей к персоналу: нужно удерживать существующих работников, создавать эффективные инструменты адаптации, прагматично реализовывать молодёжную политику», – считает Сергей Саратов.

В ОАО «РЖД» сформирована концепция позиционирования бренда работодателя, открыты центры рекрутинга, используются современные рекламные продукты, работает Карьерный портал, используются современные рекламные продукты

Самая острая проблема – на Восточном полигоне. Чтобы привлечь высококвалифицированный персо-

нал, нужны новые формы занятости и оплаты труда, опорные посёлки и станции. «Основными задачами в сфере управления персоналом считаю удержание профессиональных кадров на дороге и сохранение традиционных ценностей. Это сложно с учётом демографии и тенденций, но внимание, которое уделяет сотрудникам ДВЖД компания, позволяет предлагать специалистам льготы, зональные надбавки, улучшать рабочие места и многое другое, – бесценно, – говорит Евгений Вейде.

Лидеры компании Работа кадрового блока ОАО «РЖД» строится по двум направлениям. Первое – выполнение базовых HR-показателей, связанных с подбором, адаптацией,



обучением, оценкой работников, их мотивацией. Второе направление – решение актуальных для компании задач в режиме проектной работы. Особенно-стью форума стало вручение первой премии в области управления персоналом, за проекты, которые были инициированы и реализованы филиалами. По словам Сергея Саратова, на соискание награды рассматривались самые актуальные, востребованные и нестандартные проекты.

Всего было подано более 160 проектов в семи номинациях.

Так, в номинации «Приглашаем в команду» победу одержал проект Дирекции тяги (ЦТ) «Приведи друга». Для привлечения в локомотивные депо новых работников в ЦТ запустили реферальную программу. Работник рекомендует своему другу стать помощником машиниста в РЖД и получает за это вознаграждение. Благодаря проекту в дирекции увеличилось количество кандидатов на обучение, а также выросло число принятых работников по профессиям «помощник машиниста» и «машинист локомотива». Всего количество «приведённых» кандидатов на обучение превысило 200 человек.

Центральная дирекция инфраструктуры (ЦДИ) получила «золото» в номинации «Ведём за собой». Её проект «Ассамблея наставников» позволил соз-

дать коммуникационную площадку наставников ЦДИ и студентов вузов железнодорожного транспорта. Обмен мнениями и опытом позволяет совершенствовать процессы наставничества в ЦДИ, повышать вовлечённость и мотивацию железнодорожников.

Сразу в двух номинациях жюри присудило победу Центральной дирекции по ремонту пути. Отмечен проект «Процессный подход в управлении персоналом. Календарь HR». В дирекции создали удобный инструмент системного планирования работы кадрового блока с учётом многозадачности их трудовой деятельности. Также в числе победителей проект «ТОП ЦДРП. Реализация потенциала талантливой профессиональной молодёжи». Его участниками стали порядка 4,5 тыс. работников. Учитывая высокую заинтересованность рабочей молодёжи в карьерном продвижении в ЦДРП, было принято решение о формировании молодёжного кадрового резерва.

Главный вычислительный центр РЖД с проектом «Дни карьеры» стал лидером в номинации «Думаем о будущем». Во время Дней карьеры проводятся мероприятия, позволяющие улучшить информирование сотрудников о возможностях карьерного роста в компании. Благодаря проекту удалось вдвое сократить

Проект «Ассамблея наставников» подразумевает создание коммуникационной площадки наставников ЦДИ и студентов вузов железнодорожного транспорта. Обмен мнениями и опытом позволяет совершенствовать процессы наставничества

число сотрудников, уволившихся по причине неудовлетворённости этим фактором.

Отметили члены жюри и работу АО «Федеральная пассажирская компания». Проект NPS HR, который повысил удовлетворённость работников компании благодаря развитию внутренней клиентоориентированности в подразделениях по управлению персоналом, стал лучшим в номинации «Создаём атмосферу».

Среди победителей и Западно-Сибирская железная дорога. Проект «Цифровой турнир», который продвигает культуру безопасности среди работников и формирует личную ответственность за безопасность производственного процесса, получил первую премию в номинации «Учим новому».

Виталий Маслюк

СПРАВКА

В ноябре 2022 года в ОАО «РЖД» было утверждено ценностное предложение работодателя – те преимущества и возможности работы в РЖД, которые отличают компанию от других работодателей.

Такой подход позволяет транслировать смыслы, которые понятны и близки молодёжи, – это масштабность задач компании и её вклада в развитие страны, технологичность продуктов и услуг, забота о людях и окружающей среде, возможности для роста и развития сотрудников.

Слоганы «РЖД – для людей дела» и «РЖД. Мы – люди дела» можно увидеть на рекламных конструкциях в городах и во время корпоративных мероприятий.

Персонал➤

ДМИТРИЙ ПАРАМОНОВ,
РУКОВОДИТЕЛЬ ЦЕНТРАЛЬНОГО
ШТАБА РОССИЙСКИХ
СТУДЕНЧЕСКИХ ОТЯДОВ



ИД «Гудок»



Трудовое лето

В начале июня начнётся стройотрядовская кампания

Российские студенческие отряды (РСО) существуют в России с 2004 года. Студенты вузов и средних профессиональных учебных заведений работают на различных промышленных и сельскохозяйственных объектах, в сфере обслуживания, детских лагерях, санаториях и проводниками железных дорог. «Пульт управления» побеседовал с руководителем Центрального штаба российских студенческих отрядов Дмитрием Парамоновым о том, как пройдёт новый трудовой семестр для студентов в этом году.

БРОНИСЛАВ СУРИН/ИД «ГУДОК»



ЦДИ



ЦДИ



АЛЕКСАНДР ДРЯЧЕВ/ИД «ГУДОК»

– В начале июня стартует трудовой семестр студентов вузов и СПО. Расскажите, на каких направлениях в этом году они будут работать?

– В этом году более 200 000 студентов из 81 региона страны будут работать в составе студенческих отрядов.

Ребята отправятся на строительные объекты и производства сферы сельского хозяйства, будут обеспечивать сервисное обслуживание в отелях и пансионатах, осуществлять работу в качестве медицинского персонала в учреждениях здравоохранения, организовывать досуг в детских лагерях, а также трудиться на объектах ОАО «РЖД».

– Сколько студентов будет работать на объектах ОАО «РЖД»?

– В 2023 году более 12 000 студентов будет привлечено к работе на предприятиях холдинга: это проводники пассажирских вагонов, которые будут работать в составе АО «ФПК», вожатые в детских лагерях и представители строительного направления на объектах Восточного полигона.

– С каждым годом количество желающих проявить себя в студотрядах увеличивается. Работодатели активно подключаются к этой деятельности, видят они в бойцах своих потенциальных работников?

В 2023 году более 12 тыс. студентов будет привлечено к работе на предприятиях холдинга, это проводники пассажирских вагонов, которые будут работать в том числе в составе АО «ФПК»

Участники студенческих отрядов – это молодые специалисты, которые имеют подготовку и заинтересованы в получении профессионального опыта и новых знаний на практике. Сегодня РСО формируют кадровый резерв страны

– Ежегодно количество работодателей растёт. В этом году появятся новые всероссийские трудовые проекты строительного и сервисного направлений, а также будет увеличено количество трудоустроенных ребят по всем направлениям.

Есть много примеров, когда из бойца студенческого отряда молодой человек становится сотрудником компании. РСО дают возможность студенту получить первый профессиональный опыт в компании мечты. А для того чтобы этот опыт был успешным, ребята предварительно осваивают программу профессионального обучения, готовятся к трудовому сезону.

– **Какая зарплата у стройотрядовцев?**

– Зарботная плата зависит от направления деятельности отряда, региона, в котором ребята работают. Главная мотивация для студента – это получение профессионального опыта и работа в команде, здесь они развивают свои навыки.

– **На ваш взгляд, в чём секрет востребованности студотрядовского движения в настоящее время?**

– Участники студенческих отрядов – это молодые специалисты, которые имеют подготовку и заинтересованы в получении профессионального опыта и новых знаний на практике. Сегодня РСО формируют кадровый резерв страны и осуществляют работу в социально значимых сферах. Наши ребята – будущие профессионалы, которые уже в студенчестве получают управленческий опыт и практические знания.

Сильное преимущество студенческих отрядов – возможность в летний период трудоустроить большое количество ребят на сезонные работы. Сейчас мы развиваем IT-отряды, работаем со

школьниками и большое внимание уделяем специализированным отрядам, где ребята трудоустраиваются по той специальности, по которой обучаются.

ПУБЛИКАЦИЯ

БЕСЕДОВАЛА ДАРЬЯ ЧИКИРКИНА

СПРАВКА

В этом году для бойцов РСО завершилась школа подготовки командных составов линейных студенческих отрядов Всероссийского студенческого трудового проекта «БАМ 2.0». Командиры и мастера, выбранные из 70 участников школы, подготовили студенческие отряды к летнему трудовому сезону. В течение трёх дней обучения ребята прошли тренинги, получили информацию, познакомились с непосредственным работодателем. Также они обсудили бытовые вопросы и всё, что касается формирования отряда и подготовки к трудовому сезону.



ЦДИ



Общественно полезные занятия

Отраслевые вузы разрабатывают социальные проекты



Пять отраслевых университетов стали победителями грантового конкурса Федерального агентства по делам молодёжи (Росмолодёжь). Их социальные проекты, направленные на решение общественных задач, получают финансовую поддержку из средств федерального бюджета и будут реализованы до конца этого года.

Конкурс «Росмолодёжь. Гранты» проходит с 2011 года и входит в проектную линейку АНО «Россия – страна возможностей». Принять в нём участие могут школьники и студенты, некоммерческие организации (в том числе молодёжные и детские общественные объединения), высшие учебные заведения.

В этом году конкурс среди университетов стартовал в январе. «Вузы всегда были центром притяжения ребят, которые хотят двигать российскую науку, культуру, реализовывают свои идеи, стимулирующие технологическое и экономическое развитие страны. В стенах университетов происходит реальная консолидация знаний, которая позволяет двигаться как каждому студенту по отдельности, так и учебному заведению в целом. Поэтому в процессе создания социальных лифтов для молодёжи мы уделяем особое внимание возможностям в студенческой среде», – рассказала руководитель Росмолодёжи Ксения Разуваева.

Организаторы получили 2293 заявки от 340 учебных заведений. Их проекты были направлены на решение социальных проблем университетов, регионов и страны в целом. Всего было представлено 15 номинаций: #создавай_возможности (организация занятости молодёжи); #точка_притяжения (развитие «точек притяжения», в том числе создание зон активности студентов); #объединяй (поддержка межкультурного диалога и развитие международного сотрудничества); #защищай (противодействие идеологии экстремизма и терроризма в молодёжной среде); #стирай_границы (работа с людьми с ограниченными возможностями здоровья); #сохраняй_природу (экологическое просвещение); #двигай_сообщества (поддержка и развитие студенческого сообщества и органов студенческого самоуправления); #вдохновляй (поддержка творческих инициатив и развитие культурно-образовательной среды); #береги (содействие развитию гражданской идентичности и со-

Поддержка»



хранение семейных ценностей); #открывай_страну (развитие молодёжного туризма); #будь_здоров (популяризация спорта и здорового образа жизни); #помни (сохранение исторической памяти); #расскажи_о_главном (развитие молодёжных медиа); #МЫВМЕСТЕ (развитие и поддержка добровольчества); #ты_не_один (профилактика негативного девиантного поведения и социализация молодёжи).

Итоги конкурса были подведены в конце апреля этого года. 687 проектов из 184 вузов стали победителями. Общий объём финансирования составил свыше 898 млн руб. (максимальный размер одного гранта – 15 млн руб.).

В числе грантополучателей – пять отраслевых университетов. Так, Российский университет транспорта (МИИТ) получит два гранта на общую сумму свыше 1 млн руб. на реализацию проек-

тов «Школа медиа РУТ (МИИТ)» (номинация #расскажи_о_главном) и «Выезд шефско-патриотического отряда «Ельня» (номинация #помни). «Школа медиа РУТ (МИИТ)» – проект, направленный на обучение студентов мастерству производства актуального контента. Он будет состоять из курса лекций, мастер-классов и практических занятий по освоению диджитал-навыков (видеосъёмке, фотосъёмке, подкастам, веб- и

Вузы всегда были центром притяжения ребят, которые хотят двигать российскую науку, культуру. В стенах университетов происходит реальная консолидация знаний, которая позволяет двигаться как каждому студенту, так и учебному заведению

моушн-дизайну и копирайтингу). После проведения обучения планируется выпуск серий разноформатного контента, посвящённого выпускникам вуза, которые добились успеха в профессии. Они поделятся своим опытом, чтобы мотивировать молодёжь заниматься наукой и изучать инженерное дело. Шефско-патриотический отряд «Ельня» РУТ (МИИТ) отправится в поездку в места боевой славы Великой Отечественной войны. Выезд будет приурочен к вступлению студентов и преподавателей МИИТа в состав 6-й дивизии народного ополчения Дзержинско-

ской деятельности, содействие развитию молодёжной политики и студенческого самоуправления. «В 2022 году в рамках фестиваля прошли мероприятия по четырём направлениям: история университета, экология, спорт и творчество, в которых приняли участие более 1200 первокурсников. В 2023 году благодаря гранту от Росмолодёжи проект будет масштабирован», – отметили в университете.

Самарский государственный университет путей сообщения получил грант в размере 75 тыс. руб. на проведение серии профилак-

«Я – Наставник!» (номинация #двигай_сообщество), «Студенческая спартакиада «СтудОлимп» (номинация #будь_здоров), «Всероссийский фестиваль студенческих строительных и транспортных отрядов «БАМ – твой второй путь!» (номинация #создавай_возможности). Общий объём финансирования проектов составил 3,2 млн руб.

Сибирский государственный университет путей сообщения (СГУПС) получил грант в размере 817 тыс. руб. на создание инверсивного добровольческого пространства «Мы_рядом!» (номи-



Российский университет транспорта (МИИТ) получит два гранта на общую сумму свыше 1 млн руб. на реализацию проектов «Школа медиа РУТ (МИИТ)» и «Выезд шефско-патриотического отряда «Ельня»

го района Москвы, которая в 1941 году участвовала в боевых действиях в Ельнинском районе Смоленской области.

Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I удостоен гранта в размере 374 тыс. руб. за проект «Фестиваль первокурсника» (номинация #вдохновляй). Основной целью проекта является адаптация студентов первого курса, популяризация спортивного образа жизни, а также мотивация к участию в социально значимой и творче-

тических семинаров «Диалог» (номинация #береги). Мероприятие направлено на популяризацию семейных ценностей в молодёжной среде. В семинаре три блока – психолого-педагогический, правовой и медицинский. Эксперты, в частности, расскажут студентам о важности и особенностях подготовки к семейной жизни, репродуктивном здоровье и ответственном родителстве.

Омский государственный университет путей сообщения победил с тремя проектами: «Молодёжный образовательный форум

нация #МЫВМЕСТЕ). Это будет местом встречи молодёжи от 17 до 23 лет, обучающейся в университете и занимающейся волонёрской и добровольческой деятельностью. «Целью проекта является обучение волонтеров, популяризация добровольческого движения, формирование корпоративной культуры и обеспечение перехода образованности и компетентности участников движения на более профессиональный уровень», – отметили в СГУПСе.

ПУЛЬТ

Юлия Антич



Инкубатор идей

Студенты решают задачи в бизнес-подразделениях вузов

Современные университеты занимаются не только образованием и наукой. Вузы становятся местом самореализации и развития студентов – для этого там создаются уникальные бизнес-инкубаторы. При поддержке ОАО «РЖД» такие подразделения появляются и в транспортных вузах. Так, в апреле этого года бизнес-инкубатор появился в Российском университете транспорта (МИИТ).

Главная цель деятельности бизнес-инкубатора – поддержка начинающих предпринимателей, помощь в реализации стартапов и бизнес-проектов. На базе отраслевых университетов студенческие научные бизнес-инкубаторы и акселераторы создаются благодаря реализации Программы взаимодействия ОАО «РЖД»

нес-инкубатор Российского университета транспорта и Московской железной дороги», – рассказал директор Центра научно-технологического предпринимательства РУТ (МИИТ) Алексей Ковров.

Новый формат взаимодействия РУТ (МИИТ) и МЖД позволит развивать и внедрять прорывные стартап-проекты на железной дороге, а также осуществлять эффективную подготовку будущих специалистов с учётом современных требований. Студенты смогут не только воплощать в жизнь свои уникальные идеи, но и приобретать ценный практический опыт, а также улучшить навыки бизнес-моделирования и управления. С этой целью будет организован действенный канал экспертной поддержки со стороны профессионалов, работающих в отрасли, а также сформирован механизм доведения лучших проектов до практиче-

На базе отраслевых университетов студенческие научные бизнес-инкубаторы и акселераторы создаются благодаря реализации Программы взаимодействия ОАО «РЖД» с университетскими комплексами железнодорожного транспорта до 2025 года

с университетскими комплексами железнодорожного транспорта до 2025 года.

В начале апреля этого года состоялось торжественное открытие бизнес-инкубатора и бизнес-акселератора для студентов в Российском университете транспорта (МИИТ). Приказ об утверждении положения о работе этих структур подписали ректор РУТ (МИИТ) Александр Климов и начальник Московской железной дороги Валерий Танаев.

«Для стартапа в технологической сфере ключевым фактором успеха является своевременная апробация предлагаемого решения. Зачастую вопрос апробации и первого внедрения оказывается даже острее и сложнее, чем поиск финансирования. Причём такая ситуация характерна не только для студенческих стартапов, но и в целом для любого нового технологического бизнеса. Именно эту проблему призван решить биз-

ской реализации и монетизации. «В свою очередь, МЖД приобретает источник свежих идей и подходов, юношеского задора и энергии, которые зачастую позволяют найти нестандартные подходы к решению нерешаемых традиционным путём задач. Так что проект совместной работы РУТ (МИИТ) и РЖД – это отличный пример реализации принципа win-win на практике», – подчеркнул Алексей Ковров.

Бизнес-инкубаторы действуют и в других отраслевых вузах и их филиалах. Так, в прошлом году при поддержке Куйбышевской магистрали студенческий бизнес-инкубатор открылся в Самарском государственном университете путей сообщения (СамГУПС). Как пояснил ректор вуза Максим Гаранин, бизнес-инкубатор является инструментом, который позволяет обеспечивать привлечение внешних и внутренних идей и проектов и их развитие до уровня технологи-



ческой готовности. «СамГУПС входит в состав НОЦ «Инженерия будущего», гармонично встроен в инновационную деятельность Куйбышевской железной дороги, успешно взаимодействует с компанией «РЖД» в части привлечения новых инновационных проектов. Студенческий бизнес-инкубатор является центром этой работы, частью научно-инновационной экосистемы холдинга», – отметил Максим Гаранин.

В числе основных технологических направлений стартапов бизнес-инкубатора СамГУПС – технологии мониторинга и прогнозирования состояния окружающей среды, предотвращения и ликвидации её загрязнения, создания высокоскоростных транспорт-

ных средств и интеллектуальных систем управления новыми видами транспорта, энергосберегающих систем транспортировки, распределения и использования энергии. В коворкинге подразделения при поддержке специалистов BIM-лаборатории университета студенты могут использовать современные методы проектирования любых объектов в 3D-моделях по запросу компании «РЖД».

Кстати, СамГУПС стал одним из победителей конкурсного отбора организаций высшего образования в целях проведения акселерационных программ поддержки проектных команд и студенческих инициатив для формирования инновационных продуктов.

СамГУПС входит в состав НОЦ «Инженерия будущего», гармонично встроен в инновационную деятельность Куйбышевской железной дороги, успешно взаимодействует с компанией «РЖД» в части привлечения новых инновационных проектов

Конкурс проводился в прошлом году в рамках федерального проекта «Платформа университетского технологического предпринимательства» госпрограммы «Научно-технологическое развитие Российской Федерации». Университет получил грант в размере 7,1 млн руб. на развитие своего бизнес-инкубатора.

Совместный студенческий бизнес-инкубатор Иркутского государственного университета путей сообщения и ВСЖД действует на базе вузовской стартап-школы «ЦИФРА». Это площадка для знакомства и сотрудничества университета и компании «РЖД», науки и производства.

На базе Ростовского государственного университета путей сообщения (РГУПС) открытие студенческого бизнес-инкубатора, являющегося составной частью инновационной экосистемы Северо-Кавказской дороги, состоялось в декабре прошлого года. Работа бизнес-инкубатора осуществляется по модели открытых инноваций, которые позволяют привлекать идеи и проекты студентов в работу железной дороги. «Мы все понимаем, что в любой стране в любые времена продвинуть свою идею было достаточно трудно, и вот система бизнес-инкубаторов позволяет нам помочь молодым ребятам», – подчеркнул ректор РГУПС Владимира Верескун.

В 2021 году были созданы совместные студенческие бизнес-инкубатор и бизнес-акселератор Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I (ПГУПС) и Октябрьской железной дороги. Ежегодно там разрабатываются проекты, которые получают поддержку магистрали. Среди них, например, «Разработка экономической модели, описывающей цифровую платформу интегратора пассажирских мультимодальных перевозок», «Разработка малообслуживаемой системы заземления опор контактной сети в тяговом электроснабжении переменного тока», «Автоматизация коммерческого осмотра при помощи нейронной сети».

При грантовой поддержке Фонда Бортника в бизнес-инкубаторе ПГУПС также ведётся подготовка к проведению испытаний по проекту «Разработка модели локомотивной трансмиссии на основе постоянных магнитов». Испытания запланированы в Октябрьской дирекции моторвагонного подвижного состава и Северо-Западной дирекции по эксплуатации путей машин.

До 2030 года бизнес-инкубаторы, бизнес-акселераторы и стартап-студии планируется создать на базе всех отраслевых вузов.

ПУЛЬТ

Юлия Антич



Синергия для всеобщей пользы

Железнодорожные вузы укрепляют международные связи



Несмотря на изменившуюся экономическую и политическую ситуацию в стране и мире, отраслевые университеты продолжают развивать международное сотрудничество. В настоящее время они реализуют несколько образовательных программ с зарубежными вузами. Помимо этого появляются новые форматы межвузовского взаимодействия.

Подготовка специалистов

Отраслевые вузы ведут совместную образовательную деятельность с рядом иностранных партнёров. И их список постоянно расширяется. Так, в середине апреля этого года состоялась торжественная церемония подписания программы сотрудничества на 2023–2024 годы между Российским университетом транспорта (МИИТ) и Евразийской экономической комиссией (ЕЭК). В мероприятии принял участие министр по энергетике и инфраструктуре ЕЭК Арзыбек Кожошев. Он отметил, что значительный опыт академической и научной работы РУТ (МИИТ), с которым ЕЭК сотрудничает на протяжении многих лет, обеспечивает успешную реализацию задач по гармонизации квалификационных требований ряда транспортных специальностей. «Университет обладает высоким потенциалом в выработке прикладных решений не только по вопросам образования и поддержания компетенций, но и по вопросам развития логистики, мультимодальности транспорта, полномасштабной цифровизации, экологии, безопасности и других интеграционных процессов», – отметил Арзыбек Кожошев.

В соответствии с подписанным документом РУТ (МИИТ) и ЕЭК займутся разработкой специализированной образовательной программы по евразийской интеграции. Намечены планы по реализации экспертно-аналитических и научно-исследовательских мероприятий в части гармонизации профессиональных и квалификационных требований к специалистам в области транспорта. Будут вестись совместные научные исследования, в том числе с привлечением специализированных научно-исследовательских центров, действующих на базе РУТ (МИИТ). «Необходимо интенсивно развивать кадровый потенци-



РУТ (МИИТ)

ал Евразийского экономического союза в сфере транспорта. Важно участие научного и образовательного сообщества в рассмотрении актуальных вопросов евразийской повестки», – подчеркнул председатель Коллегии ЕЭК Михаил Мясникович.

Зарубежные филиалы

Многие российские университеты, в том числе железнодорожные, открывают филиалы за рубежом, а также совместные подразделения с иностранными вузами-партнёрами. Так, филиал

Иркутского государственного университета путей сообщения (ИрГУПС) действует в Улан-Баторе, в Монголии. Будущих железнодорожников обучают как монгольские, так и российские преподаватели. В апреле этого года Учебный центр филиала получил сертификат на реализацию курсов русского языка в Монголии. Отношения между ИрГУПСом и железной дорогой Монголии будут развиваться. Так, на недавней встрече директор Сибирского колледжа транспорта и строительства (филиал ИрГУПСа) Наталья Черных и глава представительства Улан-

Значительный опыт академической и научной работы РУТ (МИИТ), с которым ЕЭК сотрудничает на протяжении многих лет, обеспечивает успешную реализацию задач по гармонизации квалификационных требований ряда транспортных специальностей

Филиал Иркутского государственного университета путей сообщения действует в Улан-Баторе, в Монголии. Будущих железнодорожников там обучают как монгольские, так и российские преподаватели

Баторской железной дороги в Иркутске Чойжав Улзийтогтох обсудили вопросы международного сотрудничества в области профессионального обучения и воспитания, реализации совместных проектов.

Подразделения за рубежом имеет и Дальневосточный государственный университет путей сообщения (ДВГУПС). В 2019 году в Москве ректор ДВГУПСа Юрий Давыдов и глава Даляньского транспортного университета Ма Юньдун подписали соглашение о создании Международной транспортной академии. Сегодня она состоит из двух институтов – Дальневосточного транспортного института (на базе Даляньского транспортного университета) и Российско-Китайского транспортного института (на базе ДВГУПСа), где сейчас ведётся подготовка студентов по направлениям «Машиностроение», «Строительство» и «Наземные транспортные комплексы».

Международная мобильность

В отраслевых университетах широко распространена практика, когда студенты проходят часть обучения за рубежом. Так, в конце прошлого года Министерством науки и высшего образования РФ был объявлен конкурс на участие в программе Stipendium Hungaricum, которая позволяет получить образование в лучших университетах Венгрии. Участие в конкурсе приняли и 17 студентов РУТ (МИИТ). По результатам отбора стипендиатами программы стали 12 будущих железнодорожников. Уже в сентябре 2023 года они отправятся в Дебреценский университет, Будапештскую школу бизнеса, Университет Западной Венгрии и другие вузы, где приступят к обучению по раз-

личным направлениям подготовки, среди которых «Структурная инженерия», «Логистический инжиниринг», «Международные отношения», «Информационные технологии», «Финансы». Обучение в Венгрии бесплатное. Оно продлится два семестра. Студенты получают ежемесячную стипендию и медицинскую страховку, также им будет компенсирована часть расходов на проживание.

Совместные мероприятия

Учёные, преподаватели и студенты российских университетов и зарубежных вузов-партнёров регулярно участвуют в проведении совместных мероприятий. Так, этой весной делегация ДВГУПСа приняла участие в XII выставке «Образование в России – 2023». Она проходила в Кыргызстане, в городах Бишкек, Кара-Балта, Кант и Токмак. Всего в мероприятии приняли участие 33 вуза из России. «Кыргызстан – одна из наиболее перспективных стран с точки зрения привлечения абитуриентов», – отметил на открытии выставки атташе по вопросам образования и науки посольства России в Кыргызстане Роберт Фёдоров. – Здесь много молодёжи, ребята прекрасно знают русский язык и мотивированы к получению знаний». За три дня выставку в Бишкеке посетили около 2 тыс. абитуриентов, в Кара-Балте – около 500 ребят, в Канте – 300, в Токмаке – около 250. На выставке были представлены направления подготовки и образовательные программы ДВГУПСа. Особое внимание при этом было уделено Российско-Китайскому транспортному институту ДВГУПСа.

ИЗУМЛЕН

Юлия Антич



Гранты на развитие



Сохранение молодых кадров на Дальнем Востоке является приоритетной задачей государства

ДВГУПС

Дальневосточный государственный университет путей сообщения (ДВГУПС) включён в число участников государственной программы «Приоритет-2030. Дальний Восток». Протокол отбора учебных заведений Дальневосточного федерального округа (ДФО) Министерством науки и высшего образования РФ был опубликован в конце апреля.

2030 года. РУТ (МИИТ) также победил в специальном отборе программы и удостоен ещё одного гранта в размере 994 млн руб. на проведение прорывных научных исследований в области социально-экономического развития территорий и технологического укрепления транспортной отрасли.

В этом году была проведена вторая волна отбора вузов для участия в отдельном треке – «Приоритет-2030. Дальний Восток». К

ДВГУПС благодаря средствам гранта будет поэтапно трансформироваться в университет мультимодальной логистики, ориентированный на Азиатско-Тихоокеанский регион

Программа «Приоритет-2030» реализуется правительством с 2021 года по поручению Владимира Путина. Её цель – к 2030 году сформировать в России более 100 прогрессивных современных университетов – центров научно-технологического и социально-экономического развития страны.

Участниками первой волны программы стали 106 университетов, в том числе Российский университет транспорта (МИИТ) и Петербургский государственный университет путей сообщения. Они будут получать ежегодные гранты в размере 100 млн руб. до

восемью ранее отобранным университетам (Морской государственный университет им. адмирала Г.И. Невельского, Тихоокеанский государственный медицинский университет Министерства здравоохранения РФ, Арктический государственный институт культуры и искусств, Бурятская государственная сельскохозяйственная академия им. В.Р. Филиппова, Дальневосточный государственный аграрный университет, Дальневосточная государственная академия физической культуры, Камчатский госуниверситет им. Витуса Берин-



АРХИВ/ИД/ГУДОК

га, Благовещенский государственный педагогический университет) присоединились ещё четыре учебных заведения, Дальневосточный государственный университет путей сообщения, Забайкальский государственный университет, Приамурский государственный университет им. Шолом-Алейхе-ма, Сахалинский государственный университет.

Программы вузов-победителей охватывают практически все отрасли экономики – от сельского хозяйства до транспорта, инженерных и медицинских направлений. Они нацелены на выполнение задач по достижению технологического суверенитета и обеспечение экономической безопасности страны. В реализацию этих направлений будут вовлече-

ны представители реального сектора экономики.

Вузам – участникам программы в этом году будет направлено более 2,5 млрд руб. Эти средства пойдут на поддержку преподавателей и студентов, развитие академической мобильности, обновление материально-технической базы, в том числе приобретение нового учебно-лабораторного оборудования. Университеты ДФО смогут запустить новые образовательные программы, создать современные исследовательские лаборатории и учебные подразделения.

«Запуская программу «Приоритет-2030», нам было важно максимально усилить специализацию вузов и развить перспективные направления подготовки. Для университетов Дальнего Востока это вдвойне актуально: регион необходимо обеспечить современной образовательной инфраструктурой, создать максимальные возможности для учёбы, работы и жизни молодёжи. Благодаря нацпроекту «Наука и университеты» в этом году уже 15 дальневосточных вузов получают гранты. Кроме этого, дальневосточный трек программы усилит в регионе связь науки, бизнеса, государства и

общества, что отвечает целям Десятилетия науки и технологий», – отметил заместитель председателя Правительства РФ Дмитрий Чернышенко.

Министр по развитию Дальнего Востока и Арктики Алексей Чекунков подчеркнул, что вопрос сохранения молодых кадров в ДФО находится на особом контроле у президента страны. «Сегодня мы наблюдаем рост значения восточного вектора в развитии нашей страны. Видим, что качество вузов, качество высшего образования и возможность получить образование высокого уровня по востребованной специальности у себя дома являются определяющим фактором в решении молодых людей и их семей для того, чтобы принять решение – остаться после окончания школы у себя на малой родине или уехать в центральную часть России. Именно такую негативную тенденцию оттока молодёжи с Дальнего Востока нам поручил переломить президент России. Значение данной работы для страны трудно переоценить», – пояснил Алексей Чекунков.

ДВГУПС благодаря средствам гранта будет поэтапно трансформироваться в университет мультимодальной логистики, ориентированный на Азиатско-Тихоокеанский регион.

«Дальневосточный государственный университет путей сообщения создавался как узкоспециализированный отраслевой железнодорожный институт, ориентированный на удовлетворение потребностей в кадрах на Восточном полигоне железных дорог.

Меняющиеся геополитические и технологические условия определяют долгосрочные тенденции в транспортно-логистическом комплексе. Для соответствия растущим потребностям транспорта и глобального Восточного региона требуется изменение модели университета, – рассказал ректор ДВГУПС Владимир Буровцев. – Новые направления подготовки кадров, востребованные растущим рынком транспортных услуг, обусловят рост привлекательности ДВГУПС для абитуриентов и молодёжи. Университет делает ставку на профессии будущего, позволяющие решать задачи в области интеллектуального транспорта, мультимодальной логистики, беспилотных транспортных средств».

В вузе планируется запуск стратегического проекта «Национальный восточный центр компетенций по транспортным технологиям – Восточный университет транспорта». Его це-

лью станет создание единого интеллектуального центра развития транспорта и логистики Дальнего Востока России. Новая структура займётся прорывными научными исследованиями, реализацией востребованных образовательных программ и инновационных разработок по приоритетам транспортной отрасли региона, северных и арктических территорий страны.

«Мы поздравляем ДВГУПС с заслуженной победой в госпрограмме. Особенно радует, что вуз входит в проект по созданию межвузовского кампуса в Хабаровске. Его строительство создаст необходимые условия для развития научно-технологической базы, увеличения количества высококвалифицированных научных и инженерных кадров, сократит отток талантливой молодёжи», – подчеркнула и.о. министра образования и науки Хабаровского края Юлия Зотова. **ПУЛЬТ**

Юлия Антич

Дальневосточный государственный университет путей сообщения делает ставку на профессии будущего, позволяющие решать задачи в области интеллектуального транспорта, мультимодальной логистики, беспилотных транспортных средств



ЦКАД



Закладка Транссиба



Александр III называл проект великим народным делом



Церемония торжественной закладки Транссибирской магистрали во Владивостоке состоялась 31 мая 1891 года. Это событие можно смело назвать важнейшим для истории железных дорог России конца XIX – начала XX века, и хотя о Великом Сибирском пути (именно таково было первое официальное название Транссиба) написано немало, в его летописи всё ещё остаются незаполненные страницы. О некоторых из них – о его предыстории – рассказывает сегодня «Пульт управления» по редким, в том числе архивным источникам.

Транссибирская магистраль стала первой железной дорогой, которой предстояло изменить судьбы самого большого и богатого природными ресурсами края России. Именно при её проектировании и строительстве в полной мере учитывались экономические, социальные и стратегические интересы Сибири. Транссиб послужил образцом для всех последующих великих железнодорожных строек России – от Китайско-Восточной железной дороги до Северного широтного хода, от Турксиба до Байкало-Амурской магистрали.

стерства путей сообщения в конце 1889 года. При этом была представлена пока ещё далёкая от утверждения «посыетовская» редакция проекта. «На сооружении Транссиба по проложенному маршруту, который оказался выгоднее иных вариантов и географически, и политически, настоял министр путей сообщения Константин Николаевич Посыет. Это его несомненная историческая заслуга, так как предлагался и более южный вариант трассы, часть которой должна была проходить по территории Казахстана ближе к границам Китая», – пишет историк железных дорог Алексей Вульф.

Главным последователем этой идеи был император Александр III. По словам Алексея Вульфов, он был первым среди тех, кто «придавал проекту Сибирской магистрали огромное значение и называл его «великим народным делом»... Государство создало некую идеологию строительства, которая в результате стала одним из решающих факторов успеха». Однако в этой несомненно эффективной идеологии переплелись интересы железнодорожников, военных и финансистов, которые порой было трудно примирить друг с другом. Для императора-мироотворца был важен пре-

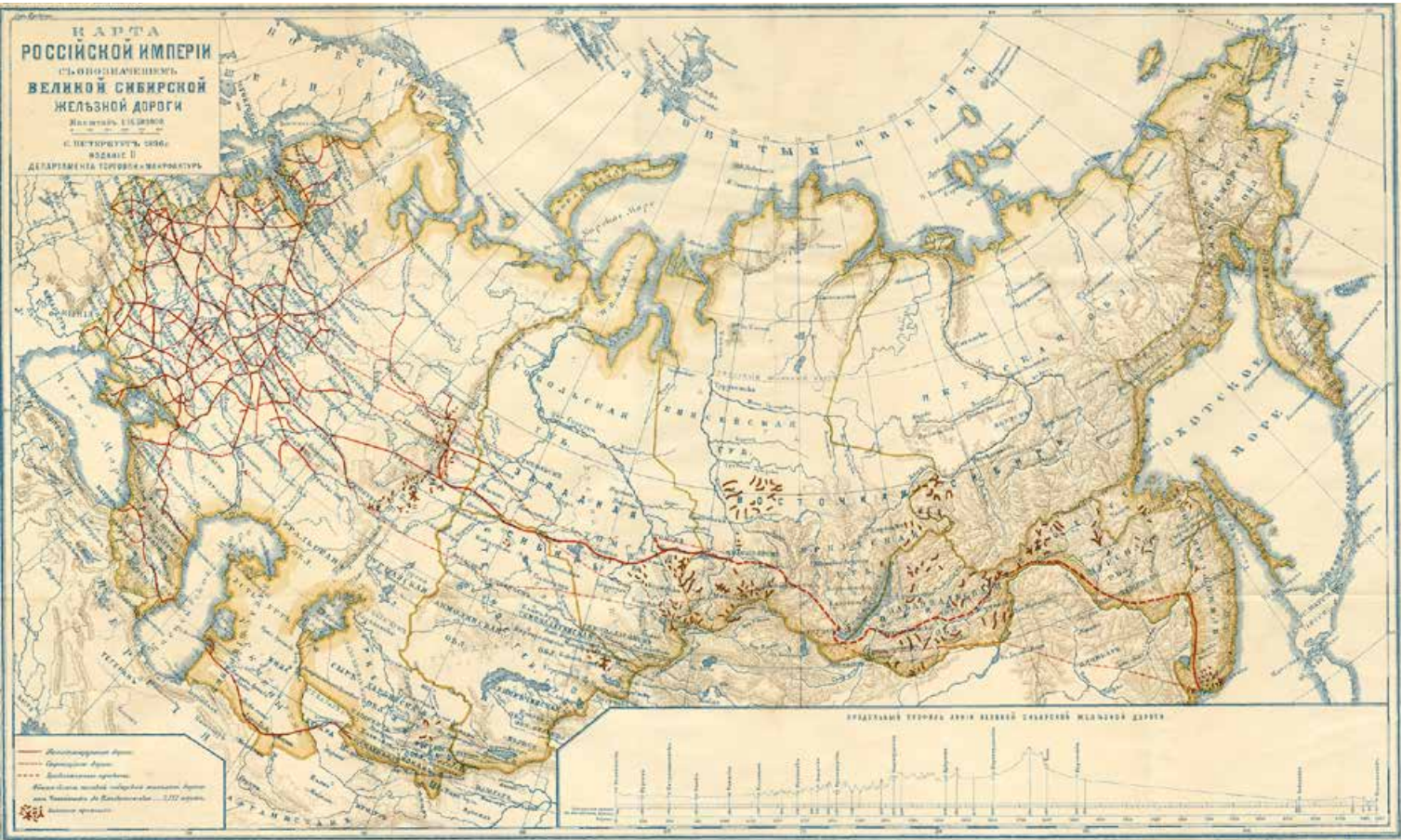
Транссибирская магистраль стала первой железной дорогой, которой предстояло изменить судьбы самого большого и богатого природными ресурсами края России

Разумеется, строители Транссиба – и прежде всего его «крёстный отец» Сергей Юльевич Витте – не были бесребрениками, и соображения выгоды, безусловно, играли важную роль в их расчётах, но забота о процветании Сибири (и России) стояла на первом месте.

Ещё на этапе обсуждения будущего Великого Сибирского пути Витте пошёл на крайне необычный шаг (выражаясь современным языком, это был тонко рассчитанный пиар-ход): он изложил главные черты ещё только разрабатывавшегося плана сооружения Транссиба на первых в истории России публичных слушаниях о положении железнодорожного дела и Мини-

жде всего стратегический потенциал Транссиба, о котором он прямо писал: «Железные дороги сейчас являются самым мощным и важным элементом военных действий. Поэтому, несмотря на финансовые трудности, весьма желательно добиться того, чтобы наша железнодорожная сеть была не хуже, чем у наших врагов».

В связи с этим британский историк Транссиба Кристиан Волмар замечает: «Когда военные специалисты в 1880-х годах обсуждали строительство железной дороги через Сибирь или, по крайней мере, от Владивостока до Амура, их очевидным намерением было



усилить оборону российской территории, но в понимании официальных властей предполагалось, что дорога также будет служить и для осуществления «наступательной» политики в Китае».

15 февраля 1891 года были утверждены все уставные документы о Великом Сибирском пути. По словам Сергея Витте (в то время начальника Департамента железнодорожных дел при Министерстве финансов),

было ясно, что царь в ближайшие месяцы подпишет указ о начале строительства Транссибирской магистрали. Но оставалось неизвестным, в чью пользу в этом документе будут определены полномочия будущих строителей – транспортников или военных – и какой проект будет источником для указа. Поистине камнем преткновения являлась идея о прокладке части пути по территории Китая – для железнодорож-

ников это было проще, для финансистов дешевле, но для военных опаснее.

Сергей Витте подтверждал свою точку зрения статистикой и соображениями практической выгоды. Чтобы строительство Транссиба окупилось, его необходимо было очень активно эксплуатировать – в три раза больше, чем любую среднестатистическую железную дорогу. Но для выхода на этот уровень требовалось сделать его главным путём не только для внутренней, но и для внешней торговли. Единственным же (и огромным) рынком для России на Дальнем Востоке был Китай. Следовательно, Транссибирскую магистраль необходимо было развернуть в его сторону. Даже в последние годы XIX столетия, кроме Транссиба, не существовало никаких других континентальных путей, которые связывали бы Китай с Европой, и Витте как министр финансов рассчитывал со временем сдавать некоторые пути в аренду иностранным державам – это сулило поистине громадные прибыли.

Для примирения всех интересов Витте пошёл на необычный шаг. Он предложил создать комитет Великого Сибирского пути, которому предстояло стать верховным органом управления на время строительства и в первые годы эксплуатации. Это было своего рода ноу-хау: дело в том, что прежде подобные коллегиальные органы создавались только для частных железных дорог, в данном же случае речь шла о важнейшей государственной стройке.

Среди историков до сих пор нет однозначного ответа на вопрос, для чего Сергею Юльевичу понадобилось создавать комитет Великого Сибирского пути. При каждом удобном случае он напоминал о своих выдающихся достижениях и заслугах, так что самым логичным для него было бы возглавить строительство магистрали единолично (повторим ещё раз, что он имел на это право). Однако почему-то он решил поступить по-другому. Думается, что перед нами тот случай, когда самое простое решение загадки оказывается верным. Дело в том, что Витте, несмотря на весь его аппаратный вес и крепкие связи в правительственных кругах, было необходимо заручиться поддержкой как можно большего числа влиятельных сановников. Разумеется, это не означает, что он не был убеждён в конечном успехе всего предприятия, но, возможно, даже он чувствовал себя не до конца уверенным, особенно на том этапе, когда строительство уже начнётся и будет требо-

вать всё новых инвестиций. В этом случае прекрасно знавший себе цену Витте был готов поступиться своим честолюбием. Члены комитета должны были совещаться и выносить решения простым большинством голосов, но столь же важным был учёт мнений всех заинтересованных лиц в судьбе Транссиба.

1 апреля он выступил с предложением о создании Комитета Сибирской дороги, которое и было принято единогласно. Император писал: «Я прочёл уже столько докладов от сибирских генерал-губернаторов, и надо с грустью и стыдом признать, что до сих пор правительство почти ничего не сделало для того, чтобы удовлетворить нужды этого богатого, но забытого края».

По словам Кристиана Волмара, издавая указ, «он хотел мира и процветания для Сибири, которая, подчёркивал он, была «неотделимой частью России», и железная дорога должна была принести «славу нашей Отчизне».

Церемонии торжественной закладки, которая прошла 31 мая 1891 года, придавалось огромное значение. После долгих размышлений Витте настоял на том, чтобы Транссиб закладывали «с того конца», во Владивостоке. По его мнению, это должно было означать что не столько Европейская Россия входит в Сибирь и на Дальний Восток, сколько, наоборот, эти огромные регионы сами протягивают руку навстречу.

Владимир Максаков



Библиотека Корпоративного университета РЖД»



**МАКСИМ
КИСЕЛЁВ**
**«МЕНТАЛЬНЫЕ
ПРИВЫЧКИ
КРИТИЧЕСКИ
МЫСЛЯЩЕГО
ЧЕЛОВЕКА»**
Издательство
«Альпина
Паблишер»
2022 ГОД



Татьяна Бендяк,
руководитель
РЕДАКЦИИ ЖУРНАЛА
«HR-ПАРТНЁР»

ЛИЧНЫЙ АРХИВ

” В современном мире умение критически мыслить ставят в один ряд с жизненно важными навыками, причём формировать это умение некоторые эксперты предлагают буквально со школьной скамьи: потоки информации столь велики, что уметь разбираться в ней нужно с младых ногтей. Если бы это предложение обсуждалось всерьёз, я бы его поддержала, и книга «Ментальные привычки критически мыслящего человека» Максима Киселёва, доктора экономических наук, профессора, бизнес-тренера и спикера Высшей школы государственного управления РАНХиГС, только утвердила меня в этом. Эта книга – максимально практичное пособие для тех, кому интересна тема критического мышления: никакой воды, никаких долгих вступлений и того, чем, на мой взгляд, грешат многие бизнес-авторы, когда одна мысль доказывается бесконечно много раз. Среди прочего запомнилась фраза об отношении к ошибкам: «Для критически мыслящего человека ошибка – это не проблема, а учебный материал, возможность увидеть свои зоны роста». На мой взгляд, это лучшая позиция, которую может занять человек, причём как в профессиональной, так и в личной жизни. На простых примерах автор демонстрирует, как мы можем попасть впросак, неверно оценить, не увидеть всей правды и скрытых мотивов. Именно критическое мышление позволяет смотреть на вещи максимально объективно, насколько это возможно, избегать когнитивных искажений и выстраивать реалистичную картину происходящего.



ЗАРИНА АСФАРИ
«ИСТОРИЯ ИСКУССТВА ДЛЯ РАЗВИТИЯ НАВЫКОВ БУДУЩЕГО. ДЕВЯТЬ УРОКОВ ОТ РАФАЭЛЯ, ПИКАССО, ВРУБЕЛЯ И ДРУГИХ ВЕЛИКИХ ХУДОЖНИКОВ»
Издательство
«Альпина
Паблишер»
2022 ГОД



Елена Киреева,
ДИЗАЙНЕР
ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ
ПРОГРАММ
КОРПОРАТИВНОГО
УНИВЕРСИТЕТА РЖД

ЛИЧНЫЙ АРХИВ

” Зачем нужно искусство? Эта книга – очередной ответ на данный вопрос. Искусство осмысляет и гармонизирует нашу жизнь, помогает выпутаться из её всепоглощающего хаоса. Оно особенно необходимо в сложные времена, так как позволяет одновременно и осмыслить происходящее, и отвлечься от него. В фокусе внимания не сами знаменитые художники и их творчество, а ключевые мягкие навыки, которыми обладали признанные творцы-визионеры. Её автор, искусствовед Зарина Асфари, выделила девять компетенций, которые с точки зрения современного рынка труда пригодятся человеку ближайшего будущего, и на любопытных биографических примерах показала, что они были давным-давно интуитивно постигнуты гениями. Ни один художник не смог бы добиться признания, просто отточив умение наносить краску на холст. Чтобы стать востребованным профессионалом и сбалансировать собственную жизнь, необходимо развивать креативное мышление, эмоциональный интеллект, кросс-культурную коммуникацию, лидерство, сторителлинг, личное брендрование, непрерывное обучение, клиентоориентированность, системное мышление. Например, Босху помогало умение рассказать историю, Ван Гог вдохновляло японское искусство как кросс-культурная коммуникация, а Дали виртуозно создавал личный бренд. Благодаря живому диалогу автора с мастерами прошлого и настоящего, обилию ярких примеров и подтверждающих фактов эта книга пробудит интерес к искусству.



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

12+

ГУДОК

Гудок®
издательский дом