

ПУЛЬТ УПРАВЛЕНИЯ

№ 05 (91) 2023

ЖУРНАЛ ДЛЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ КОМПАНИЙ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

WWW.PULT.GUDOK.RU



255

**МЛН ТОНН
ГРУЗОВ**

составит пропускная
способность Восточного
полигона к 2032 году

Коридор особого внимания

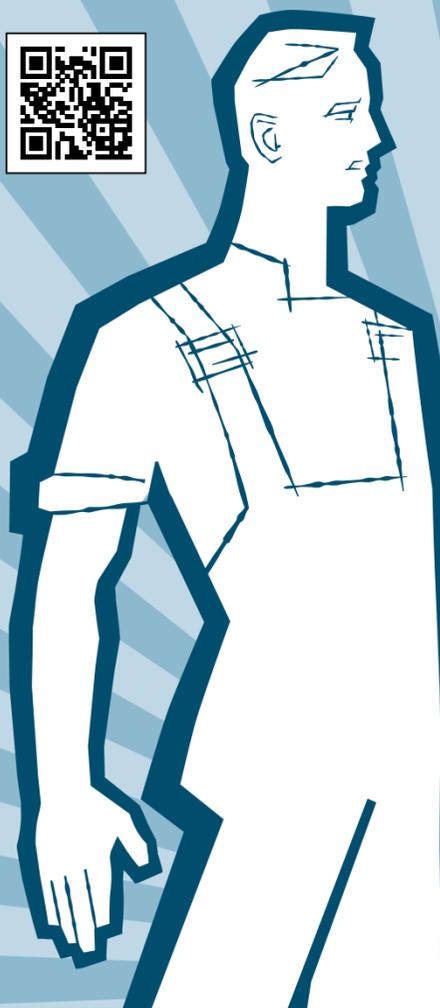
МТК СЕВЕР – ЮГ ЖДЁТ БОЛЬШОЕ БУДУЩЕЕ

СТР. 6

XII ЕЖЕГОДНЫЙ ОТРАСЛЕВОЙ КОНКУРС ДОСКА ПОЧЁТА

2023

МЫ ИЩЕМ ГЕРОЕВ



И ВЫ МОЖЕТЕ В ЭТОМ ПОМОЧЬ

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

12+ реклама

Отправить информацию о герое:
DOSKAPOCHETA@GUDOK.RU

8 (495) 983-08-18

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

От редакции



Делай что должно

Важнейшим событием июня стал XXVI Петербургский международный экономический форум, который проходил под девизом «Суверенное развитие – основа справедливого мира. Объединим усилия во имя будущих поколений».

Неформальным девизом форума эксперты называют оптимизм. За год под давлением санкций российская экономика сумела адаптироваться, принять стратегические решения и не только выстоять, но и воспринять вызов, брошенный коллективным Западом, как окно возможностей. Поэтому большинство сессий на ПМЭФ-2023 были посвящены не вопросам «почему так происходит», а «как можно решить поставленные задачи».

Безусловно, много внимания было уделено инфраструктурным проектам, которые во все времена являются драйверами экономики. В контексте ОАО «РЖД» речь шла о модернизации Восточного полигона и развитии международных транспортных коридоров, основным из которых на сегодня является МТК Север – Юг. Его потенциальный объем может превысить 100 млн тонн, сообщил на ПМЭФ генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров.

На полях ПМЭФ лидеры российской экономики – ОАО «РЖД» и ПАО «Газпром» – договорились о сотрудничестве в реализации инфраструктурных проектов, они объединят усилия в ускорении реализации национальных проектов, стратегических инициатив и государственных программ при проектировании и строительстве объектов железнодорожного транспорта на территории Российской Федерации.



БРОНИСЛАВ СУРИН/ИД «ГУДОК»

ТЕМА НОМЕРА ПМЭФ-2023

Оперативка
4–5 Отраслевые новости

Тема номера
ПМЭФ-2023

6–9 Коридор особого внимания
МТК Север – Юг ждёт большое будущее
10–13 Диалог России и Китая
Всестороннее сотрудничество идёт на пользу двум странам
14–17 Дружить странами
В условиях санкционного давления укрепляются отношения в БРИКС
18–21 Можем сами
ОАО «РЖД» успешно отвоёвывает технологическую независимость

Модернизация
22–23 В объединении – сила
Тяга Восточного полигона работает на увеличение пропускной способности

Рынок труда
24–27 Компания возможностей
Железной дороге нужны профессионалы

Развитие
28–29 Сила мысли
Акселератор РЖД займётся поиском решений для транспорта
30–35 Биржа проектов
ОАО «РЖД» привлекает студентов к решению бизнес-задач

Год здоровья
36–39 Инвестиции в здоровье
Вложения в самочувствие работников оправдывают себя

Персонал
40–43 Социальное партнёрство
ОАО «РЖД» развивает систему поддержки железнодорожников
44–47 Ревизоры на страже имиджа
«Желдорконтроль» четверть века служит компании
48–49 Справедливая оценка
Нормы труда необходимо пересматривать

Образование
50–53 От идеи к победе
Студенты-железнодорожники стали финалистами Всероссийского инженерного конкурса
54–59 Синхронное плавание
«Профессионалитет» приблизил подготовку кадров к потребностям работодателей

История
60–63 Министерство Павла Мельникова
158 лет назад в Российской империи было создано МПС

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
Бильдередактор Е.Н. Малышева
Предпечатная подготовка, вёрстка
Т.В. Мациевская
Цветокоррекция М.Ю. Саянов

Корректур

Заведующая отделом О.В. Подколзина

Над номером работали:

Алексей Алеев, Юлия Антич, Сергей Волков,
Виктория Гаджиева, Александр Зубов,
Владимир Максак, Виталий Маслюк,
Александр Соляник, Дарья Чикиркина,
Ольга Шелкова

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: 27.06.2023 г.

Подписано фактически: 27.06.2023 г.

Издание зарегистрировано в Федеральной службе

по надзору в сфере связи,

информационных технологий

и массовых коммуникаций.

Свидетельство о регистрации:

Эл № ФС 77-70104 от 16 июня 2017 года

Оперативка

Цифровой финансовый актив – инструмент привлечения оборотного капитала



ИВАН ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

На полях XXVI Петербургского экономического форума было объявлено о заключении крупнейшей в России сделки с цифровым финансовым активом (ЦФА). ОАО «РЖД» выступило в роли эмитента. В роли инвестора – «ВТБ Факторинг», площадкой для эмиссии и выкупа актива стала платформа «Мастерчейн». Объем выпуска составил 15 млрд руб. Срок обращения ЦФА – 180 дней. Ставка – 8,45% годовых. «Наша компания активно внедряет цифровые технологии. В этой связи эмиссия ЦФА – это законо-

мерный шаг и одновременно новый опыт для ОАО «РЖД» в использовании альтернативного инструмента привлечения оборотного капитала. При общей схожести с другими продуктами традиционного финансового рынка использование ЦФА отличается высокой технологичностью процесса и скоростью получения финансирования. В современных условиях роль данных преимуществ становится определяющей», – заявил генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров.

ШОС выбирает дороги России

Объёмы перевозок грузов по сети российских железных дорог со странами Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) растут. Об этом заявил первый заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Сергей Павлов на сессии «Интеграция во имя развития: практические аспекты делового сотрудничества ШОС» в рамках Петербургского международного экономического форума – 2023.

В 2022 году по сравнению с 2021-м объёмы таких грузоперевозок уве-

личились на 15%, а за январь – май текущего года они возросли в 1,5 раза к аналогичному периоду прошлого года. Сергей Павлов также сказал, что ОАО «РЖД» заинтересовано в постоянном развитии механизма информационного взаимодействия с партнёрами из других стран, чтобы обмениваться национальными планами по развитию железных дорог и совместно развивать инфраструктуру для устранения «барьерных мест» в международных транспортных коридорах.



ИВАН ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

НЕ ПРОСТО СЛОВА

Будем и дальше строить и обновлять объекты инфраструктуры: автомобильные и железные дороги, путепроводы, мосты. Продолжим расширять узкие места – их у нас, конечно, тоже достаточно, увеличение возможностей морских портов будет в центре нашего внимания, пограничных пунктов пропуска. Особое внимание будем уделять коридору Север – Юг. Планируем к 2025 году удвоить, а к 2030 году утроить объём экспортных перевозок по этому маршруту. В мае, как многие знают, заключили с иранскими партнёрами соглашение о строительстве недостающего железнодорожного участка на иранской территории. Что касается восточного направления, то к 2025 году его экспортный грузопоток должен увеличиться на треть, а к 2030 году добавить ещё 100 млн тонн к уровню 2022-го. Ключевое мероприятие здесь, конечно, увеличение провозной способности Байкальской системы – БАМа – и Транссиба. Уже в этом году она должна прибавить 15 млн тонн, вырасти до 173 млн тонн. Пользуясь случаем, отмечу успешную работу правительства и РЖД, которые смогли оперативно увеличить вывоз контейнеров с Дальнего Востока. В итоге удалось ликвидировать заторы и снизить загруженность дальневосточных терминалов, в целом упростить поставки товаров и комплектующих из стран Азии.

Владимир Путин,
президент РФ,
на пленарном заседании XXVI Петербургского
международного экономического форума
16 июня 2023 года

Восточный полигон берёт на себя больше



ИВАН ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

РЖД готовы вывозить из портов Дальнего Востока до 4500 контейнеров ДФЭ в сутки, сообщил в рамках Петербургского международного экономического форума – 2023 заместитель генерального директора ОАО «РЖД» – начальник Центра фирменного транспортного обслуживания Алексей Шило.

Резкая переориентация внешнеторговых грузов с западного на восточное направление побудила компанию принимать нестандартные решения, подчеркнул он. При помощи технологии перевозок контейнеров в полу-

вагонах, из которых выгружают экспортный уголь, ОАО «РЖД» совместно с другими участниками рынка успешно справляется с ростом импорта через порты Дальнего Востока. С целью увеличения провозной способности Восточного полигона развивается инфраструктура БАМа и Транссиба. В 2022 году объёмы строительства на Восточном полигоне удвоились, а провозная способность выросла с 144 до 158 млн тонн. Реализация инвестпрограммы позволит в этом году увеличить этот показатель ещё на 15 млн тонн.

В Сочи подсчитали объёмы перевозок с ЕАЭС

На Евразийском конгрессе в Сочи первый заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Сергей Павлов заявил, что основой роста товарооборота между государствами ЕАЭС и СНГ является совместная работа всех участников. Так, по итогам пяти месяцев этого года объёмы международных перевозок грузов выросли на 13% в сообщении со странами ЕАЭС и на 64% – со всеми дружественными странами в целом. Объёмы перевозок по международным транспортным коридорам приросли на 9% в восточном направлении, в том числе в сообщении с КНР, и на 33% через порты Азово-Черноморского бассейна. Ведётся работа по расширению узких мест на МТК Восток – Запад и по определению проблемных участков на западном маршруте МТК Север – Юг.



АЛЕКСАНДР ДЕМЬЯНЧУК/ТАСС

Коридор особого внимания



МТК Север – Юг
ждёт большое будущее

АРКАДИЙ ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

Прошлый год изменил транспортно-логистические маршруты, российский бизнес и грузоотправители нашли новых клиентов в странах Ближнего Востока и Южной Азии. При этом логистические цепочки продолжают перестраиваться и адаптироваться согласно этим контрактам. В этом ключе приобретает огромное значение международный транспортный коридор Север – Юг.

Перспективы развития МТК стали темой обсуждения на XXVI Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ), который состоялся 14–17 июня. На сессии «Развитие экономического со-

трудничества в рамках коридора Север – Юг» участники дискуссии обозначили ряд первоочередных задач, которые необходимо решить для увеличения объёмов грузопотока.

Стратегически важно

МТК Север – Юг был определён как отдельный маршрут ещё в середине 90-х годов прошлого века. Сегодня в соглашение по развитию этого направления входят уже 12 государств, хотя первоначально при подписании в 2000 году их было всего лишь три – Россия, Иран и Индия.

По словам специального представителя президента РФ по вопросам природоохранной деятельности, эко-

логии и транспорта Сергея Иванова, в случае реализации проекта развития МТК он будет самым главным транспортным мультимодальным путём Евразии. Север – Юг становится прямым конкурентным маршрутом транспортному морскому пути, проходящему через Суэцкий канал. По сравнению с морским маршрутом расстояние перевозок через МТК Север – Юг сокращается более чем в два раза, что снижает сроки и стоимость перевозок.

«Когда случилась авария с сухогрузом в Суэцком канале, каждый час простоя обходился мировым логистическим компаниям в \$400 млн, поэтому в случае создания конкурентоспособного обходного маршрута конкуренция будет жесточайшей, поскольку речь

идёт об очень больших деньгах», – предположил спецпредставитель президента.

Председатель комитета Государственной думы РФ по международным делам Леонид Слуцкий отметил, что организация взаимодействия с партнёрами и реализация строительства коридора по своей значимости сегодня находится на первом месте.

Драйвером развития торгового пути стало подписание межправительственного соглашения между Россией и Ираном по строительству железнодорожной ветки Решт – Астара. Согласно документу, стороны будут совместно финансировать проектирование, строительство, а также поставки товаров и услуг. Общая стоимость реализации проекта составит 1,6 млрд евро. Также правительство и ведомства на данный момент ведут модернизацию автомобильных пунктов пропуска на границах государств, входящих в коридор Север – Юг.

Объёмы перевозки

Выступая на пленарной сессии ПМЭФ-2023, президент РФ Владимир Путин заявил, что рассчитывает на то, что в скором времени грузопоток по транспортному коридору Север – Юг начнёт уверенно расти.

«Особое внимание будем уделять коридору Север – Юг. Планируем к 2025 году удвоить, а к 2030 году утроить объём экспортных перевозок по этому маршруту», – сказал глава государства.

«Если в 2022 году по МТК перевезли 14,5 млн тонн, то в этом году, по прогнозным оценкам, это будет уже 17,6 млн тонн с перспективой к 2030 году до 40 млн тонн», – отметил министр транспорта РФ Виталий Савельев.

Большую часть от заявленного Минтрансом объёма возьмёт на себя железнодорожный транспорт. Только по итогам прошлого года железнодорожные перевозки по всем маршрутам МТК увеличились более чем на 60%, до 9 млн тонн.

По словам генерального директора – председателя правления ОАО «РЖД» Олега Белозёрова, потенциал коридора колоссальный. «Прошлый год показал стратегическое значение МТК Север – Юг для страны, нам нужно развивать его ещё более активно», – сообщил он, выступая на форуме.

По данным холдинга, железнодорожные перевозки в рамках коридора за 5 месяцев 2023 года составили 4 млн тонн, что на 42% больше аналогичного перио-



ИВАН ШАТОВАЛОВ / ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

да прошлого года. Объём контейнерных перевозок за этот же период достиг почти 20 тыс. ДФЭ – рост в четыре раза.

В этом году по западной железнодорожной ветке МТК Север – Юг планируется перевезти 15 млн тонн груза, по восточной – порядка 1 млн.

По мнению Олега Белозёрова, в стратегической перспективе грузовой потенциал можно оценить более чем в 100 млн тонн грузов в год. Глава ОАО «РЖД» при этом вспомнил 2013 год, когда всего с 5–6 тыс. контейнеров началась «раскатка» коридора Китай – Европа, и всего через несколько лет количество контейнеров превысило 700 тыс. в год.

Основной номенклатурой грузов для коридора могут стать зерновые, продовольственные товары, уголь, прочие продукты. Также возможен рост перевозок древесины, минеральных продуктов, чёрных металлов, продукции перерабатывающей и химической промышленности.

Устранить барьеры

Чтобы развить потенциал МТК, необходимо настроить бесшовную мультимодальную доставку товаров, синхронизировав морские, железнодорожные и автоперевозки. Для этого потребуются преодолеть около 40 инфраструктурных ограничений, в которые входят

Коридор Север – Юг становится прямым конкурентным маршрутом транспортному морскому пути, проходящему через Суэцкий канал

Для формирования грузовой базы МТК необходимо создание новых сервисов и услуг: возможность быстрой перегрузки и оформления товаров, использование навигационных пломб, внедрение систем контроля, информирование грузоотправителей

не только проблемные места на самой инфраструктуре, но и логистические, тарифные и законодательные несостыковки, считает Сергей Иванов.

Министр транспорта и городского развития Исламской Республики Иран Мехрдад Базрпаш выступил с рядом предложений, которые, по его мнению, положительно повлияют на развитие коридора Север – Юг. Это участие российских инвесторов, грузоотправителей и логистических компаний в иранских проектах по развитию портов на юге Ирана – в Персидском и Оманском заливах; создание совместных компаний, а также предприятий малого и среднего бизнеса, которые будут использовать энергоёмкие знания и технологии, в том числе цифровые, в развитии логистических услуг; привлечение российских инвесторов в проектирование и развитие ТЛЦ в Иране, а также в создание свободных экономических зон.

«Мы поддерживаем открытие дочерних предприятий российских перевозчиков на территории Ирана и готовы к созданию консорциумов с железнодорожными и морскими операторами. Для этого уже готовы соответствующие предпосылки», – отметил Мехрдад Базрпаш.

При этом Олег Белозёров подчеркнул, что ОАО «РЖД» готово совместно с другими компаниями строить транспортные хабы и использовать тот потенциал, который имеет в рамках Содружества железных дорог пространства 1520.

Возможно, наличие базовой крупной компании и перевозчика с огромным опытом в МТК Север – Юг значительно упростит и ускорит создание необходимой инфраструктуры, согласования различных вопросов.

Модератор дискуссии на ПМЭФ, президент Российской академии транспорта Александр Мишарин за-

метил, что для развития такого крупного проекта действительно хорошо бы иметь специально назначенного руководителя высокого государственного ранга.

Глава ОАО «РЖД» считает, что в рамках работы МТК Север – Юг для формирования грузовой базы необходимо создание новых сервисов и услуг: возможность быстрой перегрузки и оформления товаров, использование навигационных пломб, внедрение систем контроля и доведения информации до грузоотправителей. По словам главы ОАО «РЖД», многое также зависит от формирования сквозных тарифов.

«Ключевой аспект – необходим симбиоз и взаимодействие разных видов транспорта. Так, например, в РФ создана нормативная база по контрейлерным перевозкам. Это возможность транспортировки автомобильных полуприцепов по железной дороге, – сказал Олег Белозёров. – Этот механизм может быть опробован в Астаре».

В свою очередь представитель Федеральной службы по ветеринарному и фитосанитарному надзору (Россельхознадзор) отметил, что Россия остаётся крупнейшим экспортёром, и ведомство старается уйти от использования бумажных сертификатов, в том числе во взаимодействии со странами, через которые проходит коридор. Если раньше все манипуляции по качеству груза происходили на границе, то сегодня все работы выполняются внутри страны-экспортёра. «Транспортная система сложилась так, что обеспечение безопасности происходит на нашей территории. Мы перешли на предварительное уведомление в информационных системах со странами-партнёрами», – подытожил руководитель Россельхознадзора Сергей Данкверт.

ПУЛЬТ

СЕРГЕЙ ВОЛКОВ



СЛУЖБА КОРПОРАТИВНЫХ КОММУНИКАЦИЙ ДВЖД

Диалог России и Китая

Всестороннее сотрудничество идёт на пользу двум странам

На Петербургском международном экономическом форуме одной из ключевых тем стало развитие экономического сотрудничества России и Китая. Бизнес-диалог «Россия – Китай» собрал представителей правительств, бизнеса и транспортно-логистического рынка двух стран.

Напомним, в начале года главы России и Китая подписали совместное заявление о плане развития

ключевых направлений экономического сотрудничества до 2030 года, в котором определили восемь приоритетных векторов развития межгосударственных отношений: увеличение торговли, выстраивание логистики, финансовая кооперация, партнёрство в промышленности, энергетике и сельском хозяйстве, снабжение минеральными ресурсами, обмен технологиями, промышленная кооперация.

Рекордный грузооборот

В 2022 году объём российско-китайской торговли установил исторический рекорд в \$190,271 млрд, увеличившись на 29,3% в годовом выражении, сообщил чрезвычайный и полномочный посол КНР в России Чжан Ханьхуэй.

За первые пять месяцев 2023 года торговый оборот России и КНР вырос на 40,7% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил \$93,8 млрд.

Сотрудничество России и Китая в сфере инфраструктуры открыло новую страницу в отношениях двух стран, подчеркнул в ходе выступления министр РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики Алексей Чекунков. «Новое качество российско-китайского сотрудничества на Дальнем Востоке можно отсчитывать с первым миллионом тонн грузов, которые прошли по этому долгожданному мосту Нижнеленинское – Тунцзян», – заявил он.

Алексей Чекунков также отметил запуск движения по первому автомобильному мосту Благовещенск – Хэйхэ и увеличение экспорта зерна в КНР посредством нового сухопутного зернового коридора Россия – Китай, находящегося в Забайкальском крае. По его словам, данные проекты позволили нарастить грузовой оборот между двумя странами.

Отметим, что Китай, в свою очередь, в мае стал использовать морской порт Владивосток в качестве транзитного для товаров внутренней торговли.

Китайские партнёры видят устойчивую динамику торгового товарообмена с Россией, а также потенциал для его наращивания.

«В структуре торговли между Китаем и Россией важную роль играет энергетика – это краеугольный камень. Также важное место занимает рост поставок угля, природного газа, сельского хозяйства, аграрной продукции», – поделился Чжан Ханьхуэй.



Развитие логистики

Председатель совета директоров Транспортной группы FESCO Андрей Северилов в ходе выступления на сессии рассказал о работе компании на китайском направлении и о планах Группы по развитию внешнеторговых маршрутов и интермодальных сервисов.

«Мы активно развиваем интермодальные сервисы, для этого наращиваем мощности Владивостокского морского торгового порта (ВМТП) – ли-

дера по контейнерообороту на Дальнем Востоке России», – отметил Андрей Северилов.

Отметим, что морская линия FESCO China Express соединяет ПАО «ВМТП» с 10 китайскими портами. Сервис обслуживает шесть судов общей контейнерной вместимостью 10 тыс. TEU (эквивалент 20-футового контейнера).

По словам Андрея Северилова, идёт расширение географии железнодорожных прямых сервисов из Китая в Россию через Казахстан,

Новое качество российско-китайского сотрудничества на Дальнем Востоке можно отсчитывать с первым миллионом тонн грузов, которые прошли по этому долгожданному мосту Нижнеленинское – Тунцзян

взаимодействие с рядом провинций. «Для возрастающих объёмов перевозок Группа расширяет сотрудничество с китайскими компаниями в части совместного участия в строительстве новых распределительных центров, терминалов», – подчеркнул он.

Отметим, что в марте FESCO в рамках развития внешнеторговых маршрутов по Deep Sea запустила первую российскую морскую контейнерную линию между портами Китая и Санкт-Петербургом. «На линии задействовано два судна, до конца текущего года мы планируем приобрести ещё порядка трёх-четырёх контейнеровозов», – уточнил Андрей Северилов.

Кроме того, с июля компания возобновит работу собственной линии с увеличенной вместимостью до трёх судов из китайских портов Яньтай

ской компанией «Чжунчэнтун Интернейшнл Инвестмент» на общую сумму около 2 трлн руб.

В 2023 году растёт взаимодействие РФ и Китая в таких сферах, как информационные технологии, трансграничная электронная торговля, цифровая экономика, биофармацевтика. Алексей Чекунков также подчеркнул важную роль наращивания туристических, культурных и гуманитарных связей между государствами. Так, взаимодействие на этом направлении, взаимная поддержка и развитие великих культур Китая и России, развитие креативных индустрий – кинематографа, новых технологий, киберспорта – придадут новое качество взаимодействию стран.

«Мы приглашаем китайских друзей к участию в важнейших проектах, таких как строительство города – спутника Владивостока, реализация

Торгово-экономическое сотрудничество продвигается и от традиционных сфер – освоения энергетических, лесных и сельскохозяйственных ресурсов – распространяется на множество новых отраслей, таких как автомобили, бытовая техника, IT

и Тяньцзинь на Певек с учётом начала арктической навигации.

Векторы развития

Двустороннее сотрудничество непрерывно выявляет новые точки роста, подчеркнул Алексей Чекунков. Торгово-экономическое сотрудничество стабильно продвигается и от традиционных сфер – освоения энергетических, лесных и сельскохозяйственных ресурсов – распространяется на множество новых отраслей, таких как автомобили, бытовая техника, переработка продуктов питания.

Так, в рамках ПМЭФ-2023 российская ГК «Новый сухопутный зерновой коридор» подписала соглашение о торговле и инвестициях с китай-

планов по созданию новых университетских связей, научных центров, развитие Северного морского пути и новых туристических сервисов для граждан КНР и туристов со всего мира», – подчеркнул Алексей Чекунков.

По мнению директора по развитию зарубежной сети Российского экспортного центра (ВЭБ.РФ) Дмитрия Прохоренко, российским и китайским компаниям не хватает простых знаний по прямой коммуникации друг с другом. Он сообщил, что в октябре в Москве состоится Международный экспортный форум «Сделано в России», где будут обсуждаться важные вопросы экспорта, в том числе и развитие российско-китайских отношений.

Иллюстрация

Ольга Шелкова



123RF/LEGN-MEDIA

Торговое и логистическое взаимодействие между странами – участниками БРИКС (Бразилия, Россия, Индия, Китай, ЮАР) продолжает развиваться. На XXVI Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ-2023) участники рынка во время сессии «Деловое партнёрство БРИКС в новых экономических реалиях» обсудили повестку дня и рассказали об основных проблемах, с которыми столкнулись страны союза, а также о путях их решения.

Главные вызовы

Геополитическая ситуация оказала давление на экономику нашей страны и осложнила торговые отношения между странами БРИКС. Прошлый год смело можно называть годом вызовов. Так, в феврале-марте 2022 года рейтинговые агентства Moody's и Fitch понизили суверенный рейтинг России до преддефолтного уровня. Вслед за ними агентство S&P Global Ratings также предредило России высокий риск дефолта. «Продолжение использования в нынешних реалиях суверенных рейтингов, рассчитанных по западным лекалам, умышленно ограничивает имеющиеся у стран БРИКС реальные конкурентные преимущества», – заявил директор Департамента международного сотрудничества АО «УК РФПИ», председатель российской части рабочей группы по финансовым услугам Делового

совета БРИКС Валерий Беляков на сессии ПМЭФ-23.

Он высоко оценил предложение о создании рейтингового агентства (РА) стран БРИКС. По его мнению, такая необходимость возникла после того, как тройка ведущих мировых рейтинговых агентств отказалась выставлять рейтинги России. Главный исполнительный директор China Chengxin International Credit Rating Янь Янь заявил, что китайская сторона поддерживает идею о создании РА стран БРИКС.

Немаловажную роль в товарообороте между странами БРИКС играет и повышение уровня экономического взаимодействия.

Валерий Беляков напомнил, что уже инициировано создание нового международного платёжного сервиса «БРИКС Pay». Данная интернет-система позволит пользователям оплачивать свои счета с компьютера или мобильного устройства, переводить средства, платить налоги в правовом поле БРИКС, БРИКС+ и ЕАЭС.

«Работа сервиса направлена на улучшение финансовой инфраструктуры, упрощение платёжных процедур и сокращение зависимости от глобальных финансовых институтов, что обезопасит страны БРИКС от конкуренции неэкономического характера», – отметил Валерий Беляков.

На фоне перестройки маршрутов выявилась недостаточная эффективность логистических цепочек между странами БРИКС. Профессор кафедры логистики Стелленбосского университета ЮАР Ян Хавенга отметил, что сегодня неэффективно используют

Тема номера ІІМЭФ-2023»



МАКСИМ КАШИРИН/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»



МАКСИМ КАШИРИН/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

ся железнодорожные и морские пути: многие грузы, которые следовало бы везти поездами, транспортируются автотранспортом. Это, считает профессор, приводит к тому, что компании тратят большую часть денег на путь до границы страны или до морского порта. «Мы сталкиваемся с барьерами не только в области физической, но и в области мягкой инфраструктуры. Один из таких барьеров – усложнённая процедура пересечения границы: 50%

транзитного времени перевозчик тратит на прохождение таможенных процедур», – заметил генеральный директор Дирекции международных транспортных коридоров Александр Исаев.

Как решаются проблемы

Первый заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Сергей Павлов сообщил, что холдинг заинтересован в увеличении эффективности перевозок России в страны Азиатско-Тихоокеанского регио-

на, поэтому модернизирует Восточный полигон, совершенствует работу пограничных пунктов пропуска на границе с Китаем, способствует открытию новых.

Погранпропуск Нижнеленинское – Тунцзян переведён на круглосуточный режим работы.

Ян Хавенга, со своей стороны, предложил создать под эгидой БРИКС центры консолидации и новые порты. Такое решение поможет объединить различные узлы между странами объедине-

ния. «Один грузоперевозочный узел можно создать в Петербурге, второй – в Бомбее. Если такие узлы получилось бы консолидировать, использовать соответствующие IT-решения, то вышла бы эффективная система цепочек поставок в БРИКС», – отметил он.

Сергей Павлов заявил, что 40% всего объёма железнодорожных перевозок Россия осуществляет со странами БРИКС. В прошлом году с КНР Россия увеличила товарооборот практически на треть, с Индией – в 2,5 раза, с Бразилией он достиг исторического максимума – почти \$10 млрд. Более того, две трети всего мирового грузооборота приходится на БРИКС, отметил первый замгендиректора ОАО «РЖД».

«Более трети экспорта минеральных удобрений из России приходится на страны БРИКС. Мы видим повышенный спрос на нашу продукцию. Наша отрасль отвечает на это ростом производства», – рассказал генеральный директор, член правления, член совета директоров ПАО «ФосАгро» Михаил Рыбников.

По данным «ФосАгро», прирост потребления удобрений держится на уровне 1,5% в год, однако в странах – участницах союза темп роста потребления находится в пределах 5% и более, добавил он. «Поэтому для нас страны БРИКС – ключевой рынок сбыта», – заключил Михаил Рыбников.

Сергей Павлов также рассказал, что сейчас ОАО «РЖД» занимается выстраиванием не только логистики для улучшения торговли между странами содружества, но и механизмов для обмена лучшими практиками. Так, холдинг прорабатывает с индийской стороной



БРОНИСЛАВ СЕРИНИН/ИД «ГУДОК»

Почти 40% всего объёма железнодорожных перевозок Россия осуществляет со странами БРИКС

проект телекоммуникационного моста Россия – Иран – Индия. Эта инициатива создана для обмена информацией и передовыми знаниями. С ЮАР холдинг под-

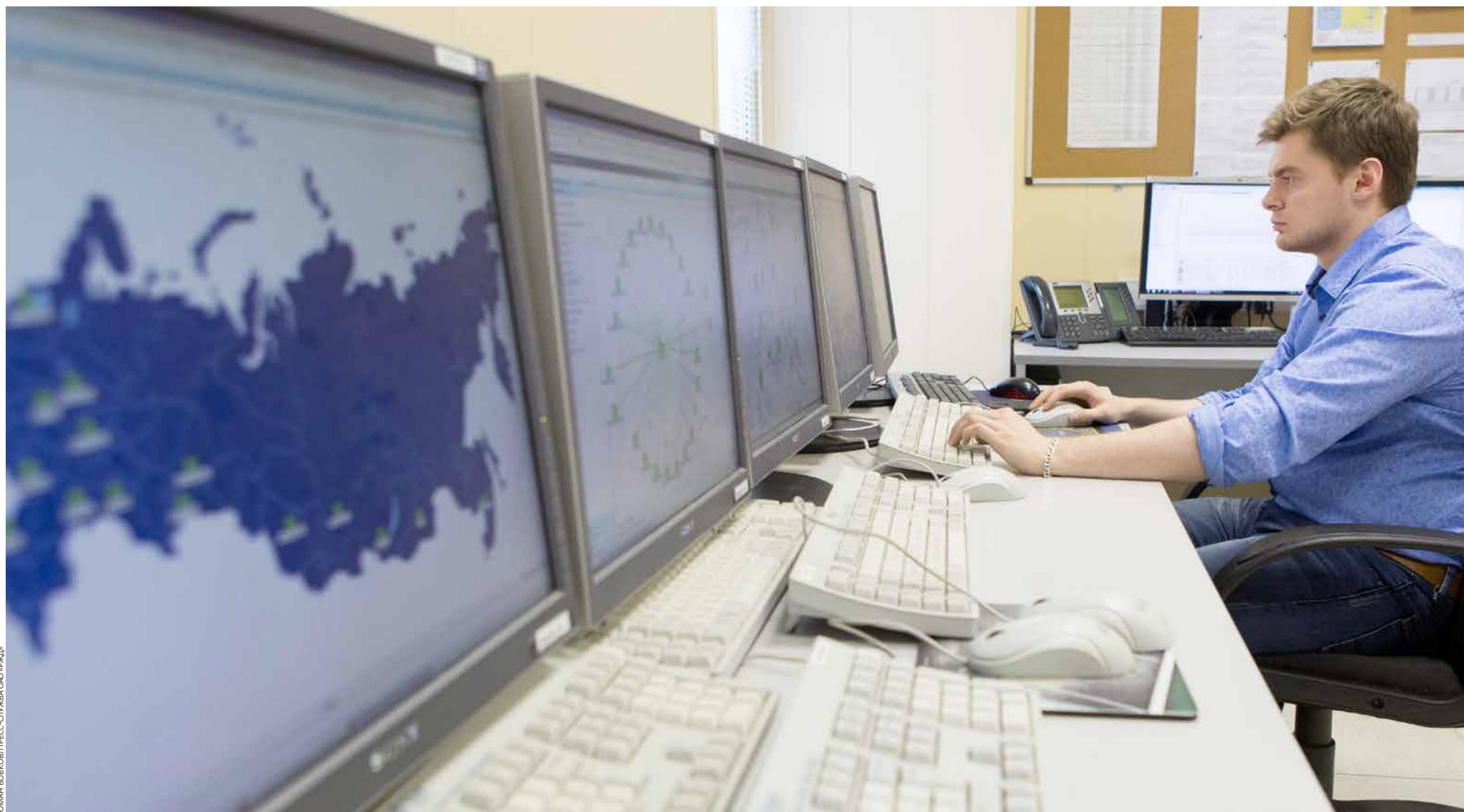
держивает постоянные контакты, происходит обмен студентами и знаниями, отметил первый замгендиректора РЖД.

Александр Соляник

СПРАВКА

Сегодня рынок стран БРИКС – один из крупнейших в мире. Суммарный ВВП стран объединения составляет 31,5% от мирового. Для сравнения, ВВП государств «Большой семёрки» – 30,7%. Председатель правления Корпорации промышленного развития Южной Африки Бузизиве Мабуца говорит, что рынок БРИКС – это 1,3 млрд человек, поэтому один из приоритетов сейчас, считает он, высвобождение возможностей потенциала рынка и обеспечение свободной торговли.

Создание рейтингового агентства стран БРИКС назрело после того, как тройка ведущих мировых рейтинговых агентств отказалась выставлять рейтинги России



РОМАН БОБКОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

Можем сами

ОАО «РЖД» успешно
отвоёвывает технологическую
независимость

Возможности подготовки кадров для отечественной IT-индустрии и развития цифровых компетенций действующих работников обсуждались на сессии Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ) «Технологический суверенитет в IT: новые методологии, партнёрства и центры компетенций для развития бизнеса и молодёжи в Российской Федерации». Подходы ОАО «РЖД» и опыт компании в данном вопросе получили высокую оценку экспертов.

Отечественные айтишники

Представители системы образования, крупных российских компаний и объединений – разработчиков ПО говорили о необходимости перевода обучающих программ IT-специалистов в вузах и учреждениях среднего профессионального образования на использование российского софта и инфосистем, которые внедряются на предприятиях страны. Как стало понятно из выступлений целого ряда спикеров, сегодня сфера образования отстаёт в переходе на отечественное ПО от промышленных отраслей, для которых готовит специалистов. Учебные заведения используют преимущественно иностранные программные продукты.

«Давайте посмотрим на то, как работают наши зарубежные бывшие партнёры. Они образовательные лицензии раздают веером для высшего и среднего профессионального образования. Делается это не просто так. А с пониманием того, что они фактически подсаживают людей по всему миру на определённые программные продукты. В нынешней ситуации для нас это серьёзный вызов и угроза. И давайте с самого начала, уже в школе, а лучше в детском саду, начнём заниматься внедрением отечественного ПО и информационных продуктов», – заявил первый заместитель министра просвещения РФ Александр Бугаев.

Производители отечественного софта не против продажи «за рубль» лицензий образовательным учреждениям для приобщения учащихся к их продуктам. Но на этом направлении существует целый ряд сложных вопросов. Один из них связан с незавершённостью формирования IT-ландшафта.

«В России сейчас с точки зрения программного обеспечения существует вредная избыточность. Когда

Тема номера ПМЭФ-2023»



ИВАН ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

мы распыляем усилия на 20 операционных систем (ОС), на 15 виртуализаций. Даже мобильных операционных систем в мире три, в России – 5. Мы можем ждать, пока в течение 20 лет всё эволюционно придёт к тому, что останутся 2–3 ОС, пара офисных пакетов, 2–3 виртуализации и так далее. Но я сторонник того, что нам, как стране, важно не распылять свои усилия, а концентрироваться на «национальных чемпионах», чтобы в каждой категории у нас их было гармоничное количество», – считает старший вице-президент по информационным технологиям ПАО «Ростелеком» Кирилл Меньшов.

По мнению участников сессии, большие резервы для улучшения качества подготовки айтишников

кроются в усилении взаимодействия между компаниями и учебными заведениями. И нельзя не отметить, что всё это уже работает в системе подготовки кадров ОАО «РЖД», включая специалистов по информационным технологиям.

«Вопрос кадров для компании, у которой около 1 млн человек работников и более 30 тыс. сотрудников в блоке ИТ и связи, критически важен. Люди для нас являются самым ценным активом», – говорит заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Евгений Чаркин.

В компании есть свои Детские железные дороги, кванториумы, колледжи и вузы. Ребята здесь обучаются с учётом развития, которого достигли пред-

Одним из новых направлений повышения квалификации сотрудников РЖД стал совместный проект по переобучению специалистов для перехода на работу с зарубежных на отечественные ИТ

приятия холдинга. РЖД представляют профильному образованию не только данные о внедряемых специализированных и общих инфосистемах, но и обеспечивают участие руководителей и высококвалифицированных специалистов, выступающих с лекциями для студентов и учащихся. Более того, компания поддерживает творчество молодёжи и оказывает поддержку в развитии их идей с целью доведения предложений до работающих образцов, которые могут быть применены на сети РЖД.

Одним из новых направлений повышения квалификации сотрудников РЖД стал совместный проект по переобучению специалистов для перехода на работу с зарубежных на отечественные информационные технологии. «Мы делаем серьёзную ставку на сотрудничество с научно-технологическим университетом «Сириус» – на территории университета создали Центр цифровых компетенций РЖД, где обу-

«Мы сейчас ориентируемся на те технологии, которых пока нет у нас в стране. Например, квантовые коммуникации. Пока десятки, может, сотни человек разбираются в квантовых коммуникациях в стране. А к 2030 году таких специалистов должно появиться тысячи или даже десятки тысяч», – отметил он.

В компании уже сейчас разрабатывают программы для выращивания специалистов, владеющих технологиями, которых пока нет в массовом использовании.

Импортозамещение в производстве

Позитивные примеры холдинга в части обеспечения технологического суверенитета на ПМЭФ также привёл заместитель генерального директора – главный инженер ОАО «РЖД» Анатолий Храмов. На сессии, посвящённой раскрытию существующего производственного потенциала компаний России, он рассказал о том, какие новые возможности появились

За этот год по заказам ОАО «РЖД» организовано производство на более чем 130 предприятиях на территории Российской Федерации

чаем ИТ-специалистов компании. Им предстоит разработать национальную ERP-систему корпоративного уровня», – сказал Евгений Чаркин.

В 2022 году переобучение с SAP на отечественные технологии в центре уже прошли 108 ИТ-специалистов РЖД, а до конца этого года программу осваивают ещё 350 сотрудников. И это, похоже, не окончательное число.

Председатель совета федеральной территории «Сириус» Елена Шмелёва сообщила, что в этом году 2 тыс. железнодорожников смогут пройти программу повышения цифровых компетенций, включающую освоение отечественного софта, которая создана и реализуется в партнёрстве с РЖД. Стало известно, что в будущем к этой совместной программе могут подключиться другие российские компании, участвующие в разработке национальной ERP-системы.

Евгений Чаркин обратил внимание коллег на необходимость учитывать в подготовке кадров перспективы будущего.

в связи с уходом международных технологических компаний.

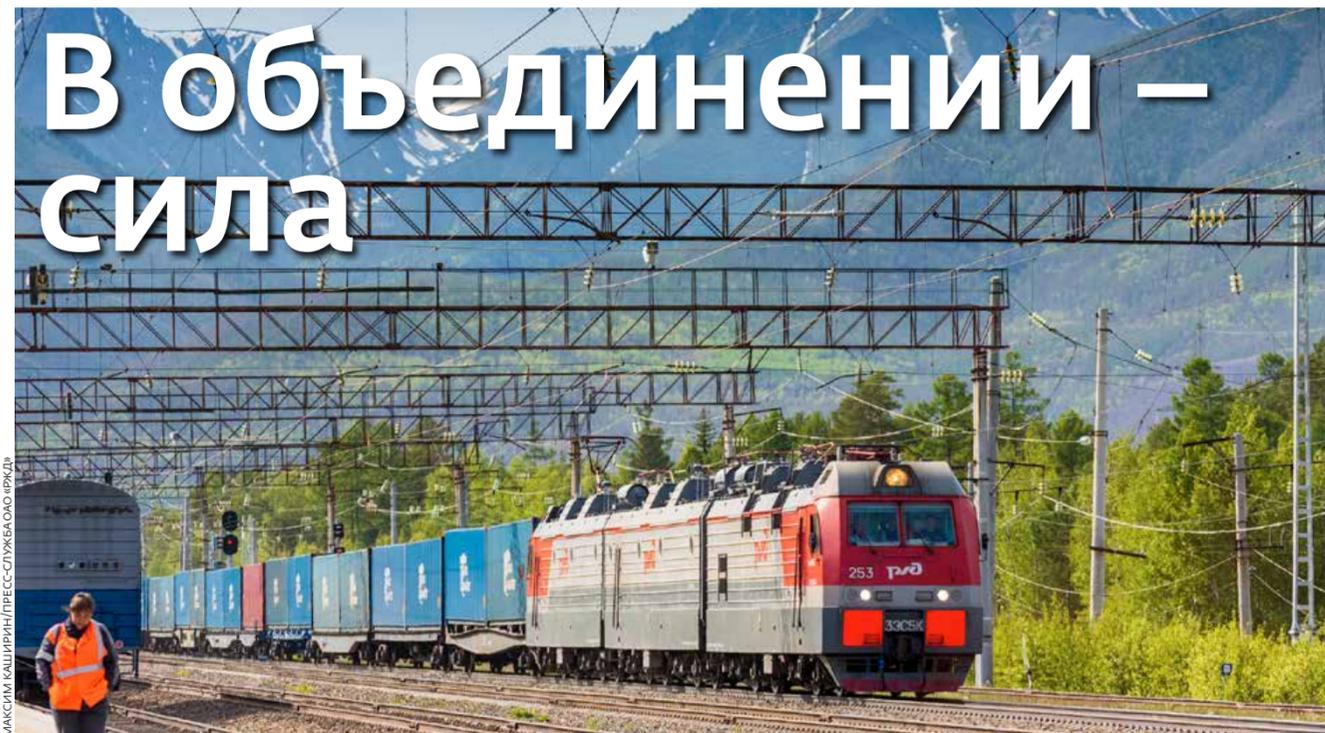
«Например, «Сапсан» был кооперацией между РЖД и компанией Siemens, – рассказал Анатолий Храмов. – Начиная с прошлого года мы начали проектировать свой высокоскоростной поезд. К 2027 году планируем выйти с таким поездом на сертификационные испытания».

Что касается зависимости отрасли от импортных составляющих, то из около 200 тыс. основных используемых номенклатурных позиций в компании только 3% зарубежного производства. Из этих 3% на сегодняшний день замещено уже более 65%. «За этот год по нашим заказам организовано производство более чем на 130 предприятиях на территории РФ, – подчеркнул Анатолий Храмов. – Каждый вызов, каждая проблема просто открывают окно возможностей. И мы должны этим пользоваться».

Александр Зубов, Алексей Алеев



В объединении – сила



Тяга Восточного полигона работает на увеличение пропускной способности

Формированию парка тягового подвижного состава на Восточном полигоне ОАО «РЖД» уделяет внимание все последние годы. Более 40% закупаемых холдингом новых локомотивов ежегодно отправляются на восток, становясь основой тягеловесного движения, открывая возможности для технологий увеличения грузопотока без строительства новой инфраструктуры – вождения объединённых контей-

нерных и соединённых грузовых поездов, сокращения интервалов попутного следования с помощью виртуальной сцепки. По данным заместителя генерального директора ОАО «РЖД» – начальника Дирекции тяги Олега Валинского, в минувшем году на Восточный полигон поступило 205 новых машин. Согласно плану текущего года ожидается поставка 241 тяговой единицы. Сюда направляются локомотивы с улучшенными характеристиками, способные вести поезд массой 7100 тонн в сложных климатических и рельефных условиях

БАМа и Транссиба. Основу парка составляют трёхсекционные магистральные электровозы «Ермак» серии ЗЭС5К с поосным регулированием силы тяги. Благодаря их применению в прошлом году организовано вождение соединённых грузовых поездов массой 12,6 и 14,2 тыс. тонн, более чем на 20% выросло на полигоне число поездов с массой 7100 тонн. Технология соединения поездов на автосцепке применяется в условиях ограниченного пропускного ресурса инфраструктуры. Он позволяет провести сразу два поезда по

На Дальневосточной, Забайкальской и Восточно-Сибирской железных дорогах работе с виртуальной сцепкой обучено почти 9 тыс. машинистов грузового движения

времени (графику) одного. Локомотивы остаются в голове своих составов, из-за чего второй оказывается в середине. Синхронность движения обеспечивается не только слаженными действиями локомотивных бригад электровозов, но и работой автоматизированных систем, синхронизирующих управление распределённой тягой по радиоканалу. Ежедневно по сети РЖД на восток следует около 30 сдвоенных поездов.

«Ермаки» оснащаются оборудованием для работы в режиме виртуальной сцепки, предполагающей синхронное движение на минимальном расстоянии двух грузовых поездов попутного следования, управляемых из кабины впереди идущего локомотива. Технология до 15% увеличивает пропускную способность участков, объём её применения постоянно растёт.

На сегодняшний день на Восточном полигоне системой ИСАВП-РТ-М с функцией виртуальной сцепки оборудовано уже 1194 электровоза «Ермак». В текущем году будет модернизировано ещё 378 локомотивов и поставлено 128 локомотивов, оборудованных виртуальной сцепкой. По расчётам Дирекции тяги, на конец 2023 года ИСАВП-РТ-М будут оборудованы 1700 локомотивов, или

97% парка электровозов серии «Ермак» Восточного полигона. И если в 2022 году ежемесячно по железным дорогам востока России на виртуальной сцепке проводилось порядка тысячи поездов, то в мае 2023 года было проведено уже свыше 1700 поездов.

На Дальневосточной, Забайкальской и Восточно-Сибирской железных дорогах работе с виртуальной сцепкой обучено почти 9 тыс. машинистов грузового движения.

Помимо оснащения парка локомотивов ведётся совершенствование технических средств и технологии виртуальной сцепки. Проведённые минувшим летом на ДВЖД опытные поездки подтвердили возможность вождения в виртуальной сцепке сразу трёх поездов. Новые технические решения позволят формировать пакеты до пяти поездов.

Идёт разработка соответствующей системы автоведения для тепловоза ЗТЭ25К^{2М}. По плану опытные образцы будут предоставлены для испытаний в III квартале текущего года. Кроме того, система виртуальной сцепки закладывается для установки при производстве нового тепловоза ЗТЭ28.

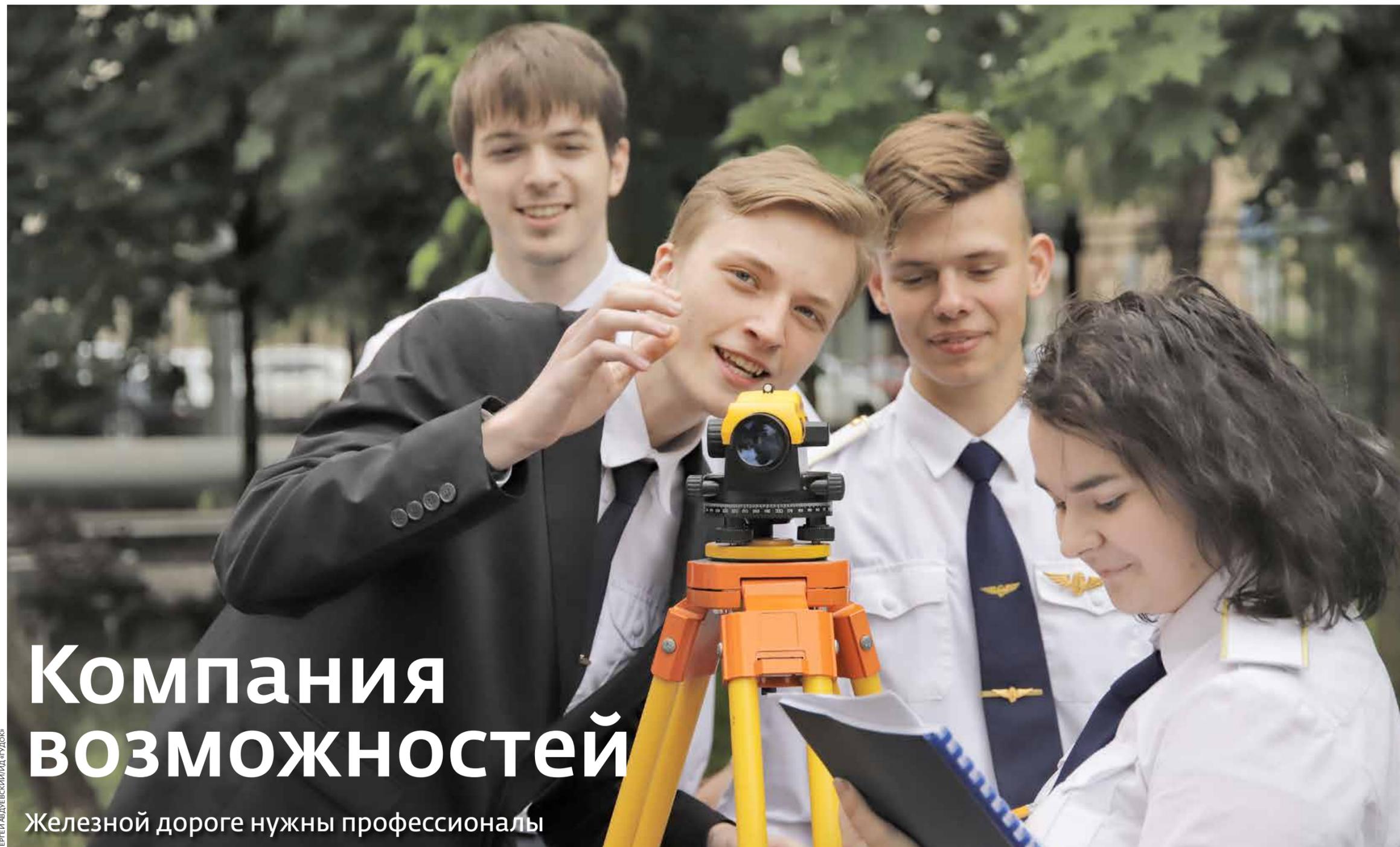
В феврале 2022 года ЗЭС5К провёл из Владивостока в Москву первый объединённый контейнерный по-

езд из 76 фитинговых платформ (стандартный состав контейнерного поезда – 37–38 платформ), что равно по длине 129 условным грузовым вагонам. Благодаря сравнительно небольшому общему весу – 4700 тонн – «Ермак» тянул состав в одиночку. Такой подход не только увеличивает возможности провоза контейнеров, но и экономит тяговые ресурсы.

Стоит отметить, что это был первый поезд такой длины. Объединённые составы меньшего размера формировались и раньше. Сегодня движение объединённых контейнерных поездов стало привычным. Сотни таких составов следуют по Восточному полигону ежедневно. Но развитие не останавливается.

«В планах на предстоящий сезон ремонтно-путевых работ – провести совместно с Дирекцией тяги ряд экспериментов по пропуску соединённого поезда из двух объединённых контейнерных поездов. По результатам экспериментов будет принято решение о курсировании таких поездов на Транссибе в постоянном режиме», – сообщил заместитель генерального директора ОАО «РЖД» – начальник Центральной дирекции управления движением Михаил Глазков.

Александр Зубов



Компания ВОЗМОЖНОСТЕЙ

Железной дороге нужны профессионалы

СЕРГЕЙ АВДЕВСКИЙ/ИД/ИСТОК

Рекордно низкая безработица, спровоцированная демографическим кризисом девяностых годов, привела к формированию «рынка работника». Предложение вакансий превышает спрос, и бизнес вынужден конкурировать за трудовые ресурсы. Как работодатели будут выходить из сложившейся ситуации, обсуждали участники Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ).

Движение в обратную сторону

Если ещё два года назад, в разгар пандемии коронавирусной инфекции, главной задачей на рынке труда было не допустить роста безработицы, то сейчас ситуация обратная.

«Мы находимся на историческом минимуме по методологии Международной организации труда (МОТ): 3,3%, или 2,4 млн человек – в истории России такого никогда не было. Безработица за два года сократилась на 1,3 млн человек», – рассказала заместитель председателя Правительства РФ Татьяна Голикова во время сессии ПМЭФ «Рынок труда России: состояние трудового потенциала и механизмы его развития».

В регионах, согласно методологии МОТ, уровень общей безработицы с начала года снизился в 61 субъекте, в 17 – возрос, в остальных субъектах не изменился.

«Это уникальная ситуация, когда уровень безработицы на исторически минимальном уровне. С одной стороны, это хорошо, с другой стороны, это определённый вызов. Работодателям труднее искать людей, привлечь таланты», – отметил и.о. ректора РАНХиГС, генеральный директор президентской платформы «Россия – страна возможностей» Алексей Комиссаров.

Чтобы обеспечить технологический суверенитет в пятилетней перспективе, России необходимы 1 млн человек. «Наша глобальная задача – получить эти трудовые ресурсы



СЕРГЕЙ ЗЫБИН/ИД «ГУДОК»

всеми доступными для нас способами», – подчеркнула Татьяна Голикова.

Ещё один вызов – профессионально-квалификационное соответствие предложения и спроса на рынке труда.

Как отметила Татьяна Голикова, решение глобальной кадровой задачи носит комплексный, многосекторальный характер и требует командной работы правительства совместно с работодателями и системой образования.

Для привлечения специалистов сегодня важны корпоративная культура, климат в коллективе, социальные гарантии. Кроме того, на фоне развития и изменения технологических процессов растёт запрос на профессиональное переобучение под запрос конкретных работодателей и возможность получения практического опыта ещё в процессе обучения.

Нужны рабочие руки

ОАО «РЖД», как и все другие работодатели, сталкивается с проблемами на рынке труда. «Мы точно так же чувствуем дефицит на рынке труда, точно так же чувствуем всё, что связано с демографией и другими объективными причинами. Но у нас есть особенности», – подчеркнул, выступая на сессии, заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрий Шаханов.

Только развитие пропускной способности Восточного полигона потребует от РЖД привлечения более 30 тыс. работников. «Причём в разрезе конкретных строительных специальностей, которые могли бы с места в карьер начать работу на объектах», – сказал Дмитрий Шаханов.

Это уникальная ситуация, когда уровень безработицы на исторически минимальном уровне. С одной стороны, это хорошо, с другой стороны, это определённый вызов. Работодателям труднее искать людей, привлечь таланты

Конкуренция за рабочий персонал заставила холдинг по-новому взглянуть на приоритеты кадровой политики. В компании пересмотрено ценностное предложение работодателя с учётом новых вызовов. Слоган для потенциальных работников звучит как «РЖД – для людей дела».

«Теперь мы говорим нашим соискателям, что РЖД – это масштаб, это амбиции и что РЖД – это забота», – подчеркнул Дмитрий Шаханов.

Ещё одна составляющая бренда работодателя – технологичность. «Но это не только производственные процессы, но и отношения с персоналом. Наш приоритет в удобстве для наших работников – это и электронный кадровый доку-

ментооборот, и Сервисный портал работника», – добавил Дмитрий Шаханов.

Кроме этого, РЖД – это компания возможностей, где могут реализовать себя представители практически любой специальности.

Конкуренция за рабочий персонал заставила холдинг по-новому взглянуть на приоритеты кадровой политики. В компании пересмотрено ценностное предложение работодателя с учётом новых вызовов. Слоган звучит как «РЖД – для людей дела»

ментооборот, и Сервисный портал работника», – добавил Дмитрий Шаханов.

Кроме этого, РЖД – это компания возможностей, где могут реализовать себя представители практически любой специальности.

Определиться с выбором

Одним из эффективных инструментов привлечения молодёжи являются стажировки и практики. «Это отличная возможность для самоопределения и реальная возможность найти для себя работу мечты. Это гарантия успеха и того, что всё получится. Стажировка – прекрасный способ дать человеку найти своё призвание на всю жизнь», – считает Алексей Комиссаров.

В ОАО «РЖД» летом приходят работать по разным специальностям более 13 тыс. студентов. А весной был запущен проект «РЖД Стажировка». Лучшие кандидаты смогут пройти оплачиваемую практику в центральном офисе компании и будут заняты в конкретном проекте.

Кандидатов в стажёры будут подбирать рекрутеры компании. Отбор будет проводиться в несколько этапов – анализ резюме соискателей, собеседование с рекрутером, тестирование. Фи-

нальное решение по кандидату будет приниматься на личной встрече с руководителем подразделения.

На сегодняшний день получено уже более 2,5 тыс. резюме.

«Если говорить о будущем стажировок и практик, то им однозначно быть, по крайней мере в железнодорожном транспорте. Потому что это эффективный инструмент понимания того, чем ты будешь заниматься, если придёшь на железнодорожный транспорт. Мы сохранили целевой набор и специалитет. Этот один год позволяет студенту стать специалистом высокого класса. Мы оформляем договор целевого обучения, тем самым гарантируя трудоустройство выпускника», – отметил на сессии ПМЭФ начальник Департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Сергей Саратов.

ИДУГИНСКИЙ

Виталий Маслюк



Сила мысли

Акселератор РЖД займётся поиском решений для транспорта



Открытое акционерное общество «РЖД», ООО «УК РВК» и ООО «ПК Аквариус» на XXVI Петербургском международном экономическом форуме заключили согла-

шение о совместном развитии и реализации инноваций в рамках проекта «Транспортный акселератор РЖД».

В этом году Корпоративный акселератор РЖД, организуемый на базе АО «ВНИИЖТ» совместно с GenerationS, стартует в новом

формате. Он станет Транспортным акселератором холдинга и объединит поиск и развитие инноваций не только для железнодорожного, но и для других видов транспорта. Проект «Транспортный акселератор РЖД» включён в паспорт инициативы «Площад-

ОАО «РЖД» планирует развивать инструменты, которые позволят ускорить апробацию и внедрение сквозных инновационных технологий. В том числе для обеспечения синергии мультимодальной логистики транспорта

ки для взаимодействия науки, бизнеса, государства и общества» Десятилетия науки и технологий Российской Федерации.

«Согласно Транспортной стратегии РФ до 2030 года у нас амбициозные цели. Например, транспортная подвижность населения России должна вырасти на 65% в результате повышения пространственной связанности и транспортной доступности территорий. В 1,5 раза должна вырасти производительность труда в транспортном комплексе благодаря ускоренному внедрению новых технологий, – отмечает начальник Центра инновационного развития ОАО «РЖД» Олег Николаев. – Все эти задачи выполнимы только за счёт активного взаимодействия всех участников транспортного рынка и при условии масштабного внедрения сквозных инноваций для всех видов транспорта».

Проект «Транспортный акселератор РЖД» объединяет лидеров отрасли. Например, ранее к совместному развитию инновационных технологий присоединились ФГБУ «Научно-исследовательский центр Железнодорожных войск» Минобороны России, Фонд развития инноваций в области общественного транспорта

«Транспортные инновации Москвы», АО «АвтоВАЗ», АО «Нефте-ТрансСервис», ООО «ФЕСКО Интегрированный Транспорт» и ПАО «ТрансКонтейнер».

Совместно с партнёрами ОАО «РЖД» планирует развивать инструменты, которые позволят ускорить апробацию и внедрение сквозных инновационных технологий, в том числе для обеспечения синергии мультимодальной логистики транспорта. Для достижения поставленных целей стороны планируют организовывать совместные акселерационные программы.

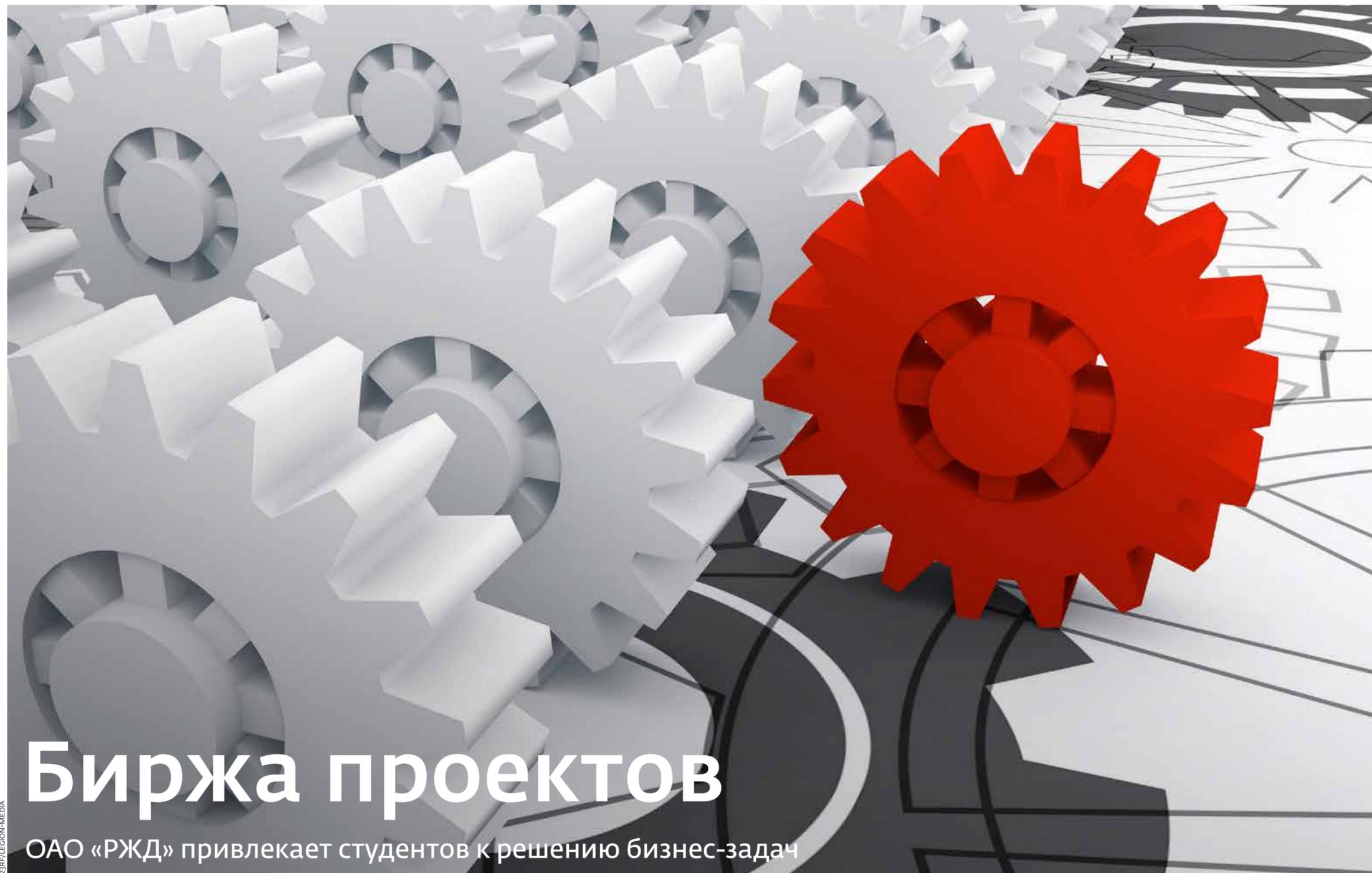
Среди ключевых направлений сотрудничества можно отметить, во-первых, формирование технологического фокуса (в том числе в области технологического суверенитета) для поиска инновационных решений. Во-вторых, экспертизу инновационных проектов и повышение уровня их технологической и инвестиционной привлекательности. В-третьих, формирование гарантированного спроса на инновационную продукцию и технологии для решения задач развития транспортной отрасли.

«Будет сформирован единый инновационный хаб, внутри которо-

го будет идти поиск и отбор технологических решений, способных полностью модернизировать отрасль и заменить импортные продукты, – подчёркивает директор платформы по развитию корпоративных инноваций GenerationS (ООО «УК РВК») Екатерина Петрова. – Новые технологии и накопленный опыт партнёров позволят участникам акселератора увеличить конкуренцию, повысить качество экспертизы проектов, ускорить пилотирование удачных решений, а также обеспечить стабильный спрос на технологии в транспорте».

Для успешной реализации намеченных планов у холдинга есть все необходимые условия. Так, за четыре года проведения корпоративных акселерационных программ были наработаны необходимые опыт и компетенции, сформирован пул экспертов. Более того, за это время был сформирован и банк данных – 2,5 тыс. идей. Сейчас пришло время детально проанализировать весь портфель предложений и выбрать из них сквозные, которые могут быть использованы для инновационных решений в разных видах транспорта.

АЛЕКСЕЙ АЛЕЕВ



Биржа проектов

ОАО «РЖД» привлекает студентов к решению бизнес-задач

Образовательный процесс в вузах, колледжах и техникумах становится всё более практико-ориентированным: внедряется проектное обучение, проводятся кейс-чемпионаты, организовываются стажировки на предприятиях. Активную роль в этом процессе играют работодатели. Как отраслевые учебные заведения прививают студентам практические навыки, выяснил «Пульт управления».

Традиционно в высших и средних профессиональных учебных заведениях студенты проходят производственную практику на предприятиях (как правило, летом). Однако сегодня возможностей примерить профессию на себя у обучающихся стало намного больше. В результате к моменту получения диплома об образовании выпускники не просто владеют теоретическими знаниями, они в курсе последних изменений в своей профессиональной сфере (а зачастую и на конкретных предприятиях), знают, чего от них ждут работодатели, и готовы сразу приступить к выполнению профессиональных задач.

Витрина проектов

В настоящее время университеты активно развивают проектное обучение. Например, с 2021 года в Российском университете транспорта (МИИТ) во все учебные планы специалитета и бакалавриата внедрена новая дисциплина – «Проектная деятельность». Студенты получают новые компетенции, работая над проектами, которые решают задачи реального сектора экономики, компании или государственной организации. Они изучают индустрию через проектирование и апробирование принципиально нового решения, которое позволяет получить навыки эффективного взаимодействия с коллегами и партнёрами.

Идеи для проектов может предложить любая внешняя организация, а также студент или сотрудник РУТ (МИИТ). Каждый семестр на виртуальной витрине проектов (на сайте университета) выставляются новые кейсовые задания. Они доступны для всех направлений подготовки. К витрине могут обращаться студенческие команды и наставники при поиске задач.

На протяжении весеннего семестра этого учебного года студенты работали над созданием учебного онлайн-пособия «Делопроизводство в негосудар-



РУТ (МИИТ)

ственных организациях», а также над разработкой клиентоориентированных расписаний пригородных электропоездов, развитием мультимодальных сообщений, разработкой инструментов цифрового контроля машинистов, сравнительным анализом методов оценки пропускной способности транспортных коридоров, разработкой пилотного проекта для МЖД по устранению организационных патологий в системе принятия управленческих решений.

Также им были доступны такие проекты, как «Управление углеродным следом железнодорожного транспорта», «Расчёт за транзитные перевозки в условиях санкций», «Автоматизация перевозочного процесса на железнодорожном транспорте», «Повышение качества логистического сервиса предприятия», «Раз-

работка алгоритмического базиса для прочностного анализа инженерных сооружений, работающих на базе инвариантных преобразований тензора деформаций» и другие.

Флагманом проектного обучения в РУТ (МИИТ) является академия «Высшая инженерная школа». Задания для студентов академии регулярно готовят транспортные компании, и в частности ОАО «РЖД». «Компании-партнёры не просто ставят задачи по решению прикладных проектных кейсов, они вовлечены в учебный процесс, помогая тем самым актуализировать содержание образовательной программы. Именно такой образовательный формат позволяет готовить высококвалифицированные кадры и укрепляет сотрудничество с будущими работодателями наших выпускников», –

Студенты получают новые компетенции, работая над проектами, которые решают задачи реального сектора экономики, компании или государственной организации. Они изучают индустрию через проектирование и апробирование принципиально нового решения

Компании-партнёры не просто ставят задачи по решению прикладных проектных кейсов, они вовлечены в учебный процесс, помогая тем самым актуализировать содержание образовательной программы

отметил директор академии «Высшая инженерная школа» РУТ (МИИТ) Олег Покусаев.

Студенты академии ведут разработки в самых разных областях: от информационных технологий до транспортного дизайна. Например, они обрабатывали массивы Big Data, строили алгоритмы и создавали работающие программы, которые в дальнейшем можно использовать для решения задач транспортных компаний. Среди последних разработок – два уникальных приложения по прогнозированию тенденций транзитных грузовых перевозок и автоматизированной кластеризации действующих и потенциальных клиентов ОАО «РЖД» в области транспортировки. Кроме того, студенты представили программу по обезличиванию персональных данных клиентов с сохранением их семантики, а также алгоритм прогнозирования интенсивности автомобильного движения в зависимости от погодных условий. Заказчиками проектов выступили Центр фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД», российская IT-компания HFLabs, Центр организации дорожного движения правительства Москвы и другие.

Добро пожаловать в компанию

Талантливых студентов работодатели всё чаще приглашают к решению реальных производственных и бизнес-задач. Так, в своё время в компании «РЖД» была организована оплачиваемая стажировка по программе RZD.GENERATION. Стажёры – выпускники ведущих вузов страны под руководством опытных менторов-железнодорожников работали в проектных командах над проектами по развитию железных дорог страны. В числе разработанных проектов – «Создание интернет-портала по развитию внешнего HR-бренда» (дизайнерские решения Карьерного портала ОАО «РЖД»,

учитывающие интересы потенциальных соискателей: школьников, студентов, действующих работников), «Маркетинг грузовой логистики» (создание перечня потенциальных клиентов ОАО «РЖД» для последующей работы по их привлечению), «Реинжиниринг сервисов вокзальных комплексов» (составление плана изменения облика Казанского вокзала столицы), «Создание системы управления электропоездами в автоматическом режиме» (разработка программного обеспечения, которое позволит электропоезду на МЦК на основе нейронной сети обнаруживать колею, а также людей и предметы, находящиеся в непосредственной близости от железнодорожных путей).

Новый проект, запущенный в этом году, носит название «РЖД.Стажировка». Его запуск анонсировал генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров, выступая в конце апреля на федеральном просветительском марафоне «Знание. Первые».

«Мы объявляем открытый конкурс для выпускников всех российских вузов – набираем на годовую оплачиваемую стажировку самых талантливых и амбициозных ребят», – отметил глава компании. Принять участие в стажировке могут студенты выпускных курсов (бакалавриат – 4-й курс, специалитет – 5-й курс, магистратура – 1-й и 2-й курсы). Подать заявку можно до 30 сентября через Карьерный портал РЖД в разделе «Студентам». Стажёров набирают 29 департаментов и подразделений РЖД. Отбор проводится в несколько этапов – анализ резюме соискателей, собеседование с рекрутером, тестирование. Финальное решение по кандидату принимается на личной встрече с руководителем подразделения. Стажировка будет проходить по разным направлениям: менеджмент, юриспруденция, экономика и финансы, управление



РУТ (МИИТ)

персоналом, дизайн, IT. Студентов приглашают участвовать в развитии стратегических транспортных проектов, в частности в разработке туристических железнодорожных маршрутов, создании новых IT-продуктов для клиентов, внедрении новых услуг для пассажиров, разработке и реализации маркетинговой стратегии компании.

Битва навыков

Чтобы оценить уровень своих профессиональных компетенций, студенты могут принять участие в кейс-чемпионатах. Они проводятся при поддержке бизнеса. Так, например, в мае этого года студенты Московского колледжа транспорта РУТ (МИИТ) стали победителями XI Международного конкурса проектов и прикладных исследований на основе кейсов от работодателей «Школа реальных дел». В конкурсе приняли участие более 4 тыс. студентов, задания для них подготовили 52 ведущие отечественные компании. Студенты Московского колледжа транспорта РУТ (МИИТ), обучающиеся по специальности «информационные системы и программирование», работали над проектом «Создание учебно-методических материалов для преподавания операционной системы Astra Linux».

«В проекте мы стремились показать, как можно использовать операционную систему Astra Linux в учеб-

ных целях и на работе. В команде каждый из нас выполнял свою роль: мы вместе обсуждали идеи и принимали решения, чтобы добиться наилучшего результата. Работать было очень интересно и продуктивно. Мы учились лучше понимать друг друга, учитывать мнения и предложения других участников команды, а также находить компромиссы. Каждый из нас вносил свой вклад в проект, и это помогло нам достичь наилучших результатов», – рассказал участник команды колледжа РУТ (МИИТ) Сергей Хутко.

Студенты могут проявить себя и в других конкурсах профессионального мастерства. Например, осенью этого года стартует регистрация на участие во Всероссийской олимпиаде «Я – профессионал». Традиционно в неё включено транспортное направление, которое курирует РУТ (МИИТ). Задания для участников составляются при поддержке ведущих компаний отрасли. Участие в олимпиаде позволяет студентам со всей России получить доступ к стажировкам в крупнейших компаниях, льготы при поступлении на следующую ступень образования, а также привлечь внимание работодателей и построить успешную карьеру.

Участники Всероссийского конкурса «Большая перемена» (сейчас идёт отбор кандидатов) ежегодно решают кейсы от крупнейших российских компаний,



РУТ (МИИТ)



РУТ (МИИТ)

Участие в олимпиаде позволяет студентам со всей России получить доступ к стажировкам в крупнейших компаниях, льготы при поступлении на следующую ступень образования, а также привлечь на себя внимание работодателей и построить успешную карьеру

в том числе ОАО «РЖД». Например, в прошлом году студенты разрабатывали решения для повышения эффективности железнодорожных перевозок, увеличения мобильности пассажиров и развития существующих клиентских сервисов. По итогам работы шести студентов были вручены сертификаты на прохождения стажировки в ОАО «РЖД».

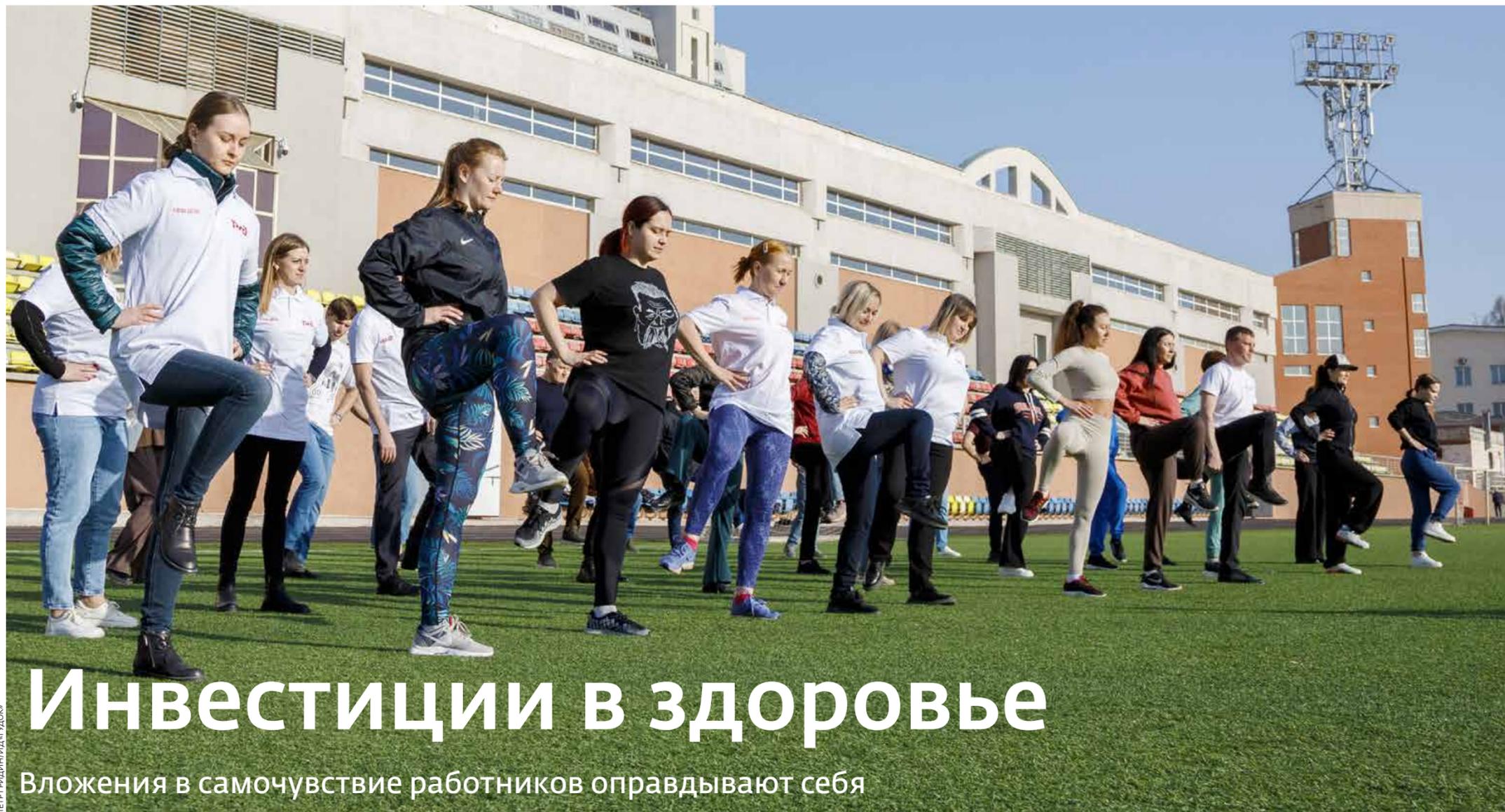
АНО «Агентство развития профессий и навыков» (функциональный преемник союза «Молодые профессионалы (Ворлдскиллс Россия)» ежегодно проводит Межвузовский чемпионат профессионального мастерства. Соревнования проходят в различных профессиональных компетенциях, в том числе транспортных. В июле этого года завершится седьмой сезон чемпионата.

При поддержке Росмолодёжи и Минобрнауки России реализуется Всероссийский студенческий проект «Твой ход». Он включён в проектную линейку президентской платформы «Россия – страна возможностей». Участвовать в конкурсе могут школьники 11-х классов, а также студенты, обучающиеся по программам высшего и среднего профессионального образования. Их задача – разработать проекты различной тематики (от развития агломераций до создания студенческих пространств).

ОАО «РЖД» является информационным партнёром конкурса: для участников организуются различные образовательные и профориентационные активности, деловые игры и мастер-классы.

ПУЛЬТ

Юлия Антис



Инвестиции в здоровье

Вложения в самочувствие работников оправдывают себя

Рост экономики и производительности труда неразрывно связан с состоянием физического и психологического здоровья населения. Чем лучше себя чувствует человек, тем эффективнее он работает.

Здоровье дорого стоит

На сегодняшний день ожидаемая продолжительность жизни в России составляет 73 года 4 месяца. «Это исторический максимум, – говорит заместитель министра здравоохранения РФ Сергей Глаголев. – К 2030 году мы ожидаем рост продолжительности жизни до 78 лет. Для этого

мы должны и дальше использовать такие современные инструменты, как скрининг, цифровое наблюдение за пациентами на всех этапах».

Но есть и другой показатель, подчёркивает директор Центрального НИИ организации и информатизации здравоохранения Минздрава России Ольга Кобякова, это продолжительность

здоровой жизни. Она в стране значительно ниже – 60 лет и 7 месяцев.

«Мы видим разницу, и она означает потерю человеком трудоспособности, затраты системы здравоохранения. Поэтому вкладываться в здоровых людей максимально выгодно, и сейчас реализуется целый пул проектов в данной сфере», – говорит она.

По её словам, болезни системы кровообращения остаются главной причиной смертности в РФ. Они принесли российской экономике за последние годы потери в 105,9 млрд руб. В основном от болезней сердца и сосудов умирают люди в возрасте от 45 до 59 лет.

«Это люди, получившие образование, находящиеся на пике карьеры, люди, у которых есть семьи, дети и родители, о которых нужно заботиться, и они, к сожалению, уходят из жизни. Чаще всего к этому приводит тот факт, что они не следят за своим здоровьем и не доходят до амбулаторно-поликлинических учреждений», – добавляет Ольга Кобякова.

Чтобы изменить ситуацию, было выпущено указание Минздрава, согласно которому людей, которые не посещали поликлинику два и более года, следует активно приглашать к врачу. «Важно увеличивать персонализацию наблюдения пациентов с целью профилактики заболеваний на ранних стадиях, чтобы они не переросли в хронические», – отметил Сергей Глаголев.

При ежегодном снижении смертности от болезней систем кровообращения только на 5% экономические потери будут снижаться примерно на 8 млрд руб., добавляет Ольга Кобякова.

Напомним, что показатель смертности от сердечно-сосудистых заболеваний в ОАО «РЖД» на сегодня в три раза ниже, чем в целом в России. Этого удалось добиться благодаря реализации сразу нескольких программ, направленных на профилактику сердечно-сосудистых заболеваний (см. «Пульт управления» № 90).

Полезная кампания

Резервы для повышения продолжительности жизни и снижения смертности скрыты прежде всего в особом отношении к здоровью трудоспо-



ТАТЬЯНА ГОНЧАРОВА/ИД «ПУЛЬС»

собного населения, уверена директор ФГБУ «Национальный медицинский исследовательский центр терапии и профилактической медицины» Минздрава России Оксана Драпкина.

По её словам, для этого важно развивать корпоративные программы здоровьесбережения на рабочих местах.

В ОАО «РЖД» с 2020 года реализуется Концепция здорового образа жизни. Напомним, в документе содержится девять основных разделов: профилактика потребления табака; снижение количества потребляемого алкоголя; здоровое питание на рабочем месте; повышение физической активности; сохранение психологического

Резервы для повышения продолжительности жизни и снижения смертности скрыты прежде всего в особом внимании к здоровью трудоспособного населения. В ОАО «РЖД» с 2020 года реализуется Концепция здорового образа жизни

здоровья и благополучия; профилактическая медицина; условия труда; просветительская работа; мотивация.

Цель всех мероприятий концепции – сохранение здоровья и увеличение продолжительности жизни железнодорожников. Документ рассчитан на пять лет. Только за прошлый год ОАО «РЖД» было проведено около 10 тыс. мероприятий с общим охватом около 2 млн человек. А этот год и вовсе объявлен в компании Годом здоровья.

«Укреплению здоровья граждан уделяется первоочередное внимание, в том числе и в нашей

ежнедельные мероприятия, направленные на укрепление и сохранение общественного здоровья.

«У нас уже есть успешный опыт сотрудничества с командой РЖД. Например, коллеги распространили материалы социальной антитабачной кампании на вокзалах и в поездах по всей стране (плакаты «Бросай и не парься» о вреде электронных сигарет можно увидеть в «Ласточках», «Сапсанах», на информационно-развлекательном портале «Попутчик»», – рассказала София Малявина.

По её словам, уже сейчас ведётся работа по организации выездных центров здоровья с привле-

Работники – основное конкурентное преимущество ОАО «РЖД». От состояния их здоровья зависит не только безопасность перевозочного процесса, но и эффективность работы отрасли в целом

компании. Работники – наше основное конкурентное преимущество. От состояния их здоровья зависит не только безопасность перевозочного процесса, но и эффективность работы отрасли в целом», – говорит начальник Центральной дирекции здравоохранения ОАО «РЖД» Елена Жидкова.

Объединили усилия

Во время Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ) ОАО «РЖД» и АНО «Национальные приоритеты» договорились о популяризации здорового образа жизни. Соглашение подписали Елена Жидкова и генеральный директор АНО «Национальные приоритеты» София Малявина.

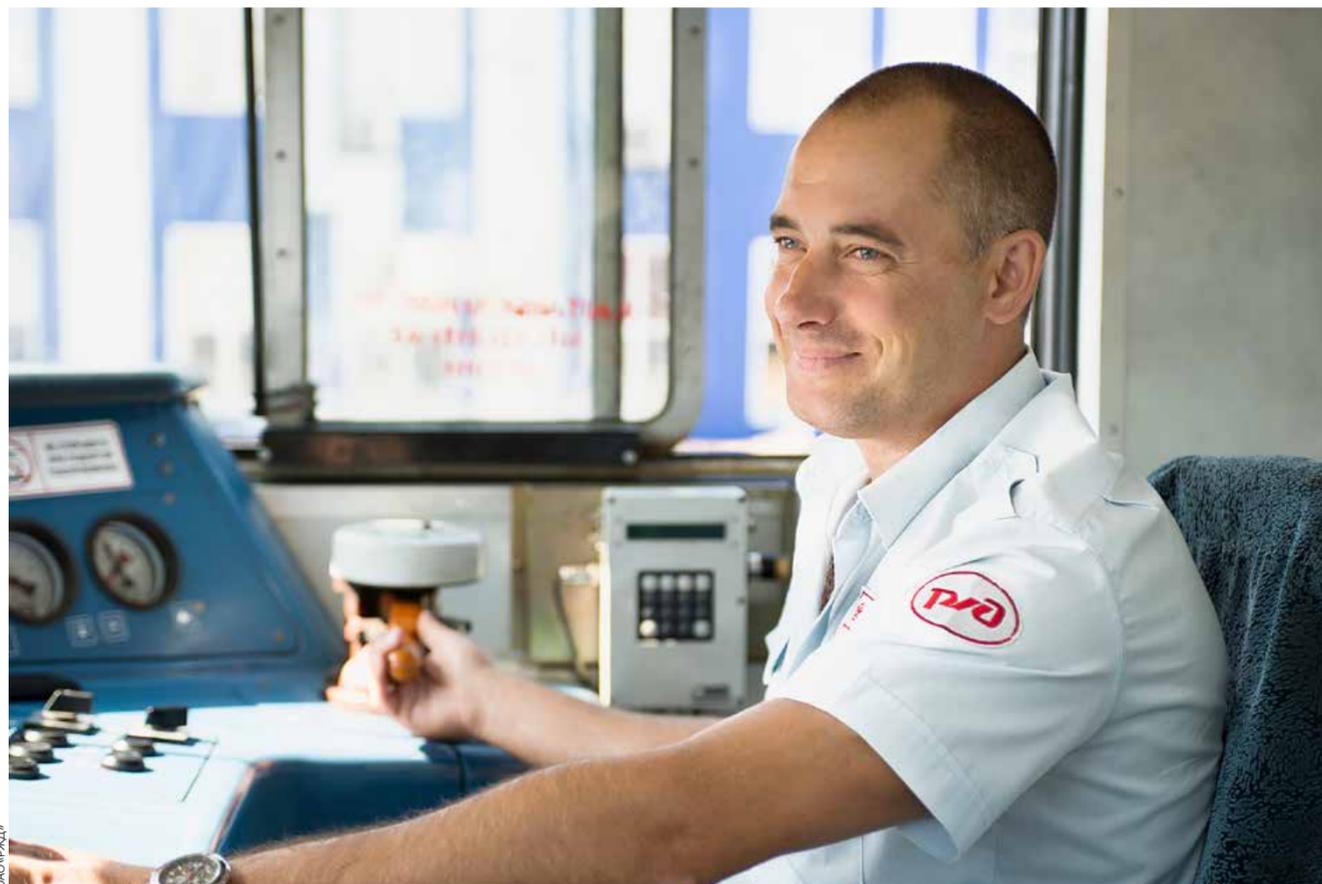
Согласно документу, планируется информировать россиян о возможностях, которые предоставляют национальные проекты «Здравоохранение» и «Демография», реализовывать совместные про-

граммы, реализуемые специалистами «РЖД-Медицины». В ряде регионов можно будет пройти бесплатное экспресс-обследование организма за 15 минут в доступных местах – на вокзалах, на предприятиях, в парках и торговых центрах.

Отметим, что во время ПМЭФ «Национальные приоритеты России» были представлены результаты исследования, посвящённые тому, что приносит жителям страны ощущение удовлетворённости и счастья. «Счастье приносит правильная жизнь. Это и про здоровый образ жизни, и про волонтерство, и про правильное отношение к себе, к своим близким», – подчеркнула София Малявина. – Корреляция уровня счастья с факторами здорового образа жизни: на первом месте низкий уровень тревоги и стресса, далее – нормальная физическая активность и нормальная продолжительность сна».

ИДУЛЕНА

Виталий Маслюк



ОАО «РЖД»

Социальное партнёрство

ОАО «РЖД» развивает систему поддержки железнодорожников

В этом году ОАО «РЖД» отмечает свой 20-летний юбилей. Важной заслугой компании как крупнейшего работодателя России является постоянное совершенствование Коллективного договора – документа, регулирующего взаимоотношения компании с сотрудниками.

Эксперты рынка труда признали Коллективный договор ОАО «РЖД» на 2023–2025 годы одним из лучших в России. Это уже седьмой по счёту договор социального партнёрства с момента образования ОАО «РЖД». Он распространяется на более чем 700 тыс. работников, а также на членов их семей и неработающих пенсионеров.

Несмотря на нестабильную геополитическую ситуацию, в действующем Коллективном договоре не толь-

ко сохранены все существующие льготы и гарантии для работников и пенсионеров отрасли, но и появились новые. Так, почти в два раза (до 10 тыс. руб.) увеличена единовременная материальная помощь при возвращении на работу в компанию уволенных в запас военнослужащих, проходивших военную службу по призыву.

Сейчас более 85 тыс. железнодорожников вовлечены в добровольческое движение на регулярной основе, и в новом Коллективном договоре компания взяла на себя обязательство поддерживать корпоративных волонтеров.

Появился пункт о том, что компания будет содействовать популяризации трудовых династий. Это должно служить дополнительной мотивацией к их созданию и продолжению, продвижению ценностей компании и развитию института семьи. В мае

Большое внимание социальной поддержке железнодорожников уделяется в компании с момента её образования в 2003 году. Сразу было принято решение о присоединении ОАО «РЖД» к Отраслевому тарифному соглашению по федеральному железнодорожному транспорту. Отраслевые тарифные соглашения начиная с 1992 года являлись основными документами социального партнёрства в отрасли и были гарантом стабильной работы железнодорожного транспорта. ОАО «РЖД» сохранило все действующие льготы и гарантии для работников и пенсионеров, в том числе индексацию заработной платы в зависимости от темпов инфляции, бесплатную медицинскую помощь железнодорожникам, право раз в год воспользоваться бесплатным проездом на железнодорожном транспорте.

До октября 2003 года, то есть до создания ОАО «РЖД», железные дороги на основе Отраслевого соглашения

Компания будет содействовать популяризации трудовых династий. В мае этого года было утверждено положение, где прописаны механизм учёта династий железнодорожников в едином реестре и дополнительные меры их поддержки

этого года было утверждено положение, где прописан механизм учёта династий железнодорожников в едином реестре и дополнительные меры их поддержки.

Согласно документу династией будет считаться семья, в которой хотя бы два поколения работают или работали на железной дороге. Например, отец и сын или дед и внук. При этом суммарный стаж работы в компании членов династии должен составлять не менее 50 лет. Потомственным железнодорожникам станут начислять баллы бонусного пакета. С представителями таких семей будут встречаться руководители компании. Кроме того, планируется издание книги «Династии железнодорожников», а информация о выдающихся представителях династий будет размещаться в корпоративных СМИ и на досках почёта.

(это был необходимый минимум) заключали свои коллективные договоры и социальные гарантии на разных магистралях могли отличаться. С созданием ОАО «РЖД» встал вопрос о заключении единого Коллективного договора.

«Подготовка Коллективного договора шла долго, было много предложений с мест. В ноябре 2004 года был заключён первый Генеральный коллективный договор ОАО «РЖД» на 2005 год. Финансовое положение компании способствовало тому, чтобы не только сохранить в нём все льготы и гарантии Отраслевого соглашения, но и добавить новые. Так, было добавлено около 20 пунктов. Например, появился пункт о поддержке работников при покупке собственного жилья», – вспоминает председатель Центрального совета ветеранов войны и труда железнодорожного



транспорта России (с 2004 по 2021 год – председатель Роспрофжела) Николай Никифоров.

Таким образом, уже спустя год после создания ОАО «РЖД» не только сохранило действующие льготы и гарантии, но взяло на себя новые обязательства перед сотрудниками. Документ в этой же редакции впоследствии продлевался дважды – на 2006-й и на 2007 год. Затем Коллективный договор стали заключать уже на трёхлетний период.

Структура документа изменилась в 2010 году. Заключённый тогда Коллективный договор на 2011–2013 годы стал единым для компании, включая филиалы, структурные подразделения и представительства ОАО «РЖД». В основу документа легла система социальной поддержки персонала. Она состояла из пяти элементов: социальные гарантии, компенсации и льготы, предоставляемые на основе законодательства; социальные гарантии, компенсации и льготы, связан-

ные с характером работы и особенностями производственно-технологического процесса; различные виды материальной помощи; корпоративный социальный пакет (возможность пользоваться объектами социальной сферы и участвовать в корпоративных мероприятиях); индивидуальный социальный пакет (минимальный индивидуальный социальный пакет, адресная корпоративная поддержка и компенсируемый социальный пакет (КСП). Таким образом, компания предоставляла порядка 2/3 от всего объёма льгот, гарантий и компенсаций для своих работников сверх норм, установленных законодательством РФ.

Именно тогда в Коллективном договоре впервые появилось понятие КСП. «Компании необходимо было привлечь и закрепить квалифицированных специалистов. Поэтому значимым категориям персонала начала предоставляться социальная поддержка в виде компенсируемого социального пакета. В его основу положен принцип «кафетерия», в результате которого устанавливается лимит средств и перечень социальных услуг, на которые его можно потратить», – поясняет заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрий Шаханов.

Для каждой значимой категории персонала устанавливается отдельный персональный лимит КСП, который не может быть менее 13 800 руб. «Наибольшей популярностью у железнодорожников пользуются компенсация услуг сотовой связи и Интернета, взносов в НПФ «Благосостояние», медицинских услуг, процентов по ипотечному кредиту, а также компенсация оплаты детских садов и образовательных учреждений детям», – рассказала начальник Департамента социального развития ОАО «РЖД» Юлия Алексеева.

Сейчас по сравнению с 2011 годом перечень социальных услуг, включённых в КСП, увеличен более чем в два раза. Также КСП используется, чтобы поддержать семьи в сложной ситуации. Его могут получить многодетные семьи; железнодорожники, воспитывающие детей в одиночку; семьи, в которых есть дети с ограниченными возможностями здоровья. С этого года попасть в значимую категорию могут и молодые работники до 35 лет включительно. Они могут получить компенсацию за уплату процентов по автокредиту и затрат на обучение в автошколе, за покупку товаров для туризма и спортивного инвентаря, расходов на участие в интеллектуальных играх.

В очередной раз архитектура Коллективного договора поменялась в 2019 году. В документе на 2020–2022 годы было закреплено, что соцпакет работника состоит из трёх элементов. Базовый пакет – это льготы, гарантии и компенсации, которые полностью финансируются компанией. К ним относятся, например, добровольное медицинское страхование и ежегодный проезд железнодорожным транспортом по личным надобностям. Второй элемент – льготы и гарантии, которые предоставляются по принципу софинансирования: часть расходов берёт на себя компания, часть – работник. Например, путёвки в детские оздоровительные лагеря, корпоративная поддержка приобретающих жильё, частичная компенсация затрат на занятия спортом. И появился новый, третий элемент – бонусный пакет.

«Поколение, которое приходит в компанию, уже выросло на электронных играх, поэтому для них важен элемент геймификации. Мы учли эту особенность при разработке бонусного пакета: накопление бонусов само по себе похоже на квест, когда ты за свои достижения получаешь баллы, формируешь свой рейтинг и при его повышении получаешь новый статус. Бонусный пакет несёт в себе дополнительную мотивацию для развития в разных направлениях: будь то спорт, обучение, личностный рост, волонёрская деятельность. Он даёт работнику возможность дополнительных привилегий за активности и достижения», – говорит председатель Роспрофжела Сергей Черногаев.

Бонусные баллы начисляются, например, за участие в волонёрском движении, призовые места на спортивных соревнованиях, достижения в рационализаторской деятельности, за работу общественным инспектором по безопасности движения или уполномоченным по охране труда, наставничество. «Достижения подобраны таким образом, чтобы дополнительно вовлечь работников в развитие своих функциональных, личностных и социальных компетенций, при этом перечень достижений постоянно расширяется», – говорит Дмитрий Шаханов. Заработанные баллы можно обменять, к примеру, на образовательные курсы, сувенирную продукцию, абонемент на занятия спортом, путёвку в санаторий. Всего железнодорожникам доступно более 170 видов корпоративных предложений.

ПУЛЬТ

Виктория Гаджиева

Сейчас по сравнению с 2011 годом перечень социальных услуг, включённых в КСП, увеличен более чем в два раза. Также КСП используется, чтобы поддержать семьи в сложной ситуации. Попасть в значимую категорию могут и молодые работники до 35 лет включительно



БРОНИСЛАВ СУРИН/ИД «ГУДОК»

Ревизоры на страже имиджа

Центр внутреннего контроля «Желдорконтроль» четверть века служит компании

В начале июня свой юбилей отметил Центр внутреннего контроля «Желдорконтроль». За двадцать пять лет он прошёл большой путь от государственного учреждения – Центра контроля и оказания аудиторских услуг МПС России до структурного подразделения ОАО «РЖД», включающего 15 региональных управлений на полигонах железных дорог от Калининграда до Хабаровска с 675 сотрудниками в штате. Как формировался Центр, выяснил «Пульт управления».

Становление структуры

История Центра внутреннего контроля «Желдорконтроль» началась с приказа министра путей сообщения РФ о создании Центра контроля и оказания аудиторских услуг МПС России от 11 июня 1998 года. Но его появлению предшествовало несколько лет обсуждений и эксперименталь-

Черничкин, в марте 2000 года руководителем стал Василий Новак.

В 2003 году в рамках формирования ОАО «РЖД» изменилась архитектура системы управления железнодорожным транспортом. Одним из необходимых условий обеспечения эффективности экономической деятельности, динамического развития, финансовой устойчивости, повышения инвестиционной привлекательности и рыночной стоимости компании стало создание системы внутреннего контроля, соответствующей потребностям корпоративного управления. Тогда Центром руководил Олег Иванов. В то время вектор задач и функций Центра сместился к проведению внутреннего аудита и контроля финансово-хозяйственной деятельности ОАО «РЖД», его структурных подразделений и дочерних обществ. Особое внимание стало уделяться вопросу предупреждения финансовых, налоговых рисков и потерь.

Сегодня Центр внутреннего контроля «Желдорконтроль» вышел на новый уровень. Сотрудники

Сотрудники Центра внутреннего контроля «Желдорконтроль» не просто выявляют нарушения, а анализируют бизнес-процессы, доводят до руководства компании информацию о сбоях в работе вместе с предложениями по их устранению

ной практики. Так, ещё в 1991 году концепция централизации ревизорского аппарата и образования независимого контрольного подразделения была впервые реализована на Октябрьской железной дороге. Но окончательное решение о централизации ревизорского аппарата на уровне финансовых служб дорог с созданием центров в разных регионах страны было принято в 1995 году на сетевом семинаре по совершенствованию структуры и организации контрольно-ревизионной деятельности на железнодорожном транспорте. Вначале Центр возглавил Владимир

стали не только выявлять нарушения, но и анализировать бизнес-процессы, определять их узкие места и доводить до руководства компании информацию о нарушениях в работе вместе с предложениями по их устранению. Деятельность команды оценивается не только по выявленным нарушениям, как было в прошлые периоды, но и с учётом мер, принятых для их устранения. Выстроена чёткая вертикаль контроля по основным направлениям деятельности: за выполнением инвестиционных проектов и планов капитального ремонта, за осуществлением закупочной



ИВАН ШАПОВАТОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

и перевозочной деятельности, за управлением имуществом и финансово-хозяйственной деятельностью подразделений компании. Определены этапы последующего внутреннего контроля, состоящие из планирования контрольных мероприятий и их проведения с последующей обязательной реализацией материалов проведенных проверок, включая информирование руководства об их результатах и принятых мерах по устранению нарушений. В настоящее время Центр внутреннего контроля «Желдорконтроль» возглавляет Анастасия Долгалева.

Профессионализм Центра отмечают не только в компании, но и во всей стране. Лидерские позиции практически ежегодно отмечались Национальным объединением внутренних аудиторов и контролёров. В 2014 году в престижном международном конкурсе ОАО «РЖД» признано победителем в номинации «Лучшая компания по эффективности системы внутреннего контроля и аудита». Деятельность Центра отмечена на XIII Национальной практической конференции «Внутренний контроль и аудит в России. Повышение эффективности независимого контроля

в современных условиях», организованной ассоциацией «НОВАК», 13 апреля 2023 года. Работа Центра «Желдорконтроль» была отмечена высокой наградой «Лучшее подразделение по внутреннему контролю» среди таких крупных компаний России, как «Росатом», «Ростех», «Газпром», «АЛРОСА», «РусГидро» и других.

На торжественном мероприятии, посвящённом 25-летию создания Центра «Желдорконтроль», ассоциацией «НОВАК» отмечены профессиональные заслуги и активная позиция начальника Центра Анастасии Долгалевой, которой вручен диплом «За вклад в развитие внутреннего контроля в Российской Федерации».

Диплом «Лучшая компания по эффективности системы внутреннего контроля» вручён ОАО «РЖД» за последовательную работу по развитию внутреннего контроля компании.

Новые технологии и человеческий фактор

Центр внутреннего контроля «Желдорконтроль» активно внедряет передовые технологии для повышения своей эффективности. Качественный скачок в его деятельности помогла совершить

За 25 лет работы коллектив Центра «Желдорконтроль» стал сплочённой командой единомышленников

цифровизация. Так, в 2018 году благодаря автоматизированной системе внутреннего аудита и оценки рисков (АВАКОР) работа ревизоров вышла на более высокий уровень. Получилось автоматизировать почти все этапы работы. В ближайшей перспективе планируется подключение к АВАКОР объектов проверок, что будет способствовать поднятию процесса внутреннего контроля на качественно новый уровень управляемости на всех его этапах, увеличению оперативности взаимодействия всех участников процесса проверки.

Также в настоящее время в рамках реализуемой ОАО «РЖД» Стратегии цифровой трансформации рядом региональных управлений применяются роботы-помощники для контроля поступления доходов. То есть идёт процесс автоматизации рутинных операций. Данная технология настолько универсальна, что позволяет оцифровать практически любой процесс, перенастроив его под собственные цели и задачи.

Для проведения контрольных мероприятий зачастую необходимо получить и проанализировать данные из разрозненных автоматизированных систем, интегрировав их между собой, что бывает достаточно трудоёмко. Роботы могут стать функциональной заменой такой интеграции, что позволит увеличить объём контрольной выборки, снизить количество ошибок вследствие влияния человеческого фактора, сократить время на обработку огромных массивов данных. В прошлом году были разработаны и утверждены новые формы отчётности по результатам проведенного внутреннего контроля в соответствии с актуальными процессами Центра. Формы имеют ряд преимуществ, позволяющих осуществлять учёт нарушений в количественном и суммовом выражении, исключив их повторяемость по направлениям последующего контроля. Благодаря

этому отчётность стала более логичной, понятной для использования и адаптированной к возможным изменениям.

Работа по контролю тем не менее невозможна без высококвалифицированного персонала. Центр активно развивает своих сотрудников. На регулярной основе работники проходят обучение на базе ведущих образовательных учреждений, таких как Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики», Финансовый университет при Правительстве РФ, Корпоративный университет РЖД, Университет Минстроя России. На системной основе проводятся сетевые школы передового опыта по проблемным вопросам с приглашением коллег из причастных подразделений ОАО «РЖД». В этом году пройдёт сетевая школа передового опыта на тему «Совершенствование внутреннего контроля за осуществлением перевозочной деятельности в современных условиях цифровой трансформации и повышения уровня клиентоориентированности холдинга «РЖД».

«За 25 лет работы коллектив Центра «Желдорконтроль» стал сплочённой командой единомышленников. Наши сотрудники не только вместе работают, но и принимают самое активное участие в государственных и корпоративных мероприятиях, активно участвуют в волонтерском движении. Личностные и профессиональные качества работников Центра отмечены 550 государственными и отраслевыми наградами, в том числе 24 сотрудника получили звание «Почётный железнодорожник». Впереди у нас новые масштабные задачи: продолжить трансформацию, стать примером успешного преобразования в ещё более слаженный, современный инструмент контрольной вертикали ОАО «РЖД», – рассказала Анастасия Долгалева.

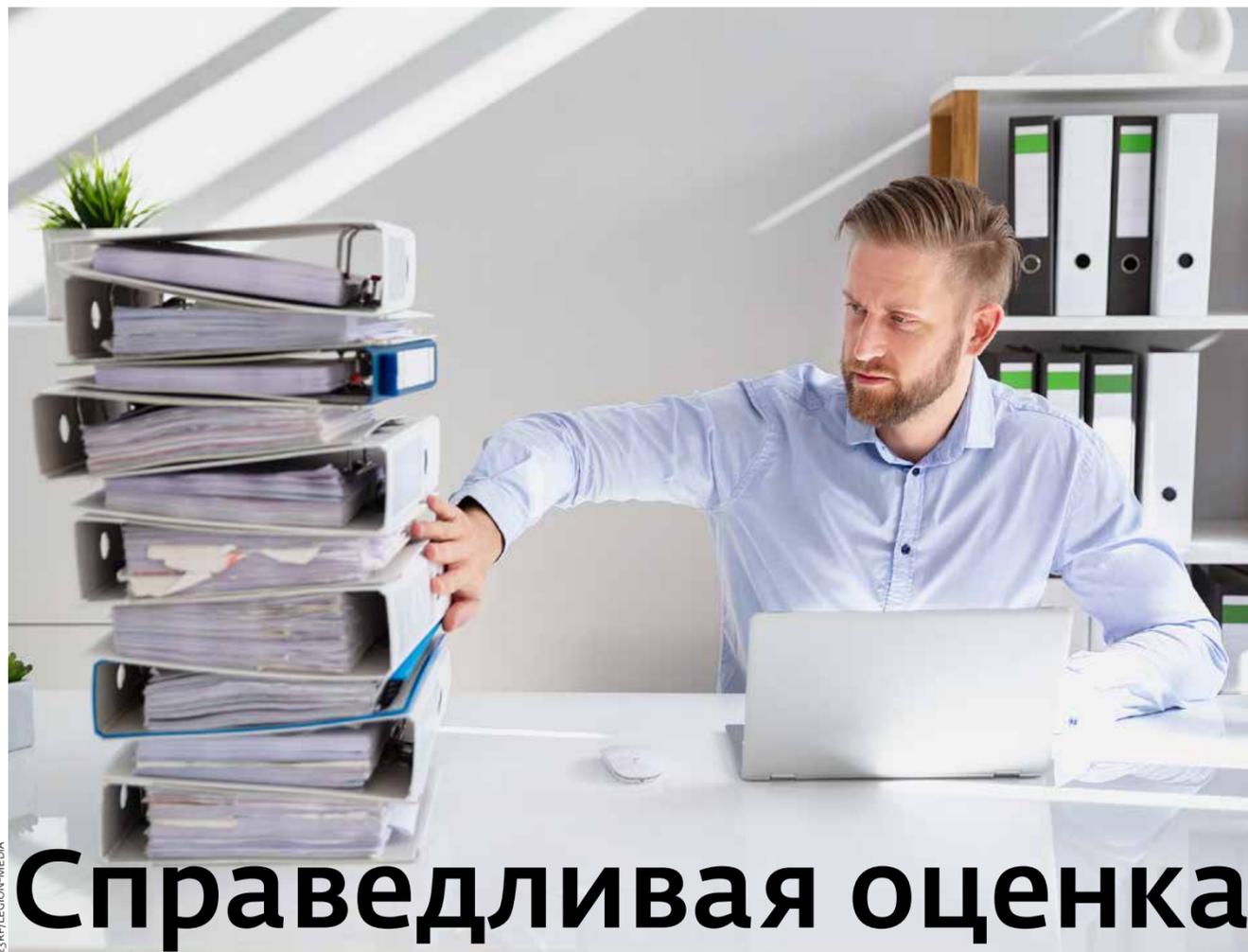
ИУ/015/24

Дарья Чикиркина

Ольга Лебедева,
начальник отдела
организации труда
в энергетическом комплексе
ЦОТЭН



ЛИЧНЫЙ АРХИВ



Справедливая оценка

Нормы труда необходимо пересматривать

Согласно Трудовому кодексу РФ, работникам гарантируется применение систем нормирования труда. Нормы труда пересматриваются по мере совершенствова-

ния или внедрения новой технологии и проведения организационных либо иных мероприятий, обеспечивающих рост производительности труда.

Проверка актуальности

Общее руководство нормированием труда в ОАО «РЖД» осуществ-

ляет Департамент по организации, оплате и мотивации труда. Централизованная разработка нормативных документов по труду поручена Центру организации труда и проектирования экономических нормативов (ЦОТЭН).

Существует несколько предпосылок для пересмотра норм тру-

да. Для централизованно разработанных документов раз в пять лет проводится оценка качества и актуальности. В последний раз она проводилась в 2022 году. Такая деятельность регулируется распоряжением ОАО «РЖД» от 30 октября 2018 года № 2331/р «О системе нормирования труда в ОАО «РЖД».

С учётом этой оценки в компании был сформирован перспективный План работ по исследованию, разработке и совершенствованию нормативных материалов по труду для подразделений ОАО «РЖД» на 2024–2026 годы, а также утверждён план на 2023 год.

дён распоряжением «Трансэнерго» от 10 апреля 2023 года. Новые версии технологических документов обязательно будут учтены при пересмотре норм труда, действующих в хозяйстве электрификации и электроснабжения.

Так, в 2023 году актуализация коснётся более 200 норм времени на техническое обслуживание и текущий ремонт устройств электроснабжения СЦБ, а также порядка 250 норм времени на техническое обслуживание и текущий ремонт устройств контактной сети. По окончании этих проектов завершится блок пересмотра норм, ох-

гнозирования необходимости обновления нормативной базы по труду являются проводимые «Трансэнерго» заседания секции «Электрификация и электроснабжение» Научно-технического совета ОАО «РЖД». На этом форуме представители технического, экономического и научного блока коллегиально рассматривают самые актуальные вопросы технической политики «Трансэнерго», приоритетность инновационных разработок и определяют основные задачи, требующие скорейшего решения в железнодорожном электроснабжении.

Для централизованно разработанных документов раз в пять лет проводится оценка качества применяемых норм труда. Параллельно с регулярной оценкой по сроку действия норм изучаются анонсируемые филиалом обновления документов

Параллельно с регулярной оценкой по сроку действия норм изучаются анонсируемые филиалами обновления документов, описывающих технологию выполнения работ.

Совместно с Проектно-конструкторским бюро по инфраструктуре в 2020 и 2021 годах в целях совершенствования системы технического содержания объектов энергетического комплекса «Трансэнерго» проведена большая работа по пересмотру и разработке карт технологических процессов, весь массив которых был утверж-

дены основные виды работ хозяйства. Важно отметить, что при проверке проектов нормативных документов на производственных участках структурных подразделений филиалов ещё раз подтверждается соответствие фактической организации труда и порядка выполнения работ картам технологических процессов, являющихся основой для разработки норм времени.

Согласованность действий

Ещё одним немаловажным источником информации для про-

Информация о планируемой разработке нового оборудования, устройств или специализированного программного обеспечения помогает синхронизировать программу действий специалистов всех областей, а также совместными усилиями добиться положительного результата и обеспечить подразделения актуальной нормативной и технической документацией. Это позволит поддерживать заданный темп роста производительности труда и повышать эффективность производства. **ПУЛЬТ**



От идеи к победе

Студенты-железнодорожники
стали финалистами
Всероссийского инженерного
конкурса

В июне были подведены итоги Всероссийского инженерного конкурса, организуемого Минобрнауки среди студентов и аспирантов. Победительницей престижного состязания стала учащаяся Уральского государственного университета путей сообщения (УрГУПС) Дарья Ильсова. Ещё двое студентов из Самарского и Ростовского государственных университетов путей сообщения (СамГУПС и РГУПС) – Павел Першиц и Сабир Наурузбаев – также вышли в финал и стали призёрами конкурса.

Всероссийский инженерный конкурс проводится ежегодно с 2014 года. С каждым разом он становится всё более популярным среди учащихся вузов. Так, например, в сравнении с прошлым годом количество участников увеличилось более чем в два раза и составило 6747 человек.

Молодые инженеры представляют на конкурс свои выпускные квалификационные работы. В их основе лежат реальные проекты, которые решают перспективные задачи по приоритетным направлениям Стратегии научно-технологического развития Российской Федерации. Оценкой работ занимается экспертное жюри – лидеры инновационного сектора экономики.

На каждом этапе конкурса повышалась сложность задач, которые необходимо было решить участникам. Под патронатом опытных наставников они учились сопровождению инженерного проекта от идеи до результата. В итоге были отобраны 100 финалистов и 160 лауреатов, из которых выбрали 41 победителя и 53 призёра.

«Мы вместе продолжаем традиции России – великой инженерной державы. Мы вместе делаем следующий шаг в новый технологический уклад, в новую реальность. Недавно правительство утвердило Концепцию технологического развития страны, утвердило перечень сквозных и критических технологий, которые будут обеспечивать наш суверенитет и лидерство в мире в ближайшие годы и на отдалённую перспективу. Участники, победители и призёры конкурса, только что защитившие проекты, будут активными участниками реализации этой задачи. Министерства и ведомства, госкорпорации, ведущие компании, которые ждут на работу новое поколение



АЛЕКСАНДР САВЕРКИН/ИД «ЛУДЖО»

«... талантов, будут поддерживать сам конкурс и его победителей, призёров и всех участников», – отметил заместитель министра науки и высшего образования РФ Дмитрий Афанасьев.

Система диагностики оборудования
Победительницей в номинации «Техника и технологии наземного транспорта» стала студентка УрГУПС Дарья Ильясова. Она предложила решение по ре-

Молодые инженеры представили на конкурс свои выпускные квалификационные работы. В их основе лежат реальные проекты, которые решают перспективные задачи по приоритетным направлениям Стратегии научно-технологического развития РФ

лизации удалённой системы диагностики оборудования распределительного устройства тяговой сети 3,3 кВ постоянного тока.

«В своей работе я проанализировала текущую систему диагностики оборудования распределительного устройства тяговой подстанции. Предложила к внедрению систему диагностики (с применением интеллектуальных терминалов ИнТер-3,3), которую можно реализовать в границах дистанции электроснабжения, – рассказала победительница. – Также я предложила к внедрению программный продукт, с помощью которого можно с меньшими трудозатратами и ошибками, связанными с человеческим фактором, рассчитывать уставки защиты тяговой сети постоянного тока».

При внедрении данного проекта в дорожных электротехнических лабораториях можно будет автоматизи-

ровать процесс расчёта параметров тяговой сети и определения уставок защиты.

Улучшить работу станции

Ещё одним призёром стал студент РГУПС Сабир Наурузбаев с проектом «Совершенствование технологии работы станции Астрахань-2 в рамках развития транспортного коридора Север – Юг».

В своей работе он предлагает изменение технологии работы станции в условиях получения нового статуса как сортировочной для организации переработки увеличивающегося поездопотока на этом направлении в связи с переориентацией экономических связей России в направлении стран Юго-Восточной Азии. В перспек-

На каждом этапе конкурса повышалась сложность задач, которые необходимо было решить участникам. Под патронатом опытных наставников они учились сопровождению инженерного проекта от идеи до результата

тиве рост поездопотока продолжится, в связи с чем вопрос его эффективной переработки будет актуален.

Контроль сохранности грузов

«Предлагаемые мной мероприятия по совершенствованию технологии работы станции в условиях прогнозируемого роста поездопотока я оценивал с точки зрения принципов математического моделирования, – рассказывает Сабир Наурузбаев. – Мероприятия включают в себя внедрение систем АСУ ПТО, АСКО ПВ, КСАУ СП, УКТП, домкратовидных устройств закрепления подвижного состава, увеличение числа вагонников и работников других специальностей в смену».

Как отмечает автор, предложенные им решения помогут снизить загруженность работников и технических средств, что позволит избежать чрезмерного простоя вагонов в условиях роста объёмов перевозок. **Получить**
АЛЕКСЕЙ АЛЕЕВ

Контроль сохранности грузов в движущемся железнодорожном составе».

«При перевозке железнодорожным транспортом сохранность груза является одним из приоритетных факторов. Известные средства и системы, как правило, не обеспечивают контроль за сохранностью груза на предмет смещения от первоначального состояния, – объясняет он. – Я предлагаю систему контроля с использованием средств видеофиксации и датчиков по-



Синхронное плавание

«Профессионалитет» приблизил подготовку кадров к потребностям работодателей

Завершился первый год реализации федерального проекта «Профессионалитет». Он предполагает переход на отраслевую модель подготовки квалифицированных специалистов, востребованных на рынке труда. ОАО «РЖД» – одна из первых компаний, которые включились в проект Минпросвещения России по модернизации среднего специального образования. Кейс компании интересен работодателям из других областей.

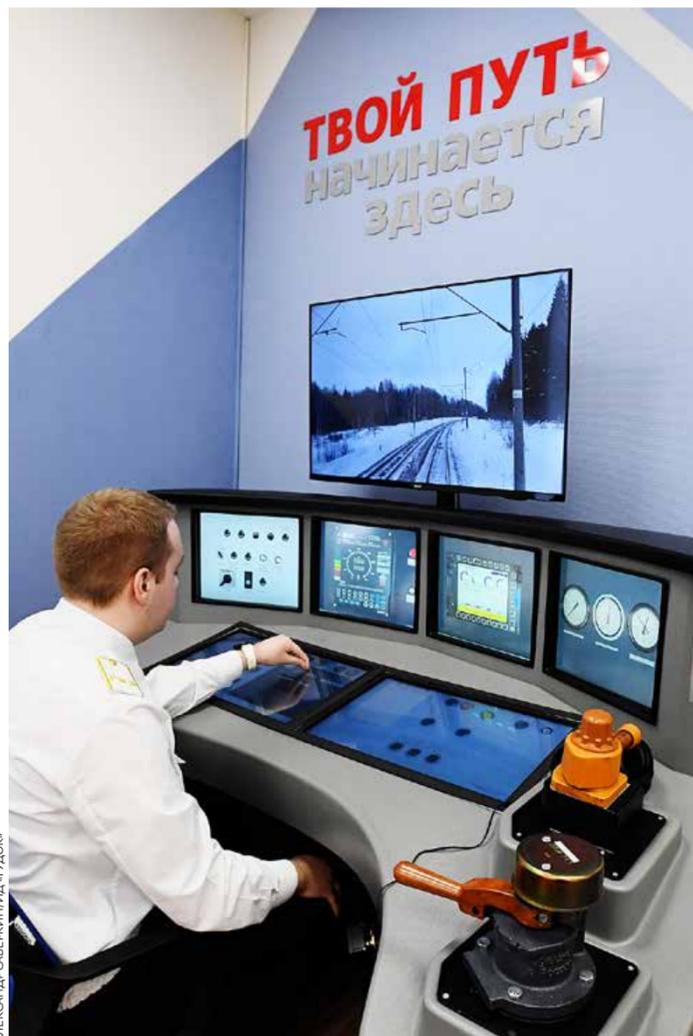
Точечная подготовка

Проект «Профессионалитет» призван изменить представления о среднем специальном образовании в России – сделать его современным, ориентированным на запросы конкретных работодателей, которые заинтересованы в подготовке профессиональных кадров, потенциально готовых приступить к работе в отрасли ещё во время обучения.

Как показывают опросы, на которые ссылается Минпросвещения, на сегодняшний день порядка 60% выпускников школ выбирают для продолжения своего обучения колледжи. Глава российского ведомства Сергей Кравцов во время презентации проекта «Профессионалитет» в Координационном центре Правительства РФ отметил, что этот проект позволил вовлечь работодателей и в формирование учебной программы, и в проблемы материально-технического оснащения колледжей и техникумов. Благодаря сотрудничеству с бизнесом программы подготовки кадрового потенциала теперь отвечают потребностям конкретных регионов. «На деле мы синхронизируем образовательные возможности и локализацию производства, тем самым специалисты готовятся точно для индустрий и предприятий. И регионы обеспечиваются необходимыми профессиональными ресурсами», – отметил Сергей Кравцов.

Ещё одна особенность «Профессионалитета» – сокращение срока обучения. Студенты быстрее, чем их сверстники, выбравшие классические программы, получают все необходимые компетенции. А значит, они быстрее могут начать строить реальную карьеру, обрести финансовую независимость и шагнуть во взрослую жизнь. В целом они экономят от полугода до восьми месяцев.

Задача, которую поставил президент России Владимир Путин, – к 2028 году подготовить 1 млн специалистов и квалифицированных рабочих для ключевых отраслей экономики. И железнодорожный транспорт – одна из них.



АЛЕКСАНДР САВЕРКИН/ИД «ТУДОС»

По словам Сергея Кравцова, федеральный проект «Профессионалитет» планируется расширить к 2026 году до 1,5 тыс. колледжей-участников во всех регионах России с привлечением 1,5 тыс. предприятий. Дополнительно к существующим будет создано порядка 170 кластеров, они охватят в том числе фармацевтику, робототехнику.

Заказ принят

«Российские железные дороги» – один из главных заказчиков системы образования страны. Поэтому закономерно, что железнодорожники одними из первых включились в федеральный проект «Профессионалитет». На сегодняшний день компания является индустриальным партнёром для 10 учебно-производственных кластеров, созданных на базе железнодорожных колледжей. Здесь обучаются порядка 1 тыс. студентов, 80% из них – по целевым договорам от компании.

«Все выпускники гарантированно трудоустраиваются на предприятия холдинга. Кроме того, ОАО «РЖД» начисляет студентам «Профессионалитета» дополнительную стипендию от компании», – сказал начальник Департамента управления персоналом Сергей Саратов, выступая на сессии «Профессионалитет»: отраслевой подход к подготовке кадров в условиях импортозамещения» XXVI Петербургского международного экономического форума, который проходил с 14 по 17 июня.

Перед запуском «Профессионалитета» образовательными организациями совместно с ОАО «РЖД» были пересмотрены программы обучения с учётом того, какие функции должен выполнять специалист на своём рабочем месте.

Работодатели вовлечены и в формирование учебной программы, и в материально-техническое оснащение колледжей. Благодаря сотрудничеству с бизнесом программы подготовки кадрового потенциала отвечают потребностям конкретных регионов

Все выпускники гарантированно трудоустраиваются на предприятия холдинга. Кроме того, ОАО «РЖД» начисляет студентам «Профессионалитета» дополнительную стипендию от компании

Новая модель подготовки кадров для железнодорожного транспорта осуществляется по четырём специальностям: «строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство», «электроснабжение», «техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог (локомотивы)», «автоматика и телемеханика на транспорте». За время обучения студент осваивает не только выбранную специальность, но и три рабочие профессии с присвоением разряда. Например, для локомотивщиков предусмотрено освоение профессий «помощник машиниста тепловоза», «помощник машиниста электровоза» и «осмотрщик-ремонтник вагонов». Это позволит без переобучения задействовать персонал на разных типах подвижного состава, что отразится на его мобильности.

Обновили классы

Компания инвестировала серьёзные средства в инфраструктуру образовательных учреждений. Создан единый фирменный стиль, проведён ремонт и масштабное материально-техническое переоснащение.

Например, оборудование образовательно-производственного центра на базе Самарского колледжа железнодорожного транспорта им. А.А. Буянова позволяет смоделировать процесс управления поездом и работу с реальными объектами в виртуальной среде. Кабинеты оснащены современными тренажёрами по управлению локомотивом и VR-тренажёрами.

Педагогический стиль меняется

Большое внимание уделяется подготовке педагогических кадров. «За всей этой работой стоит

труд педагогов. С 2020 года повышение квалификации прошли более 46 тыс. педагогов и мастеров производственного обучения», – подчёркивает Сергей Кравцов.

«Мы отобрали 400 преподавателей, все они прошли стажировку на железнодорожных предприятиях. Они изменили стиль работы и методы преподавания, и эффективность обучения стала больше», – рассказал Сергей Саратов.

Стажировки преподавателей в ОАО «РЖД» завершились демонстрационным экзаменом.

Первые впечатления

По итогам первого года действия «Профессионалитета» железнодорожная отрасль стала одной из самых продуктивных за прошлый год. По эффективности реализации проекта сразу пять отраслевых колледжей вошли в топ-10 рейтинга Минпросвещения.

По мнению председателя комитета по среднему профессиональному образованию, профессиональному обучению и профориентации РСПП Андрея Комарова, опыт ОАО «РЖД» – достойный пример для бизнеса в сфере работы с молодёжью и подготовки квалифицированных кадров.

«Федеральный проект «Профессионалитет» позволил работодателю получить механизмы влияния не только на технологии подготовки своих будущих работников, но и на все процессы, происходящие в колледже: войти в управление образовательными учреждениями, становиться его соучредителями, формировать свои запросы к образовательным программам», – добавил он.

Помимо ОАО «РЖД» в первый год в «Профессионалитете» участвовали предприятия топливно-

Образование



СЕРГЕЙ АВДУЕВСКИЙ/ИД «ГУДОК»



АРТЕМ ЯКОВЛЕВИЧ/ИД «ГУДОК»



БРОНИСЛАВ СУРИН/ИД «ГУДОК»

энергетической, атомной, металлургической, строительной, химической, горнодобывающей отраслей, а также сельского хозяйства, машиностроения, IT. Взаимодействие бизнеса и учебных учреждений делает образовательный процесс высокотехнологичным, современным и интересным, подчёркивает президент ассоциации «Национальное объединение строителей» Антон Глушков.

«Если мы посмотрим на стройку, она уже совсем другая. В ней применяются и технологии информационного моделирования, и современные средства труда, которые значительно повышают удобство работы и производительность. Приобретённые навыки по строительной профессии будут актуальны всегда, вне зависимости от того, как быстро будет развиваться экономика», – считает Антон Глушков.

Нужен результат

На пленарном заседании ПМЭФ-2023 Владимир Путин отдельно остановился на развитии среднего специального образования. По его словам, необходимо и дальше повышать ориентированность учебных заведений на результат, то есть на успешное трудоустройство выпускников.

«В связи с этим считаю правильным сделать, по крайней мере, две вещи: первое – установить для учебных заведений специальные ключевые показатели эффективности. Главный из них – качество занятости выпускников. На основе такого подхода предлагаю сформировать рейтинги учебных заведений среднего профессионального образования. И второе – предлагаю ежегодно готовить пятилетний прогноз потребностей в кадрах на уровне всей экономики, чтобы максимально гибко учитывать меняющиеся тренды, новые запросы рынка труда и, конечно, наши приоритеты в развитии отраслей экономики», – сказал глава государства.

По словам Сергея Кравцова, Министерство просвещения России уже начало работу по созданию Национального комплексного рейтинга всех колледжей и техникумов страны, итоги которого будут подведены в конце 2023 года.

«Самым главным результатом этой работы станет обеспечение трудоустройства выпускников с достойной зарплатой. Среди основных принципов методики рейтинга – открытость, прозрачность всех данных, фокус на результате, максимальный охват колледжей, гибкость и

По эффективности реализации проекта сразу пять железнодорожных колледжей вошли в топ-10 рейтинга Минпросвещения. ОАО «РЖД» – достойный пример для бизнеса в сфере работы с молодёжью и подготовки квалифицированных кадров

возможность регулярного обновления. Национальный рейтинг поможет выявить лидеров, определить зоны внимания на уровне страны и региона, проектировать перспективные направления развития сферы профессионального образования», – сказал он.

«Абсолютно правильно, что во главу угла ставится вопрос результативности, – прокомментировал помощник президента РФ Максим Орешкин. – Вся система СПО существует, чтобы подготавливать необходимые экономике кадры. А это оценивается именно по трудоустройству, зарплате, развитию карьеры выпускников».

ПУЛЬТ

Виталий Маслюк



МХТ РГТ (МИИТ)



RU.WIKIPEDIA.ORG

Министерство Павла Мельникова



158 лет назад в Российской империи было создано МПС

РОМАН БОБКОВ/ПРЕСС-СПУЖЕАО «РЖД»

15 июня 1865 года император Александр II издал Высочайший указ о преобразовании Главного управления путей сообщения в министерство. Первым министром путей сообщения стал выдающийся инженер и учёный Павел Петрович Мельников. О его вкладе в создание ведомства рассказывает сегодня «Пульт управления», опираясь на редкие документы эпохи великих реформ.

Сегодня это может показаться удивительным, но путь к формированию Министерства путей сообщения, которое в недалёком будущем станет одним из драйверов экономики Российской империи,

кине, сколько о его предшественнике – графе Петре Клейнмихеле, который уже в те годы воспринимался личностью одиозной.

Чевкин ратовал за самостоятельность МПС

Первые проекты реформирования Главного управления в Министерство путей сообщения принадлежали Чевкину. Главное, за что ратовал Чевкин, – самоуправление ведомства путей сообщения, его финансовая независимость и право голоса в обсуждении на министерском уровне. Против такой чрезмерной, по его мнению, свободы возражал Михаил Рейтерн,

Такое положение нетерпимо... что наши железные дороги напоминают туго спелёнутого великана

был совсем не простым. Начать имеет смысл с подчинённого положения, которое занимало Главное управление путей сообщения (непосредственный предшественник министерства) по отношению к другим ведомствам. Главное управление было ниже и по статусу, и по объёму своих полномочий. Более того, сами железные дороги в течение долгого времени воспринимались отнюдь не как самостоятельная сила, но только в контексте обслуживания экономики. Многие современники знали не о выдающемся последнем главном управляющем Константине Чев-

всильный министр финансов (впоследствии и председатель комитета министров). В целом он соглашался с планами по масштабному развитию железных дорог в Российской империи, но при этом требовал их строгой корректировки в соответствии с финансовыми нуждами государства, частных владельцев и края, где строилась новая магистраль. (Забегая вперёд, отметим, что с 1865 года Рейтерн станет одним из главных проводников новаторской для своего времени концессионной политики железнодорожного строительства.) По сути, Рейтерн вы-



ступал за полный контроль Главного управления путей сообщения со стороны Минфина.

Инициатива Чевкина встретила мощное сопротивление и со стороны военного министерства. В те годы оно управлялось одним из главных деятелей эпохи великих реформ – Дмитрием Милютиным (в будущем последним генерал-фельдмаршалом Российской империи). Несомненно, Милютин и входившие в его ближайшее окружение офицеры уже очень хорошо представляли себе возможности для армии, открывавшиеся бла-

годаря новым путям сообщения. Исходя из своей логики, военное министерство имело полное право если и не претендовать на контроль над железными дорогами, то, по крайней мере, быть уверенным, что его голос будет учитываться при решении важнейших вопросов, связанных с железнодорожным строительством. Разумеется, проще всего это было делать, пока в правительстве было только Главное управление, а не Министерство путей сообщения.

В итоге, несмотря на свою активность, заслуги и аппаратный

вес, Чевкин потерпел неудачу и во многом из-за этого подал в отставку. Однако уже в скором времени ситуация изменилась: преемником Чевкина на посту был назначен Павел Петрович Мельников, которому и предстояло осуществить важнейшую реформу.

Мельников продолжил дело предшественника

Свою деятельность Мельников начал с предложения о принятии первого в истории Российской империи генерального плана развития железных дорог. Эта мера

не только впервые вывела обсуждение железнодорожных нужд на общеправительственный уровень, но показала, что у Главного управления путей сообщения есть своё чёткое видение стоящих перед ним целей и задач. Судя по всему, мощное выступление Мельникова поколебало даже такого скептика, как Рейтерн. Зато обнажились и старые противоречия: по мнению ряда высших чиновников, готовившийся первый генеральный план должен был учитывать не столько объективные требования собственно путей сообщения, сколько нужды министерств. Таким образом, развитие железнодорожной сети попадало в зависимость от планов министерств, а пассажирский и грузовой потоки отходили на дальний план.

Мельников писал: «Такое положение нетерпимо... что наши железные дороги напоминают тугу спелёнутого великана». По его словам, не вырвавшись из-под министерской опеки, железные дороги не смогут даже толком удовлетворить нужд других ведомств. Чтобы работать с полной отдачей, им нужна свобода и самостоятельность – только при этом условии они смогут успешно справляться как с ролью «пристяжного ремня» министерств, так и с ростом потока пассажиров и грузов. В качестве примера он приводил статистику, согласно которой требования других ведомств были несоизмеримы с имевшимися возможностями.

Самые бурные события накануне создания МПС происходили в кабинете министра финансов.

Рейтерн, уже дав добро новому министерству, никак не мог одобрить рабочие планы будущего ведомства, которые должен был утвердить сам император. Цифры не сходились, причём бюджетная дыра обещала со временем только вырасти. Министерство, ещё не начав работать, уже было фактически банкротом.

В это время Мельников предложил Рейтерну план, некогда отклонённый самим императором Николаем I. Речь в нём шла о концессиях. Но если почти десять лет назад он был отвергнут по соображениям престижа – в то время императорское правительство не могло пойти на то, чтобы строительство российских железных дорог финансировалось иностранцами, – то теперь положение дел в корне изменилось. Единственное сомнение, которое испытывал всемогущий министр финансов, состояло в том, что не было понятно, каким образом будет осуществлено возвращение в казённую собственность частновладельческих (к тому же находившихся в руках иностранцев!) железных дорог. Отметим, что эта проблема – соотношения частного и государственного, форм собственности и управления – со множеством вариантов решения ещё десятки лет оставалась актуальной для Министерства путей сообщения. «Мы хотим создать ведомство, на которое у нас нет денег», – с горечью писал Мельников. В конце концов бюджет министерства был утверждён на 1865 год с обязательным привлечением концессий.

После совещания с инженерами-путейцами Мельников пред-

ложил совсем уж радикальный вариант, который в итоге и был принят, правда, с изменениями. По его мнению, МПС вполне могло быть создано с дефицитным бюджетом (к 1865 году долги всех «независимых» управлений, комитетов и комиссий железных дорог приближались к 100 млн руб.).

Фактически это означало, что кабинет министров «скинется» на новое министерство, перекачав в него средства из других ведомств с ущербом для них. Как ни странно, в кажущемся, по крайней мере, странном плане была своя логика: только по самым приблизительным подсчётам, контролируемые министерским расписанием перевозки пассажиров и грузов могли покрыть дефицит всего за пять лет.

Группа влиятельных предпринимателей высказала сомнение в том, что министерство не будет препятствовать частной инициативе концессионеров. По их словам, следовало вернуться к проекту министерства как контролирующего, а не управляющего органа с ограниченными функциями. Но теперь уже министр не уступил. Мельникову были даны все полномочия для подготовки содержания указа, который должен был подписать император Александр II. Работа кипела.

В итоге новое Министерство путей сообщения было создано как гражданское ведомство, независимое в принятии решений и практически целиком сосредоточившее в своих руках управление железными дорогами.

Владимир Максаков

В итоге новое Министерство путей сообщения было создано как гражданское ведомство, независимое в принятии решений и практически целиком сосредоточившее в своих руках управление железными дорогами

Библиотека Корпоративного университета РЖД»



МАРИНА МЕЛИЯ
«Хочу –
Могу –
Надо.
Узнай себя
и действуй!»
Издательство
«БОМБОРА»
2022 ГОД

» В своей книге Марина Мелия, профессор психологии и коуч-консультант, предлагает действенные инструменты саморазвития, позволяющие каждому распознать свой жизненный сценарий, понять механизмы принятия решения, научиться видеть свои истинные желания и возможности. Автор призывает читателя быть честным с самим собой при прочтении. Книга транслирует правильную мысль, что каждому нужно проживать именно свою жизнь. Используя триаду «хочу – могу – надо», через определение истинных желаний происходит формирование цели и алгоритма её достижения. Книга читается легко и быстро благодаря простому языку и чёткой структуре. Это не научное издание, а скорее практическое руководство для читателя по распознаванию самого себя. Вот несколько действенных советов-тезисов М. Мелия: когда стремишься не к своей цели, в итоге получаешь пустоту и неудовлетворённость; чтобы что-то менять и меняться самому, нужно брать на себя ответственность; важно иметь свои чёткие внутренние ориентиры, они помогут принимать верные решения; возможности есть всегда, но время скоротечно. Медлить, откладывать – непозволительная роскошь; важно бережно и внимательно относиться к себе; без труда, системности и погружения прийти к своей мечте почти невозможно. Книга станет настольной, а также хорошим подарком для каждого, кто хочет познать себя и задаётся вопросом, куда ли он идёт в своей жизни.



АННА ГОРБУНОВА,
ЭКСПЕРТ
ДЕПАРТАМЕНТА
СОЦИАЛЬНОГО
РАЗВИТИЯ ОАО «РЖД»

ЛИЧНЫЙ АРХИВ



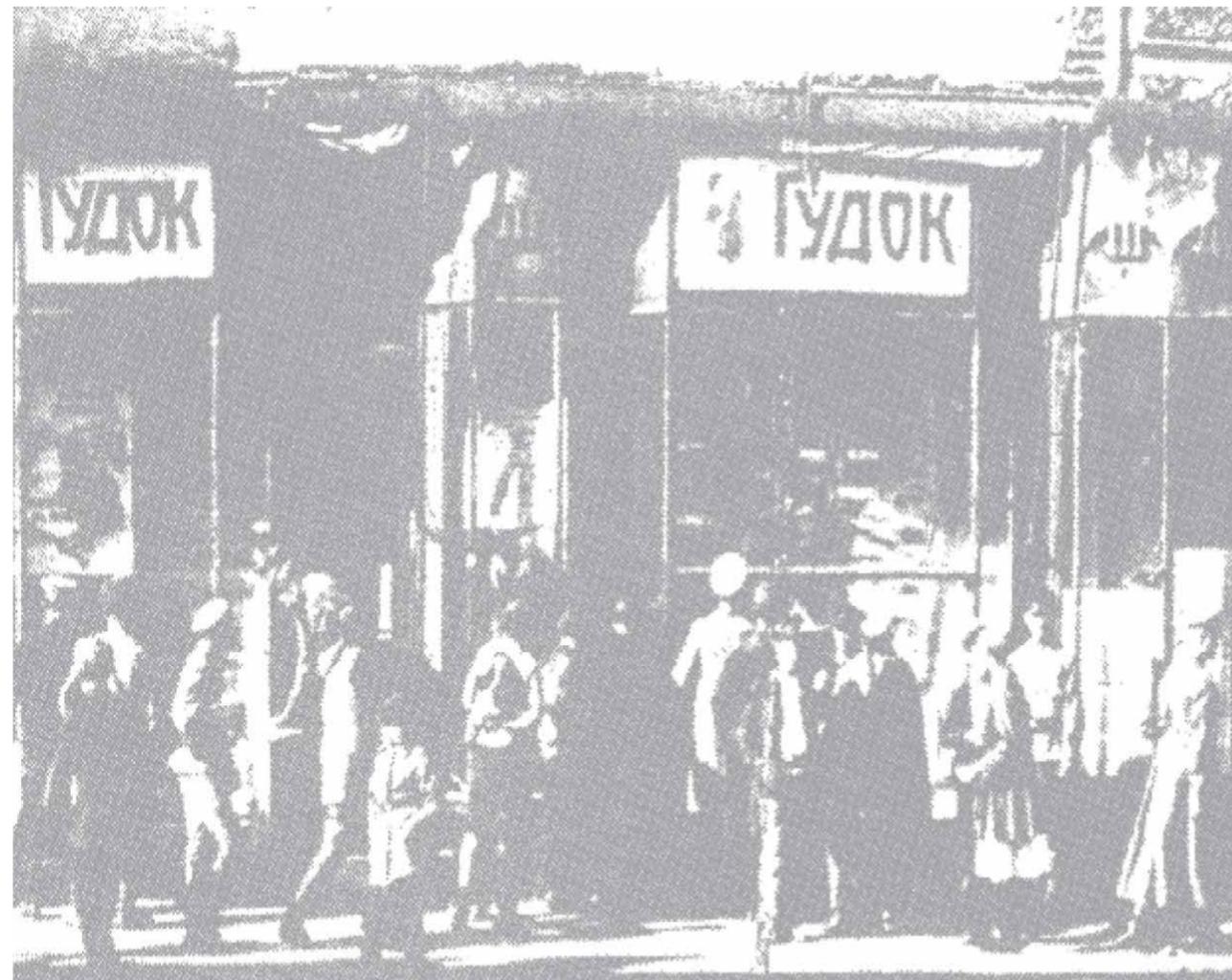
ИТСКЕ КРАМЕР,
ДАНИЕЛЬ БРАУН
«КАК УПРАВЛЯТЬ
КОРПОРАТИВ-
НЫМ ПЛЕМЕНЕМ.
ПРИКЛАДНАЯ
АНТРОПОЛО-
ГИЯ ДЛЯ ТОП-
МЕНЕДЖЕРА»
Издательство
«Альпина
Паблицер»,
2020 ГОД

» Эта своего рода продолжение диалога с читателями, начатого в книге «Корпоративное племя. Чему антрополог может научить топ-менеджера». Итске Крамер и Даниэль Браун используют нестандартный подход к рассмотрению темы внедрения изменений в компании. Авторы, опираясь на исследования антропологов, проводят параллели между традиционной культурой аборигенов и корпоративной культурой в современных компаниях. Становится очевидным, что культура традиционных племён и современная корпоративная культура имеют общие фундаментальные законы, по которым они формируются, функционируют и впоследствии отмирают. Почему так важно говорить о культуре? Она с трудом поддаётся измерению, не осознаётся людьми, но только трансформация корпоративной культуры в организации приводит к серьёзным структурным переменам. Как часто, внедряя изменения в компаниях, руководители обнаруживают, что борются с тем, что складывалось годами и даже десятилетиями, оказывается очень непростой задачей. Корпоративная антропология позволяет увидеть невидимое, исследовать привычные и оттого совершенно незаметные элементы корпоративной культуры, которые и являются барьерами для внедрения изменений. Авторы приводят примеры таких барьеров и описывают возможные действия по их устранению. Если вы внедряете изменения в компании и сталкиваетесь с рационально необъяснимым сопротивлением, уверен, эта книга даст вам действенные советы.



ИВАН БУЛАВКИН,
РУКОВОДИТЕЛЬ ПРО-
ЕКТОВ ДИСТАНЦИ-
ОННОГО ОБУЧЕНИЯ
КОРПОРАТИВНОГО
УНИВЕРСИТЕТА РЖД

ЛИЧНЫЙ АРХИВ



реклама

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

Не забудьте подписаться на «Гудок»

«ГУДОК» ВСЕГДА С ВАМИ!

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

Гудок

12+

Гудок®
издательский дом