

ПУЛЬТ УПРАВЛЕНИЯ

№ 09 (107) 2024

ЖУРНАЛ ДЛЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ КОМПАНИЙ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

WWW.PULT.GUDOK.RU



62,8 млн
пассажиров

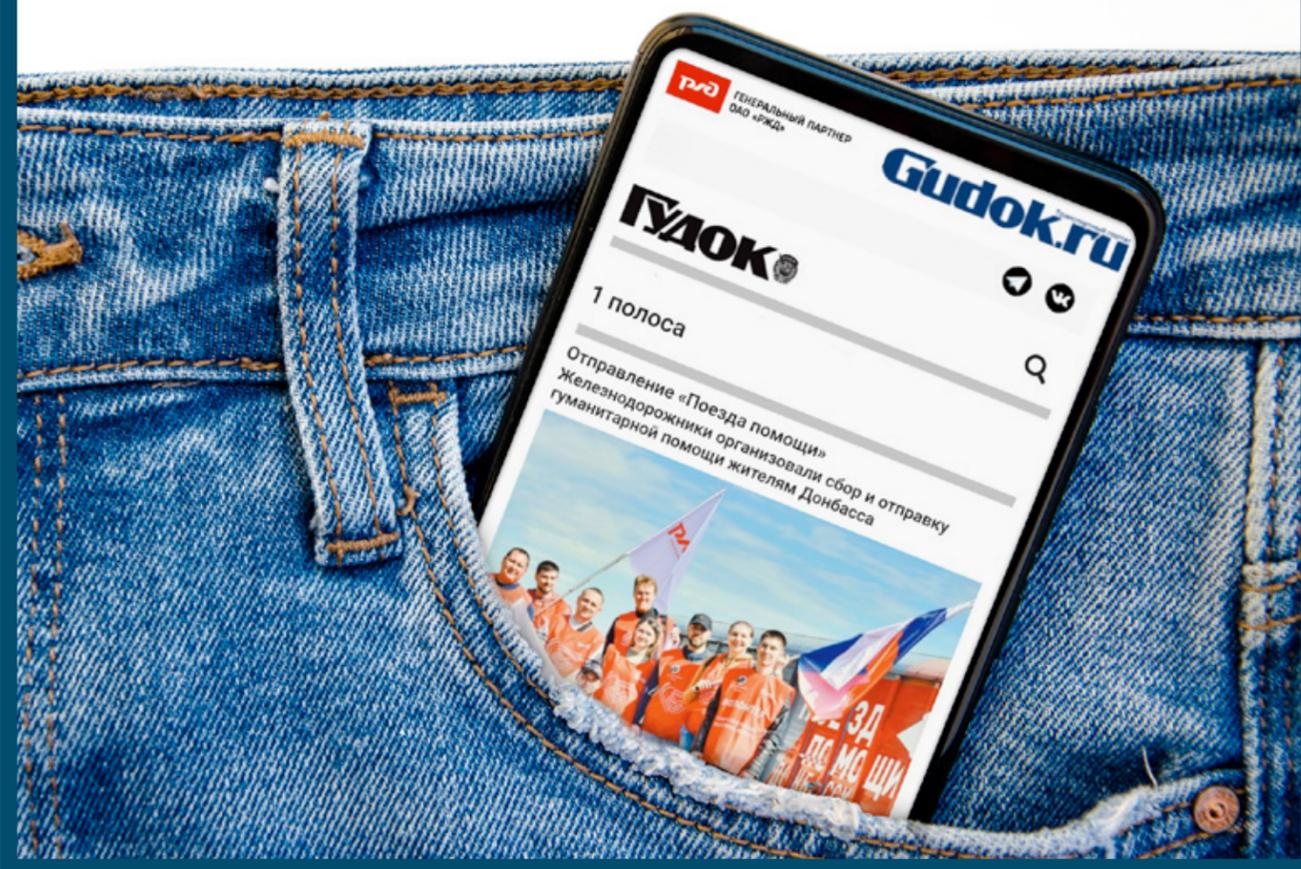
перевезли РЖД этим летом, дальними поездами
воспользовался каждый второй россиянин

Отпуск из окна поезда

В холдинге появился ПРАЗДНИК – ДЕНЬ РАБОТНИКА
ПАССАЖИРСКОГО КОМПЛЕКСА

СТР. 6

Электронная версия свежего
НОМЕРА ГАЗЕТЫ
ВСЕГДА РЯДОМ,



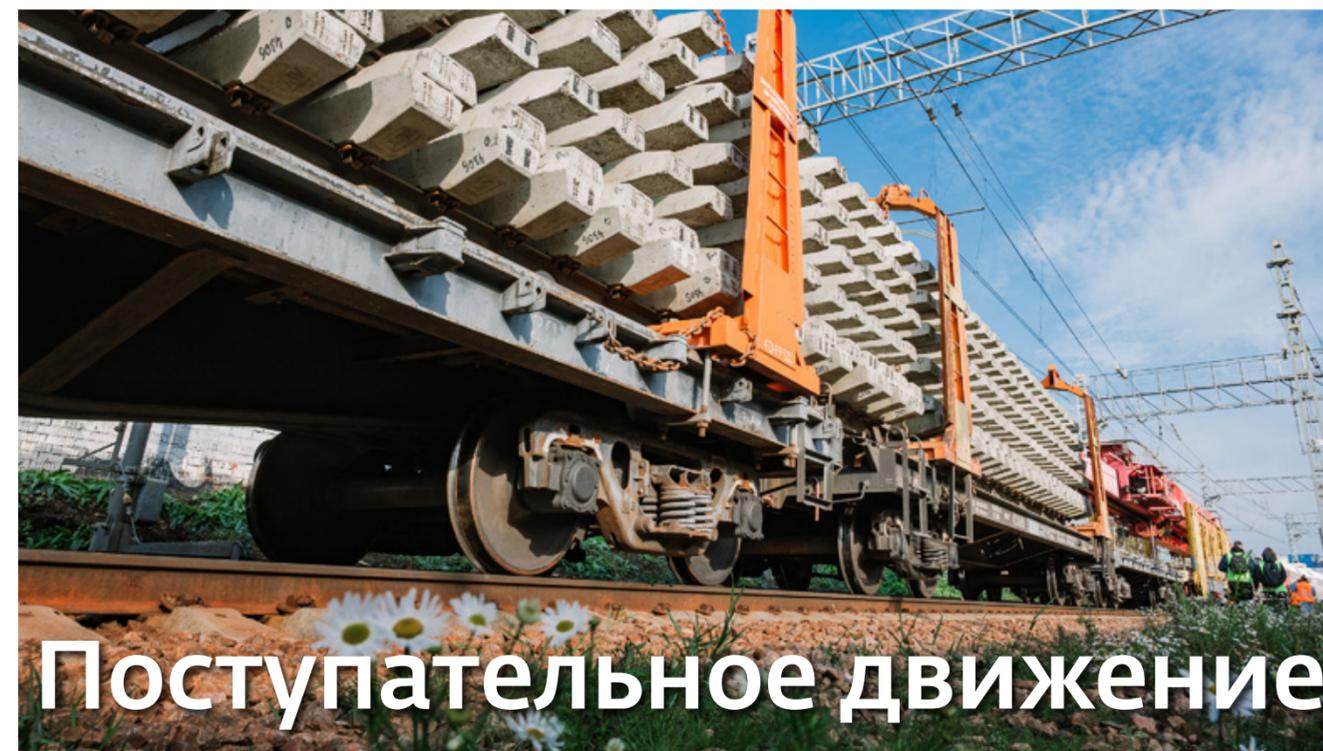
ВСЕГДА ПОД РУКОЙ



12+

www.gudok.ru/newspaper/

От редакции»



Поступательное движение

Начало октября было ознаменовано праздником – 1 октября железнодорожники отметили День компании. «Сегодня ОАО «РЖД» – признанный лидер транспортного комплекса России, современная, высокотехнологичная компания, которая надёжно связывает воедино регионы нашей огромной страны, играет важнейшую роль в развитии её экономики и социальной сферы. «Российские железные дороги» сумели адаптироваться к новым условиям и, несмотря на внешние угрозы и санкционное давление, продолжают успешно решать масштабные задачи, имеющие стратегическое значение для общества и государства. Среди них модернизация и комплексное развитие инфраструктуры по всем направлениям, в том числе международных транспортных коридоров, увеличение пропускной способности Восточного полигона», – говорится в поздравительной телеграмме руководства холдинга.

В тот же день состоялось ещё одно знаменательное событие – укладка последнего звена второго пути на перегоне БАМа Куанда – Куандинский в Забайкальском крае, она совпала с 40-летием торжественной церемонии укладки символического «золотого звена» в Куанде, соединившего западный и восточный БАМ. «В год, когда мы отмечаем 50-летие БАМа, на том же самом перегоне Куанда – Куандинский строители снова делают стыковку, только уже второго железнодорожного пути. Это даст кратный рост пропускных и провозных способностей магистрали, которая как никогда востребована экономикой нашей страны», – подчеркнул заместитель председателя Правительства РФ Виталий Савельев.

Событием международного масштаба стал XVI саммит стран БРИКС в Казани, на полях которого обсуждались вопросы транспортной связанности входящих в объединение государств. Масштаб задач, стоящих в том числе перед ОАО «РЖД», впечатляет. Так что не тормозим!



TBA

ТЕМА НОМЕРА

Вот и лето прошло

Оперативка

4–5 Отраслевые новости

Тема номера

Вот и лето прошло

6–9 Отпуск из окна поезда
В холдинге появился
праздник –
День работника
пассажирского комплекса

Люди дела

10–15 Сделано своими
руками

Строители-
железнодорожники стали
лидерами международного
чемпионата

Новации

16–19 Важная
корректировка

Профессиональные
стандарты соответствуют
требованиям времени

Процессное управление

20–25 Путь к цели
ОАО «РЖД» системно
развивает процессный
подход

Развитие

26–31 Севморпуть набирает
силу
Логистические операторы
обратили внимание
на транспортную артерию

Персонал

32–41 Смонтировать кадры
В компании вручили
премии в области HR

Образование

42–45 С прицелом
на инновации
В отраслевых вузах готовят
цифровых профессионалов

46–49 Окно
возможностей

Будущие
железнодорожники
оттачивают цифровые
навыки

50–53 Ударная сила
интеллекта

Межвузовские кампусы
объединят бизнес,
науку и образование

На полях БРИКС

54–59 Железнодорожная
эпопея

Как развивается сеть
в странах БРИКС+

История

60–63 Владивосток, 1916
Будущий император Нико-
лай II заложил фундамент
железнодорожного вокзала

**Библиотека
Корпоративного
университета РЖД**
64 Обзор деловой
литературы

РЕДАКЦИЯ

Дирекция

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
Е.С. Мельникова
ШЕФ-РЕДАКТОР ИЗДАТЕЛЬСКИХ ПРОЕКТОВ
С.Ф. Шатковский

Редакторат

Главный редактор
Д.Л. Кравченко
ШЕФ-РЕДАКТОР
И.В. Замуруева

Служба выпуска

Бильд-редактор
Е.Н. Малышева
Предпечатная подготовка, вёрстка
Т.В. Мациевская
Цветокоррекция
М.Ю. Саянов

Корректурa

Заведующая отделом
О.В. Подколзина

Над номером работали:

Алексей Алеев, Юлия Антич, Никита Бондарович,
Надежда Кожухова, Марина Лепина, Виталий
Маслюк, Дмитрий Пучков, Богдан Чайковский

Фото на обложке:

ТВА

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@CSSS-RZD.RU

Перепечатка материалов без согласия
АО «Издательский дом «Гудок» запрещена.

Подписано по графику:
28.10.2024 г.

Подписано фактически:
28.10.2024 г.

Издание зарегистрировано в Федеральной службе
по надзору в сфере связи,
информационных технологий
и массовых коммуникаций.
Свидетельство о регистрации:
Эл № ФС 77-70104 от 16 июня 2017 года

Логистическая платформа для БРИКС



СТАНИСЛАВ КРАСИЛЬНИКОВ/ФОТОКОСТАГЕНТСТВО BRICS-RUSSIA2024.RU

Принята Казанская декларация по итогам XVI саммита БРИКС. Перечень решений включает в себя планы развития сотрудничества в сферах политики и безопасности, экономики и финансов, а также

культурных и гуманитарных связей. В документе подчёркивается стремление к наращиванию партнёрства ради блага населения стран БРИКС через продвижение мира, справедливости, устойчивого

развития и инклюзивного роста. В пункте 92 декларации говорится: «Развитая транспортная инфраструктура, безопасные, надёжные и экономически эффективные между-

народные транспортные маршруты, инновационные технологии и нормы будут способствовать развитию торговых потоков и трансграничному передвижению людей, мы признаём важность комплексного использования различных видов транспорта для создания эффективной и устойчивой транспортной системы в странах БРИКС. Мы также рассчитываем на дальнейшее изучение возможностей создания логистической платформы для координации и совершенствования транспортных услуг в целях обеспечения мультимодальной логистики между странами БРИКС».

Сохранилось лидерство в Национальном рейтинге корпоративного управления

Российский институт директоров по итогам проведения в 2024 году мониторинга практики корпоративного управления ОАО «РЖД» подтвердил присвоенный компании в 2023 году Национальный рейтинг корпоративного управления на уровне НРКУ 7+ «Развитая практика корпоративного управления».

По итогам мониторинга экспертами отмечена положительная динамика в области совершенствования системы и практики корпоративного управления в компании. В частности, советом директоров утверждены «Политика управления обществами с участием ОАО «РЖД», «Политика холдинга «РЖД» в области устойчивого развития», а также новые редакции положений о комитетах совета директоров ОАО «РЖД», вопросы устойчивого развития закреплены в компетенции комитета по стратегическому планированию совета директоров компании.



РОМАН БОБКОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

НЕ ПРОСТО СЛОВА

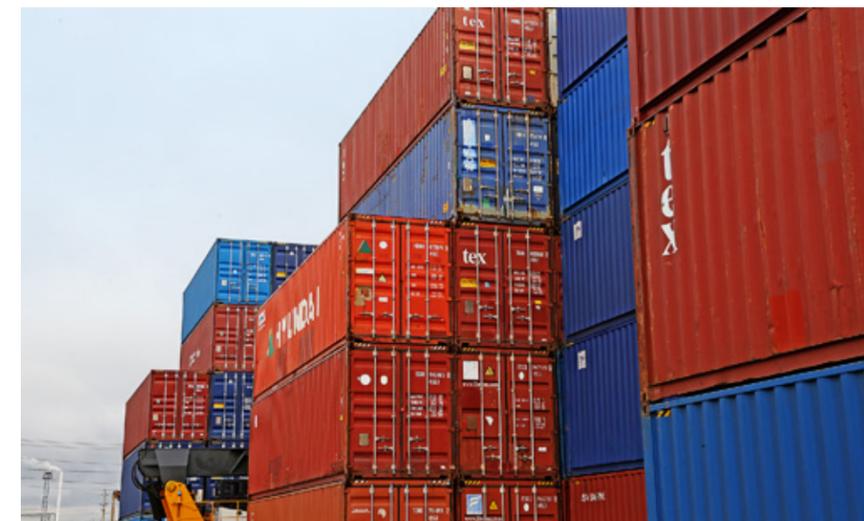


Один из ключевых вопросов укрепления деловых партнёрств в рамках БРИКС – это повышение транспортной связанности, создание новых востребованных бизнесом грузовых магистралей и коридоров, современных интермодальных решений и логистических схем. Российское председательство в БРИКС запустило регулярный диалог транспортных ведомств по этим вопросам. Прорабатываются такие инициативы, как открытие электронной координационной площадки и формирование перестраховочного пула БРИКС.

Насколько мне известно, в Деловом совете учреждена отдельная подгруппа по логистике. Хочу поблагодарить участников совета, представителей бизнеса за поддержку концепции постоянной логистической платформы. Россия ускоренно переключает транспортные потоки на надёжных зарубежных партнёров. Среди наших флагманских проектов – Северный морской путь и коридор Север – Юг. Эти континентальные артерии призваны обеспечить короткие, выгодные торговые пути, связать крупные промышленные, сельскохозяйственные и электроэнергетические узлы с потребительскими рынками. <...> Транспортный коридор Север – Юг соединяет российские порты на северных морях и Балтике с терминалами на побережье Персидского залива и Индийского океана. Это в том числе ключ к увеличению грузоперевозок между Евразийским и Африканским континентами.

Владимир Путин,
президент РФ
Пленарное заседание Делового форума БРИКС
18 октября 2024 года

Арктический экспресс



МАРИЯ ТРОШИНИНА/ИД «ГУДОК»

Перевозки грузов из Китая по Северному морскому пути, организованные в формате мультимодального сервиса «Арктический экспресс № 1», стартовали 18 августа. Всего за девять недель ОАО «РЖД» перевезло около 2,4 тыс. контейнеров ДФЭ, более 23 тыс. тонн грузов из КНР. Среди них – автомобили и комплектующие.

В обратном направлении отправили 2,8 тыс. контейнеров ДФЭ с различными грузами от российских производителей: пиломате-

риалами, бумагой и картоном, продукцией химической промышленности.

Последний в период навигации 2024 года поезд с импортными грузами выехал со станции Соломбалка (Архангельск) 21 октября. Он доставит товары в подмосковный терминально-логистический центр «Белый Раст». Всего из Архангельска в Центральную Россию отправлен 31 арктический экспресс, сообщает телеграм-канал компании.

Путь получил новый ресурс

Участок железнодорожного пути длиной 2,8 км с применением полимеров построили в Красноярском крае, сообщает пресс-служба Красноярской железной дороги. Инновационный путь появился на перегоне Заозёрная – Камала Транссибирской магистрали. На поверхности земляного полотна создали специальный подбалластный защитный слой. Его сформировали методом смешивания увлажнённых песчано-щебёночной смеси, цемента и полимеров с помощью специальной дорожной машины.

При укладке использовали модернизированные рельсовые скрепления и шпалы повышенной износостойкости. По прогнозам, новая технология позволит почти вдвое увеличить ресурс пути – до 2,5 млрд тонн брутто.

Тема номера Вот и лето прошло»



АЛЕКСАНДР СВЕВЕРКИН/ИД «ГУДОК»

Отпуск из окна поезда



В холдинге появился
праздник –
День работника
пассажирского комплекса

СЕРГЕЙ ГУСЕВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

В Сочи 14 октября «Российские железные дороги» подвели итоги летней перевозочной кампании. За май – сентябрь поездами дальнего следования и пригородного сообщения перевезены 569,2 млн пассажиров. Это на 7,2% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Об этом на сетевом совещании сообщил генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров.

«Каждый летний сезон по-своему сложен, и этот был не исключением с учётом того, что нагрузка на южных направлениях в условиях закрытия аэропортов беспрецедентная. Считаю, что мы со своей задачей справились: назначили максимальное количество поездов, предложили в них больше мест за счёт увеличения составности и замены обычных поездов на двухэтажные», – сказал глава холдинга.

Он также отметил, что, несмотря на сложные ситуации, профессионализм работников неизменен, их отличает собранность, ответственность, отзывчивость и забота о пассажирах.

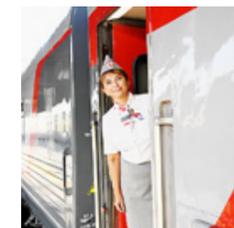
«В начале июля отметили грандиозное событие – 50-летие начала строительства Байкало-Амурской магистрали. Эстафетные поезда дали возможность ветеранам посетить места своей молодости и трудовых подвигов. История распорядилась так, что на 2024 год выпало много юбилейных дат для пассажирского комплекса. Это этапы большого пути трансформации и выход на качественно новый уровень пассажирских перевозок», – подчеркнул глава РЖД.

Стабильный рост

В пригородном сообщении рост перевозок составил 7,7%, услугами железных дорог в этом сегменте воспользовались 506,4 млн пассажиров. На наиболее популярных маршрутах в летний период в ряде городов

Тема номера

Вот и лето прошло ➤



ИГОРЬ ГЕНЕРАЛОВ

оперативно увеличивали составность пригородных поездов.

Как отметил заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Иван Колесников, с мая по сентябрь поезда дальнего следования совершили более 109 тыс. рейсов.

Дальними поездами этим летом воспользовался почти каждый второй житель России. А всего перевезли 62,8 млн пассажиров, прирост к прошлому году составил 2,9%.

«Пик перевозок традиционно пришёлся на июль и август, в эти месяцы мы перевозили более 14,5 млн

пассажиров – это в полтора раза выше, чем в зимний период (январь 2024-го – 9,7 млн человек, декабрь 2023-го – 9,3 млн)», – подчеркнул Иван Колесников.

Самым популярным для летних поездок остаётся южное направление – Анапа, Сочи, Новороссийск и Кисловодск, крымское побережье.

На курорты Северного Кавказа и Крымского полуострова было выполнено более 25,4 тыс. рейсов, на 2,5% выше прошлого года. Больше всего их было назначено в Адлер и Имеретинский Курорт – 6776/3032 рейса, Анапу – 5444, Новороссийск – 4044, Крым – 3794, Кисловодск – 2278 рейсов.

Компания с задачей справилась: было назначено максимальное количество поездов, увеличено число мест за счёт увеличения составности и замены обычных поездов на двухэтажные

Рекорды перевозчиков

Дирекция скоростного сообщения (ДОСС) летом перевезла более 5 млн пассажиров, прирост составил 2%. На долю «Сапсанов» приходится более 45% пассажиропотока. Самым насыщенным по поездкам стал июнь (рост перевозок составил 7,6% к июню 2023 года).

АО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК) за летний период перевезло более 55 млн пассажиров, что на 2% больше, чем в прошлом году. Кроме того, туристическими поездами компании на 20 маршрутах путешествовали более 67 тыс. пассажиров (прирост составил 23%).

Больше 3 млн пассажиров перевезли за курортный сезон поезда «Таврия» и «Гранд Экспресс» – это на 15% больше, чем в мае – сентябре 2023 года.

На Крымский полуостров и обратно курсировали 20 пар поездов «Таврия» и ещё три прицепные группы

Подвижной состав обновляется

Повышение качества сервиса напрямую связано с обновлением парка вагонов. В этом году для дальнего следования РЖД приобрели 367 пассажирских вагонов, из них 86 двухэтажных (общий объём закупок ФПК в этом году – 550 вагонов, в том числе 154 двухэтажных).

Для пригородного комплекса было поставлено 219 вагонов различных серий (годовая поставка – 311 вагонов различных серий для пригородного движения). А до конца года парк всех перевозчиков будет пополнен ещё на 300 вагонов.

Кто в вагоне хозяин

В летний сезон в поездах дальнего следования трудились 52 тыс. работников поездных бригад, в числе которых 10 тыс. студентов. Кроме того, отмечена работа машинистов, дежурных по станции, дис-

Повышение качества сервиса напрямую связано с обновлением парка вагонов. В этом году для дальнего следования РЖД приобрели 367 пассажирских вагонов, из них 86 двухэтажных

вагонов. Это восемь поездов из Москвы, два поезда из Санкт-Петербурга, 10 поездов из других регионов. В маршрутной сети компании появились два новых направления: Нижний Новгород – Симферополь и Тольятти – Симферополь.

Каникулы поездом

За период летней оздоровительной кампании были перевезены 688,4 тыс. человек в составе организованных групп (в 2023 году – 679,8 тыс.). В организованных детских группах путешествовали 9,36 тыс. маленьких пассажиров, прирост составил почти 13%.

На Крымский полуостров в составе детских групп были перевезены 65,5 тыс. человек (это 108,1% к 2023 году).

Всего в поездах за летние месяцы проехали более 12 млн детей.

петчеров, специалистов инфраструктурного комплекса.

В ходе совещания порядка 200 лучших работников пассажирского комплекса наградили за достижение высоких результатов профессиональной деятельности и активное участие в летней перевозочной кампании 2024 года.

«Хочу поблагодарить всех сотрудников пассажирского комплекса: тех, кто ведёт поезда, встречает пассажиров при посадке в вагоны и на вокзалах. Всех, кто вкладывает в свою работу частичку своей души. Спасибо вам за тепло и заботу о людях», – подчеркнул глава РЖД Олег Белозёров.

Он предложил ввести ещё один корпоративный праздник и отмечать его в третью пятницу октября – День работника пассажирского комплекса.

НАДЕЖДА КОЖУХОВА

Юля Чемерова,
начальник отдела кадровой
политики и развития
профессиональных
компетенций департамента
капитального строительства
ОАО «РЖД»



ЛИЧНЫЙ АРХИВ



АЛЕКСАНДР ХАММЕЛЬН

Сделано своими руками

Строители-железнодорожники стали лидерами
международного чемпионата



АЛЕКСАНДР ХАММЕЛЬН



АЛЕКСАНДР ХАММЕЛЬН



НИКИТА ПЕСОЦКИЙ/ИД «ГУДОК»

С 1 по 4 октября на площадке «Екатеринбург-ЭКСПО» прошёл IV Международный строительный чемпионат и XI Международный строительный форум, а также выставка 100+ Technobuild. Компания «РЖД» активно участвует в Международном строительном чемпионате с момента его основания. Начиная с 2021 года представительство железнодорожной команды и делегатов, участвующих в деловой программе, становится больше. В этом году ОАО «РЖД» вошло в состав учредителей чемпионата совместно с Минстроем России, госкорпорацией «Росатом», ПАО «Газпром», МООО «Российские студенческие отряды».

Отбор сильнейших

Основой для выхода на соревнования всегда является подготовка. Департаментом капитального строительства уделено значительное время для подготовки будущих конкурсантов Международного строительного чемпионата.

В частности, в итоговый состав команды ОАО «РЖД» вошли финалисты региональных этапов чемпионата профессионалов РЖД, прошедших в этом году на полигонах всех дорог. Там впервые были представлены строительные номинации «Ценообразование и сметное нормирование» и «Строительный контроль».

Из 116 конкурсантов только 20 лучших получили путёвку в Екатеринбург в этом году.

Не менее жёсткий отбор был уготован будущим экспертам, которые в качестве отбора проходили тест на проверку профессиональных компетенций на онлайн-площадке организатора Международного строительного чемпионата АНО «Россия – страна возможностей». Подобные подготовительные мероприятия были организованы и в дочерних зависимых обществах – АО «РЖДстрой», АО «Росжелдорпроект» – и подрядных организациях, выполняющих строительство на объектах железнодорожной инфраструктуры. Таким образом, сформировалась команда холдинга «РЖД», в состав которой вошли 76 конкурсантов и 55 экспертов, которые отправились



в Екатеринбург завоёвывать призовые места в 14 номинациях.

Команда РЖД

В этом году дата начала Международного строительного чемпионата совпала с днём рождения компании «РЖД», и это очень знаменательно для железнодорожников. «Мы всегда выступаем единой командой и боремся за призовые места с присущей нам настойчивостью и профессионализмом», – отмечает заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Андрей Макаров.

В зале «ЭКСПО» представителей компании сразу можно было отличить по корпоративным красным курткам-бомберам с надписью «Команда РЖД». Форма объединила работников Депар-

тамента капитального строительства, Дирекции по комплексной реконструкции железных дорог и строительству объектов железнодорожного транспорта, Дирекции по строительству сетей связи, Центра компетенций по внедрению технологии информационного моделирования, Дирекции капитального ремонта и реконструкции объектов электрификации и электроснабжения железных дорог, Центральной дирекции по ремонту пути, АО «Росжелдорпроект», АО «РЖДстрой», АО «ИЭРТ», АО «НИИАС».

Безусловно, значимым бонусом для всех участников является призовой фонд за первые места. Однако если спросить у любого победителя, за чем ему эта победа, ответ будет про гордость быть железнодорожником, про возможность де-

Сформировалась команда холдинга «РЖД», в состав которой вошли 76 конкурсантов и 55 экспертов, которые отправились в Екатеринбург завоёвывать призовые места в 14 номинациях

литься опытом и перенимать его у коллег – профессионалов смежных отраслей и корпораций, про командный дух и повышение престижа профессий. Вот что важно и объединяет не только железнодорожников, но и всех участников Международного строительного чемпионата.

А команда ОАО «РЖД» из раза в раз доказывает, что это команда компетентных, знающих своё дело людей. Действительно людей дела.

Так, по итогам чемпионата команда холдинга стала абсолютным лидером, заняв все призовые места на пьедестале в индивидуальной номинации «Строительный контроль».

Кроме того, железнодорожники подтвердили статус лучших и взяли первое место в командной номинации «Информационное моделирование и проектирование» – одном из новейших направлений в рамках цифровизации строи-

ра своего дела. Я рад, что мне выпала честь от имени ОАО «РЖД» вручать заслуженные награды победителям данного чемпионата. Борьба была жаркая и неутомимая, каждый участник выложился по полной, я уверен. Впереди у всех нас много побед и свершений, осуществить которые мы можем только вместе, одной большой командой строительной отрасли страны!» – сказал он.

Всех участников и экспертов Международного строительного чемпионата по праву можно назвать амбассадорами профессий строительной отрасли.

Обмен мнениями

На площадке «Екатеринбург-ЭКСПО» присутствовала делегация в составе 50 руководителей ОАО «РЖД», которые участвовали в деловой программе XI Международного строительного

По итогам чемпионата команда холдинга стала абсолютным лидером, заняв все призовые места на пьедестале в индивидуальной номинации «Строительный контроль»

тельной отрасли. В состав команды-победителя вошли представители Ростовского проектно-изыскательского института «Кавжелдорпроект» – филиала АО «Росжелдорпроект». В индивидуальной номинации «Ценообразование и сметное нормирование» «бронза» завоёвана работником нашей компании Анной Вишневской, инженером 1-й категории группы заказчика по строительству участка Карымская – Забайкальск Дирекции по комплексной реконструкции железных дорог и строительству объектов железнодорожного транспорта.

Награды победителям в этих номинациях вручил заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Андрей Макаров.

«Сегодня в зале собрались компетентные работники, специалисты высочайшего уровня, масте-

форума и выставки 100+ Technobuild. Её возглавил начальник Департамента капитального строительства Илья Крашенинников. Делегация активно поддерживала всех конкурсантов «Команды РЖД», неоднократно посещая соревновательные площадки. При активном участии руководства Департамента капитального строительства и Свердловской железной дороги были организованы экскурсии для 140 участников школьной лиги Международного строительного чемпионата и детей с ограниченными возможностями здоровья на Детскую железную дорогу и в кванториум СвЖД, где школьники смогли почувствовать себя частью большой команды ОАО «РЖД».

Также была организована экскурсия для 150 ребят, которые учатся в профильных учебных



заведениях Свердловской железной дороги, на соревновательные площадки и выставочную экспозицию Международного строительного чемпионата.

Ещё одним важным мероприятием стала встреча с представителями ПАО «Газпром», ООО «Газпром инвест», АО «Газстройпром» и ООО «Газпром ЦПС» на базе социально-кадрового центра (СКЦ) Свердловской железной дороги под руководством заместителя начальника Свердловской железной дороги по кадрам и социальным вопросам Дмитрия Романенко.

На встрече обсуждались вопросы взаимодействия и сотрудничества, также для коллег из смежной отрасли была организована экскурсия по социально-кадровому центру, им рассказали об основных задачах, целях и функциях СКЦ

На секции присутствовали студенты УрГУПС, которые задавали много вопросов спикерам, что подчёркивает интерес молодёжи к строительной отрасли и деятельности ОАО «РЖД» в целом.

Заместитель начальника Центра разработки отраслевых нормативов АО «ИЭРТ» Марина Редкая выступила на заседании секции ассоциации «НОТИМ» с докладом на тему «Разработка методических подходов к определению предварительной стоимости строительства объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта на предпроектной стадии».

В рамках III форума «Комфортная городская среда» с докладом «Развитие социальной инфраструктуры в местах локального проживания работников ОАО «РЖД» выступил заместитель начальника Департамента социального развития

Сегодня в строительстве на Восточном полигоне задействовано порядка 34 тыс. человек и 8 тыс. единиц техники. Работы идут в круглосуточном режиме, без остановки движения

в компании, о принципах работы и достигнутых результатах.

В таком формате данное мероприятие состоялось впервые, однако все присутствовавшие руководители выразили уверенность, что оно станет традиционным.

В рамках деловой программы форума компанией «РЖД» проведена секция на тему «Повышение эффективности использования трудовых ресурсов в строительном комплексе», где основным спикером выступил начальник Департамента по организации, оплате и мотивации труда (ЦЗТ) Владимир Никитин. Приглашёнными спикерами были Александр Шалаев, руководитель УЦ «ФАУ «Главгосэкспертиза России»; д.т.н., профессор УрГУПС Михаил Петров, а также руководитель кадрового центра Минстроя России Елена Сенкевич и представитель ГК «Росатом» Марина Садовская.

Андрей Гаревских, а начальник проектно-сметного отдела службы технического заказчика Центральной дирекции здравоохранения Владимир Купавцев представил собравшимся доклад «Безопасность средств индивидуальной мобильности в городской среде».

В рамках выставки работал стенд РЖД, на котором были представлены интерактивные панели с последними достижениями компании на Восточном полигоне, представлены строящиеся объекты БАМа 2.0 и новые сервисы. Участники выставки могли испытать себя в роли работников по установке контактной сети с помощью тренажёра с VR-очками. Делегация Минстроя России во главе с министром строительства и ЖКХ Иреком Файзуллиным посетили этот стенд.

На протяжении всех дней мероприятия проводилась Викторина РЖД. Победителям вы-



НИКИТА ПЕСОЦКИЙ/ИД «ГУДСО»



АЛЕКСАНДР ХАММЕЛЬН

давалась сувенирная продукция, что вызвало интерес к компании «РЖД» максимального количества участников мероприятия, в том числе и иностранных гостей.

Ударный день

В день закрытия IV Международного строительного чемпионата состоялось пленарное заседание «Строим будущее», где основным спикером выступил Ирек Файзуллин. В роли спикеров также были сенаторы, полпред президента РФ в УрФО Артём Жога, представители учредителей Международного строительного чемпионата, ассоциации «Национальное объединение строителей» (НОСТРОЙ), ДОМ.РФ, руководители Свердловской области, а также члены делегаций Республики Таджикистан и Республики Зимбабве. Модерировал заседание первый заместитель генерального директора АНО «Россия – страна возможностей» Алексей Агафонов.

Глава Минстроя России поприветствовал участников чемпионата, а также выразил благодарность АНО «Россия – страна возможностей» и губернатору Свердловской области Евгению Куйвашеву за подготовку и проведение масштабного мероприятия. За четыре дня площадку чемпионата посетили более 30 тыс. человек.

От ОАО «РЖД» спикером выступил Андрей Макаров. Он рассказал о том, что сейчас основной фронт работ развёрнут на 4,5 тыс. км. Это необходимо, чтобы своевременно завершить не только объекты, которые необходимо сдать в этом году, но и запланированные к сдаче в следующем.

Он отметил, что сегодня в строительстве на Восточном полигоне задействовано порядка 34 тыс. человек и 8 тыс. единиц техники. Работы идут в круглосуточном режиме, без остановки движения.

Работы идут с опережением графика. Так, с января по август уложено 470 км пути – на 192 км больше, чем изначально было запланировано на этот период. А до конца года намечается открыть движение на 100 новых объектах.

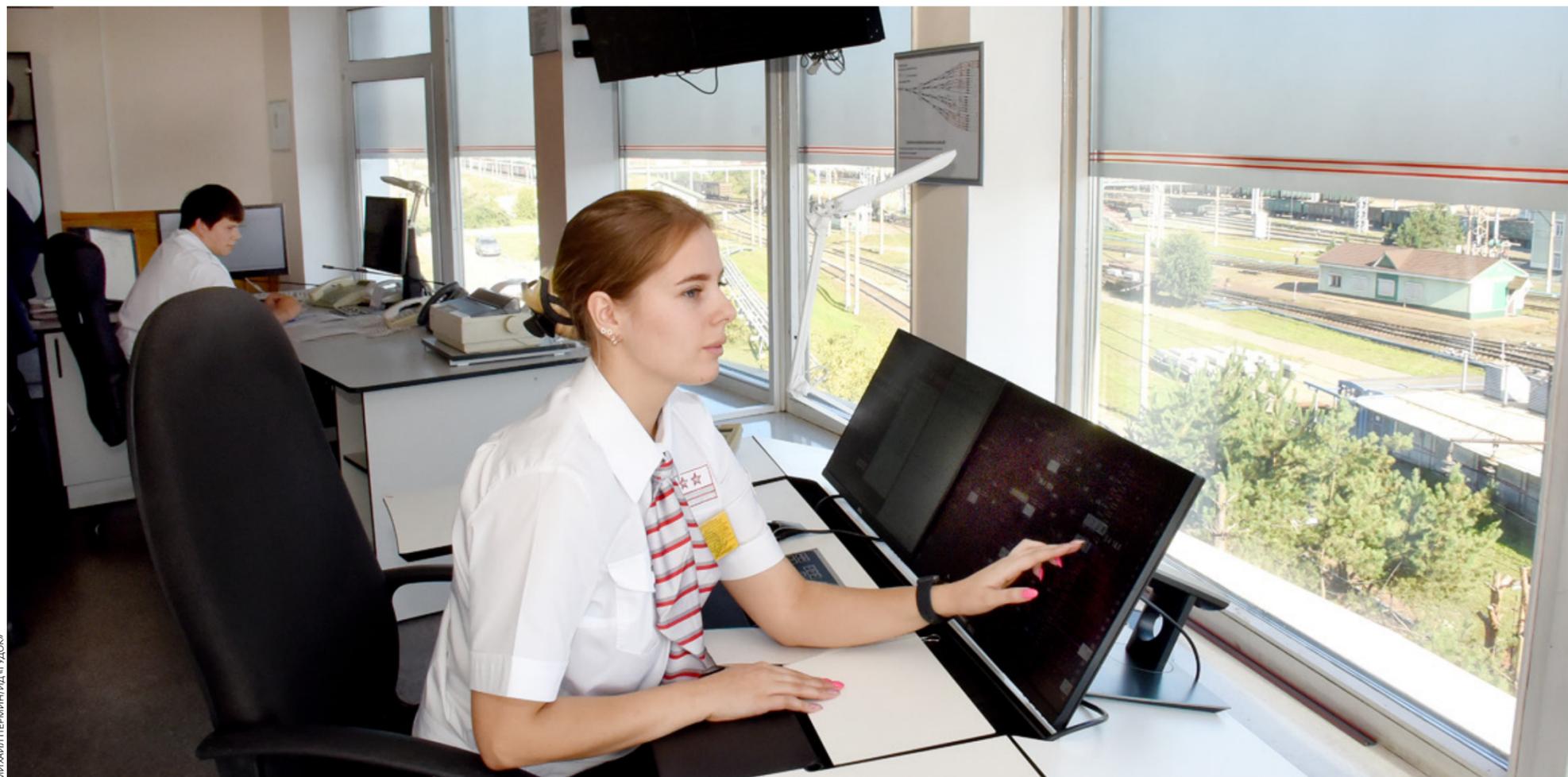
Подводя итоги участия команды холдинга «РЖД», можно сказать, что железнодорожники участвуют в соревнованиях, чтобы иметь возможность заявить о себе, своей профессии, обменяться опытом, ознакомиться с новыми технологиями и коллегами, попробовать свои силы, увидеть свои зоны развития и, что важно, испытать гордость за свою сплочённую команду.

11/07/24

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



ЛИЧНЫЙ АРХИВ



МИХАИЛ ПЕРМИН/ИД «ГУДОК»

Важная корректировка

Профессиональные стандарты соответствуют требованиям времени

Для повышения производительности труда персонала и вовлечения его в решение корпоративных задач необходимо в том числе разрабатывать и актуализировать профессиональные стандарты для новых и межотраслевых видов профессиональной деятельности.

В ОАО «РЖД» эта работа ведётся постоянно и является эффективным инструментом обеспечения отрасли квалифицированными специалистами.

В теории и на практике

Всего в области железнодорожного транспорта приказами Минтруда России утверждено 102 отраслевых профстандарта. Ещё 220 относятся к межотраслевым.

В 2024 году специалисты ЦОТЭНа актуализировали 20 профессиональных стандартов. Была произведена корректировка описания трудовых действий, уточнены формулировки требований к умениям и знаниям, к уровню образования работников.

Например, стандарт «Специалист по организации работы железнодорожной станции и обеспечению безопасности движения» дополнен компетенциями в части управления рисками. В работе по актуализации мы опирались на анализ существующей практики и на утверждённое в РЖД «Положение об инструкторе по безопасности движения на железнодорожной станции центра организации работы железнодорожных станций».

Инициатива работодателей

Ещё один стандарт – «Работник по сопровождению локомотивов (моторвагонного подвижного состава, пассажирских вагонов) в недействующем состоянии, груза и спецвагонов в пути следования» – был дополнен трудовыми функциями проводника по сопровождению груза и спецвагонов и проводника по сопровождению

служебно-технического вагона. С предложением внести корректировки выступили непосредственные работодатели – железные дороги и Центральная дирекция инфраструктуры ОАО «РЖД» (ЦДИ).

Тяга к бережливости

Подчеркну, что все профессиональные стандарты дополняются умениями и знаниями в части применения инструментов бережливого производства.

Не исключение, например, стандарт «Работник по организации работы и отдыха локомотивных бригад, бригад рефрижераторных секций, проводников пассажирских вагонов». Он также дополнен трудовыми функциями начальника пункта подмены локомотивных бригад. С таким предложением выступила Дирекция тяги.

Мы считаем, что применение актуализированного стандарта повлечёт за собой повышение эффективности работы локомотивных бригад, совершенствование системы контроля качества работы машинистов и их помощников и усиление профилактической работы по обеспечению безопасности движения.

Экспертами ЦОТЭНа профессиональный стандарт «Специалист по организации и проведению лабораторного контроля качества материалов и запасных частей, применяемых при ремонте, техническом обслуживании железнодорожного подвижного состава и объектов железнодорожной инфраструктуры» дополнен описанием трудовых функций инженера



СЕРГЕЙ АВДУВЕСКИЙ/ИД «ТУДОК»



ВЛАДИМИР КУЛИКОВ

химико-технической лаборатории железнодорожного транспорта и начальника лаборатории.

В соответствии с предложениями ЦДИ проведена актуализация профессионального стандарта «Специалист диспетчерского аппарата подразделения по обслуживанию сооружений и устройств инфраструктуры железнодорожного транспорта». В современных реалиях работник должен уметь применять технологии имитационного моделирования (цифрового двойника инфраструктурного комплекса).

Применение данного стандарта позволит совершенствовать структуру организации и управления процессом технического обслуживания и ремонта инфраструктуры ОАО «РЖД», улучшит систему сбора, хранения и обработки полученной при выполнении работ по прогнозированию информации.

Новые стандарты для новых профессий

В соответствии с дорожной картой по созданию новых профессий и должностей мы ежегодно разра-

батываем и актуализируем профстандарты.

Так, необходимость актуализации профессионального стандарта «Работник по техническому обслуживанию и ремонту объектов железнодорожной электросвязи» возникла в связи с обновлением пассажирского парка, введением в эксплуатацию порядка 2450 инновационных вагонов. В профстандарте описаны трудовые функции новой должности «борт-инженер» – железнодорожникам предстоит осуществлять техническое обслуживание в пути сле-

В 2024 году актуализировано 20 профессиональных стандартов. Была произведена корректировка описания трудовых действий, уточнены формулировки требований к необходимым умениям и знаниям, а также к уровню образования работников

Применение актуализированного стандарта повлечёт за собой повышение эффективности работы локомотивных бригад, совершенствование системы контроля качества работы машинистов и их помощников и усиление профилактической работы

дования пассажирских вагонов с микропроцессорной системой диагностики и предиктивной диагностики технического состояния.

Актуализация профстандарта «Специалист пассажирского (туристского) поезда» вызвана необходимостью дополнения его трудовыми функциями новой должности «администратор туристского поезда». Главная задача этих специалистов – обслуживание пассажиров туристского поезда в пути следования, разрешение конфликтных ситуаций, консультационная помощь, предоставление дополнительных услуг, сбор информации для дальнейшего развития продуктовой линейки.

Внедрение стандарта позволит повысить качество предоставляемых под брендом «РЖД» туристских услуг и обеспечить конкурентоспособность холдинга на этом рынке.

Знак качества

В 2025 году будет продолжена актуализация профстандартов. Для повышения качества обслуживания грузов и пассажиров, применения передовых информационных технологий, развития кадрового потенциала в компании реализуется проект по созданию центров

управления железнодорожными станциями на участках сети, оборудованных системами удалённого управления стрелками и сигналами (ЦУС).

В связи с этим профессиональный стандарт «Специалист по организации управления движением поездов, производства маневровой работы на отдельных пунктах» будет дополнен трудовыми функциями специалистов ЦУСа.

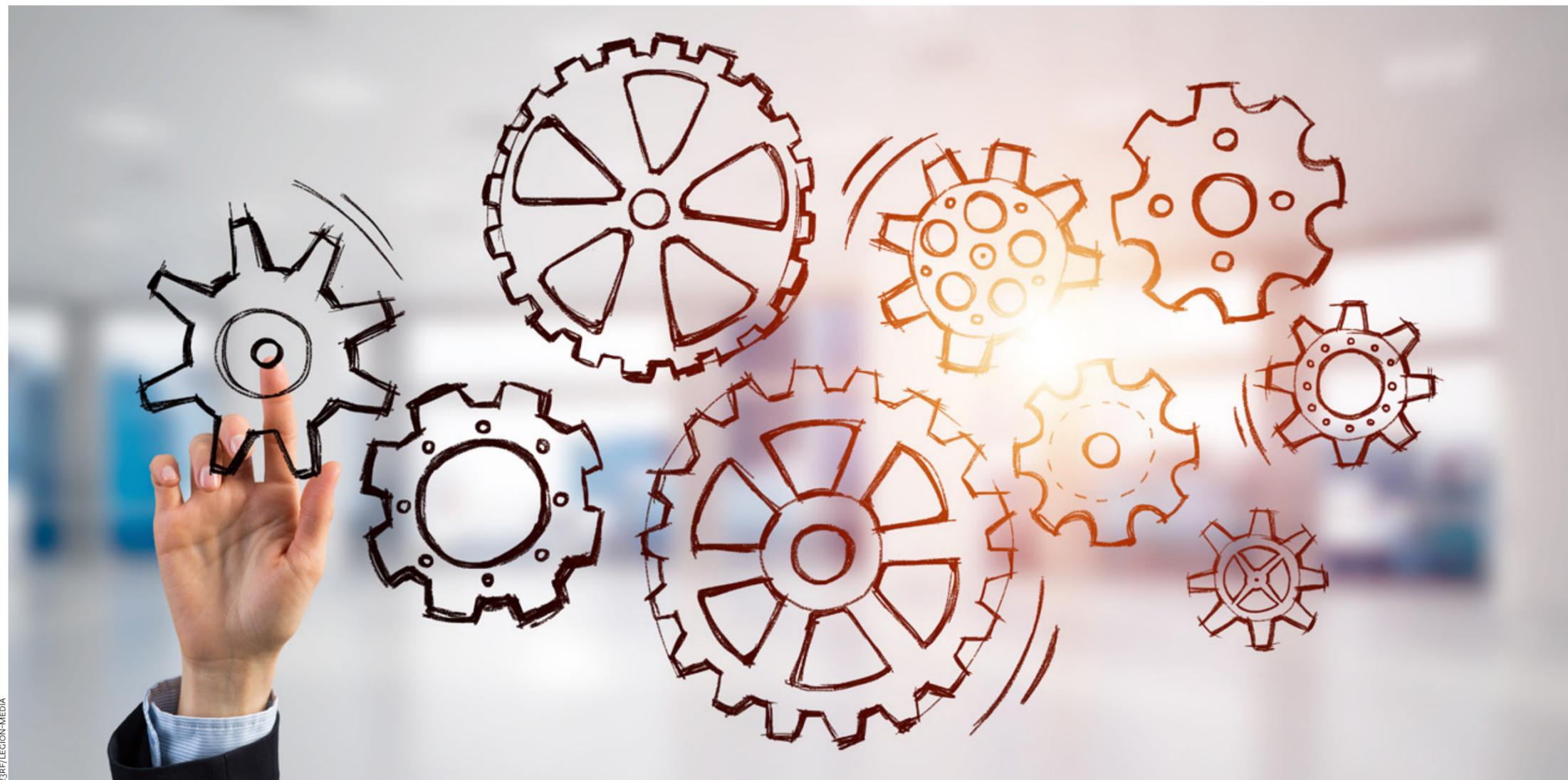
Также в РЖД реализуется проект по возложению отдельных функций дежурного по железнодорожной станции на электромеханика

сигнализации, централизации и блокировки. В связи с этим в профессиональный стандарт «Специалист по обслуживанию и ремонту устройств железнодорожной инфраструктуры на малоинтенсивных железнодорожных участках» будут внесены необходимые изменения.

В 2025 году планируется разработать профстандарты на новую должность «специалист по эксплуатации железнодорожной связи» и новую профессию «слесарь по ремонту высокоскоростного подвижного состава».



БРОНИСЛАВ СУРИН/ИД «ТУДОК»



Путь к цели

ОАО «РЖД» системно развивает процессный подход

Для повышения эффективности деятельности и поддержки принимаемых управленческих решений в компании развиваются современные аналитические инструменты, такие как процессный подход. Поэтапно реализуется Программа мероприятий по расширению применения процессного под-

хода в управлении холдингом «РЖД», направленная на решение задач в области моделирования и анализа процессов, аналитических компетенций работников. Формируется культура непрерывного и системного улучшения процессов.

Ежегодно актуальные вопросы реализации программы и результаты совершенствования процессов становятся ядром повестки школы передового опыта, проводимой Центром моделирования бизнес-процессов ОАО «РЖД». В этом году участники такого мероприятия с тематическим названием «Совершенствование деятельности компании на основе анализа процессов» ознакомились с лучшими практиками владельцев процессов, а также совместно выработывали решения по ряду организационных, методологических и нормотворческих аспектов в ходе управленческой сессии.

С приветственным словом к аудитории обратился первый заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Сергей Кобзев. Он подчеркнул важность обмена опытом, а также отметил необходимость постоянного развития аналитических компетенций и непрерывного совершенствования процессов.

Роман Баскин, директор Корпоративного университета РЖД, на площадке которого в Щербинке было проведено мероприятие, сообщил, что для повышения эффективности работы в текущих условиях у подразделений возрастает потребность в усилении профессиональных компетенций руководителей и специалистов. Для этого Корпоративным университетом совместно с отраслевыми вузами разработаны и реализуются профильные программы для производственных вертикалей холдинга «РЖД», в том числе в области управления движением поездов, эксплуатации путевого комплекса и др.

«У нас есть уверенность, что реализация сбалансированных программ обучения, ориентированных на развитие как управленческих, так и профессиональных компетенций, будет способствовать вовлечению руководителей и специалистов в работу по анализу процессов и внедрению изменений», – отметил Роман Баскин.

Системная работа

ОАО «РЖД» системно развивает процессный подход, уделяя внимание методологическому, техническо-

Процесное управление»



му и кадровому обеспечению деятельности. С учётом лучших практик в области управления в автоматизированной системе моделирования (АСУ БМ) сформирована базовая версия Единой процессной модели холдинга «РЖД» (ЕПМ), которая объединяет сквозные процессы деятельности ОАО «РЖД» и является инструментом для проведения их анализа.

В процессы вовлечён широкий круг работников из почти 120 подразделений и подконтрольных обществ холдинга «РЖД», и по итогам 2024 года среди них на основе рейтинга будут определены самые результативные.

Компания продолжает обучение аналитиков, в этом ей помогает Корпоративный университет РЖД, а также отраслевые образовательные учреждения. Большую роль в охвате занимает подготовка через Систему дистанционного обучения. Позитивная динамика реализуемых изменений в процессах подтверждается планомерным возрастанием уровня процессной зрелости компании и оценками экспертного сообщества.

Так, на Всероссийском конкурсе «ВРМ-проект года – 2024», проводимом Ассоциацией профессионалов управления бизнес-процессами, проект Федеральной пассажирской компании был отмечен в номинации «Специальный приз жюри». В 2023 году проект ОАО

«РЖД» также стал победителем в этой номинации за социальную значимость и масштаб внедрения, общий высокий уровень корпоративной культуры управления процессами и проектами.

Совершенствование деятельности охватывает самые разные направления в работе компании и даёт заметные результаты. Начальник Центра моделирования бизнес-процессов Сергей Галкин сообщил: «В 2024 году с применением процессного подхода реализуются 183 проекта совершенствования ключевых процессов компании. Экономический эффект только от реализации проектов бережливого производства на основе анализа процессов по итогам 2024 проектного года превысил 2,5 млрд руб. (+30% к плану, +5% к прошлому году)».

На мероприятии были представлены доклады о результатах реализации проектов улучшения процессов в отдельных сферах работы компании.

Безопасность движения

Применение процессного подхода в области обеспечения безопасности движения позволило добиться трёх ключевых эффектов. Во-первых, провести типизацию основных групп процессов на центральном и региональном уровнях и сформировать единый алгоритм их реализации.

Во-вторых, синхронизировать документы холдинга «РЖД» и федеральных органов исполнительной власти. В-третьих, добиться комплексной взаимоувязки и встроенности процессов безопасности движения в процессы основной деятельности подразделений, что позволило усилить роль Департамента безопасности движения как методолога и координатора процессов обеспечения безопасности движения на всех уровнях управления.

Оперативное планирование

Эффективно применяет инструменты процессного подхода и Центральная дирекция управления дви-

вляется только при возникающих отклонениях», – отметил Игорь Белогузов.

В отличие от предыдущей редакции, в новой инструкции прописана чёткая последовательность действий исполнителей от момента сбора исходных данных до утверждения сменно-суточного плана поездной и грузовой работы. Кроме того, адресно определены выполняемые функции для последующей автоматизации. Внедрён полигонный уровень планирования, а также систематизирован порядок планирования поездов в порты.

«Помимо этого был выполнен переход от обезличенного планирования показателей поездной и грузовой

Поэтапно реализуется Программа мероприятий по расширению применения процессного подхода в управлении холдингом «РЖД», в рамках которой осуществляется развитие инструментов анализа процессов

жением (ЦД). Этим летом в компании была утверждена и начала действовать обновлённая инструкция по оперативному планированию поездной и грузовой работы. «Основными предпосылками для совершенствования процесса стал целый ряд существенных изменений, которые произошли в компании за последние несколько лет. Прежде всего это последовательный переход на полигонные принципы управления перевозочным процессом», – пояснил заместитель начальника ЦД Игорь Белогузов.

Кроме того, сказалось влияние совершенствования системы логистического управления перевозками и местной работы, создание сервисов взаимодействия с клиентами ОАО «РЖД», а также развитие и внедрение новых автоматизированных систем управления.

«При разработке инструкции мы исходили из того, что в основе сменно-суточного планирования лежит исполнение вариантов графика движения поездов, а выполнение необходимых корректировок осуществ-

работы в общих цифрах к планированию с привязкой к параметрам суточного клиентского плана погрузки», – также добавил Игорь Белогузов.

Внимание к пассажирам

Ярким примером улучшения процесса на основе анализа «клиентского пути» стал опыт АО «ФПК». «В нашей компании действует система совершенствования процессов. Она представляет собой замкнутый управленческий контур. Он начинается с выявления проблем, анализа процессов и подготовки предложений по их совершенствованию. В основном инициаторами улучшений выступают владельцы процессов. Выдвинутые идеи рассматриваются экспертным советом, а затем передаются для реализации проектными командам, – рассказал заместитель начальника Управления стратегического развития и управления рисками АО «ФПК» Игорь Крутоус. – Контроль результатов и промежуточных фаз рассматривается в стратегическом проектном офисе».

Процессное управление»



Работа по совершенствованию процессов в АО «ФПК» охватывает три основных направления: улучшение клиентского опыта, повышение операционной эффективности и цифровая трансформация.

Игорь Крутоус привёл в пример два проекта, в которых процессный подход позволил повысить качество обслуживания пассажиров. Первый – изменение процесса организации предоставления услуг питания в поездах дальнего следования. «Теперь этот процесс полностью под контролем АО «ФПК». Сами заключаем договоры на поставку продуктов, обслуживаем пассажиров силами собственного персонала. Создали дирекцию по питанию, которая полностью управляет этим процессом», – пояснил Игорь Крутоус.

Анализ и перенастройка процесса организации питания позволили добиться комплексного результата, в том числе стандартизировать меню, повысить качество блюд и при этом снизить на них цены, а также привлечь новые категории пассажиров. В итоге по результатам пилотного проекта в Московском филиале был зафиксирован рост удовлетворённости пассажиров питанием с 3 до 4,4 балла из 5.

Второй проект – изменение процесса приёма платежей в поездах дальнего следования с применением устройств контроля электронных билетов (УКЭБ). Благодаря реализации этой идеи АО «ФПК» удалось ускорить процесс оплаты различных товаров и услуг в 12 раз, что тоже было положительно оценено пассажирами. Теперь нет необходимости ждать, когда подойдёт проводник с терминалом: приём платежей организован через УКЭБ, который есть у каждого проводника. «Сейчас проект работает на 20% поездов. По мере доработок охватываем всё больше составов, устраняем недостатки с передачей данных. В ближай-

шее время планируем увеличить охват до 100% поездов. Таким образом, в перспективе больше не должно возникнуть проблем с долгой оплатой», – заключил Игорь Крутоус.

Управленческая сессия

Интересной практической частью работы школы передового опыта стала управленческая сессия «Процессный подход как инструмент совершенствования деятельности». Она предусматривала работу в группах по пяти направлениям, в каждом из которых командами участников на основе анализа информации о проблемных местах и зонах развития процессов выбирались наиболее существенные. Далее в режиме совместного мозгового штурма вырабатывались предложения по совершенствованию. В финале сессии из общего перечня предложений посредством электронного голосования всех участников были выбраны наиболее приоритетные, которые войдут в планы работ на 2025 год.

Участники сессии по направлению «Нормативные документы» думали над вопросом, как обеспечить соответствие нормативного состояния и реального исполнения процесса. В ходе обсуждения было отмечено, что зачастую расхождения обусловлены нечёткими алгоритмами реализации процессов. Это приводит к разным трактовкам одной и той же нормативной основы. В качестве решения предложено установить требования по проверке наличия алгоритмов исполнения нормативных документов, оценке их достаточности, избыточности, отсутствия в них дублирующих положений.

Второй группой по направлению «Операционная эффективность» рассматривалась задача по опреде-



БРОНИСЛАВ СУРИНИДЧУКОВ

Экономический эффект от реализации только проектов бережливого производства на основе анализа процессов по итогам 2024 проектного года превысил 2,5 млрд руб. (плюс 30% к плану, плюс 5% к прошлому году)

лению общих стандартизированных подходов к экономической оценке эффектов от реализации комплексных проектов, в которые вовлечены несколько производственных подразделений. В рамках этого направления было озвучено, что барьерным местом является отсутствие единоначалия при постановке цели для участников проекта и недостаточность полномочий управляющего при его реализации.

Третья команда сосредоточилась на задачах, которые смогут решать владельцы процессов на основе интеграции Корпоративной системы управления данными (КСУД) и АСУ БМ. Участники подготовили понятийную основу для взаимного использования и сопоставления информации о данных из КСУД и информации о процессах из АСУ БМ.

Четвёртая группа разрабатывала подходы и автоматизированные функциональности, позволяющие на основании данных о выполняемых процессах формировать положения о подразделениях и должностные инструкции по установленной форме. Цель – обеспечить соответствие функций положения о подразделениях с функциями, реально (натурно) выполняемыми по процессам.

Наконец, пятая команда отвечала на вопрос, какие задачи холдинга предстоит решать процессным аналитикам как в рамках самостоятельной деятельности на местах, так и в совместном взаимодействии. Должность процессного аналитика введена в филиалах с 2021 года, а в мае 2024 года на встрече с руководителем компании поддержано формирование сообщества процессных аналитиков.

В частности, было предложено определить и формализовать требования к кандидатам в сообщество, предусмотреть на этапах планирования проектов совершенствования определение критериев их эффективности (показателей процесса). Кроме того, предложено достигнуть большей вовлечённости сотрудников в анализ путём их взаимодействия на общей коммуникационной площадке.

Выработанные по итогам управленческой сессии инициативы будут включены в состав мероприятий новой Программы расширения применения процессного подхода в управлении холдингом «РЖД» на 2025–2026 годы.

ПУЛЬТ

АЛЕКСЕЙ АЛЕЕВ



Севморпуть набирает силу

Логистические операторы обратили внимание на транспортную артерию

123RF/LEGION-MEDIA

Компании всё чаще задействуют Северный морской путь (СМП) для грузоперевозок. В конце осени сразу несколько событий закрепили наметившийся тренд по коммерциализации маршрута.

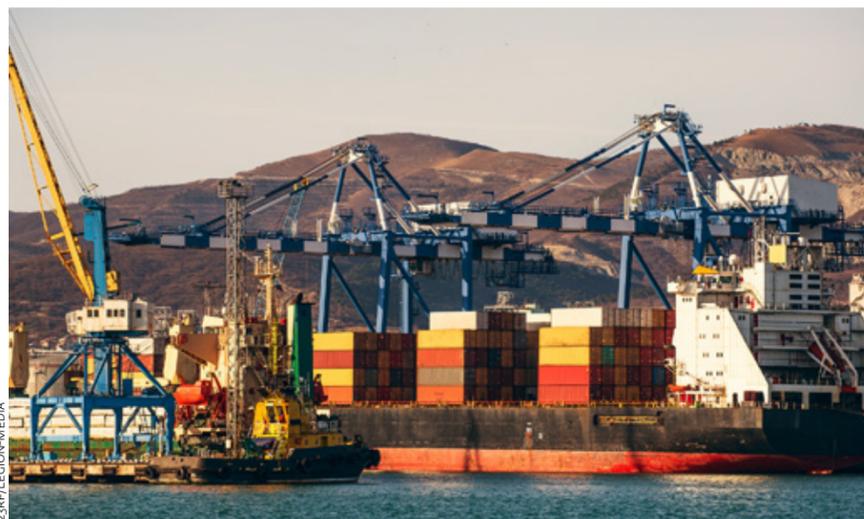
Международная раскатка

Значение СМП резко выросло на фоне возникших геополитических и военных рисков в других международных транспортных коридорах. Грузоотправители и перевозчики всё чаще рассматривают российский арктический маршрут в качестве альтернативы Суэцкому каналу. Обсуждается развитие Севморпути и на межгосударственном уровне.

Первое заседание российско-индийской рабочей группы по сотрудничеству в развитии Северного морского пути стало одним из главных событий в новостной повестке коммерческого освоения маршрута в этом году. Представители двух стран 10 октября обсудили целевые показатели транзитного российско-индийского грузопотока по Севморпути, совместные проекты в сфере арктического судостроения и возможность обучения индийских моряков полярной навигации. Участники заседания также рассмотрели проект меморандума о взаимопонимании между правительствами РФ и Индии для развития сотрудничества по морским перевозкам в акватории Северного морского пути.

Индия наряду с Китаем – один из ключевых экономических союзников РФ, включая сотрудничество в составе БРИКС. Поэтому планы Индии осваивать СМП по примеру Китая приобретают особую значимость. По данным «Росатома», Индия планирует запустить пилотную линию для контейнерных грузоперевозок через СМП, следуя примеру Китая, который уже активно осваивает арктический маршрут.

Ранее китайская судоходная компания NewNew Shipping Line (NNSL) открыла регулярные линейные контейнерные перевозки между портами Санкт-Петербург, Архангельск и базой



На Севморпуть пошёл груз из Балтики в направлении Азии. Есть высокая вероятность, что объёмы транзита по СМП обновят в этом году исторические максимумы

выми портами КНР через акваторию СМП. Это событие в «Росатоме» называют началом запуска транснациональных маршрутов через Арктику.

Специальный представитель госкорпорации «Росатом» по вопросам развития Арктики Владимир Панов отмечает успешность раскатки маршрута. «На СМП пошёл груз из Балтики в направлении Азии. Есть высокая вероятность, что объёмы транзита по СМП обновят в этом году исторические максимумы», – рассказал он. В 2023 году по Севморпути перевезено около 2,1 млн тонн, которые были обработаны в портах

за пределами СМП. Это рекорд за всю историю освоения маршрута. В этом году «Росатом» ожидает новое достижение – 3 млн тонн транзитных грузов.

Владимир Панов также сообщил об активной работе по формированию международной контейнерной линии для рейсов по СМП, которая увеличит объёмы транзита.

Большой флот в Арктике

Повышение точности прогнозирования ледовой обстановки, навигационного обеспечения улучшило проводку судов по СМП. Это привело к росту популярности арктиче-

ских рейсов и возможности проводить более вместительные суда.

Так, в конце сентября по СМП прошло самое большое судно в истории арктического маршрута – контейнеровоз типа Panamax. Вместимость этого судна в 1,5 раза больше вместимости каждого из контейнеровозов, которые ходят по Севморпути. На такой рейс отважились китайские перевозчики OVP Shipping и Safetrans Line.

Так, судно Flying Fish 1 длиной 294 м и шириной 32 м в начале октября доставило 664 20-футовых и 1727 40-футовых контейнеров, или 41 тыс. тонн грузов, из Санкт-Петербурга в китайский

порт Циндао в Шанхае за 21 день со средней скоростью 16 узлов. Севморпуть был пройден менее чем за шесть суток со средней скоростью 15,5 узла. Если бы Flying Fish 1 перевозил эти грузы через Суэцкий канал, то прибыл бы к месту назначения на две недели позже.

На арктическом маршруте планируется запуск рейсов ещё двух контейнеровозов класса Panamax. OVP Shipping и Safetrans Line впервые задумались о регулярных рейсах судов большой вместимости по Севморпути после успеха китайской судоходной линии NNSL, которая прошлым летом совершила восемь контейнерных рейсов через СМП и уже превзошла эти показатели в октябре. В целом компания намерена сделать 12 рейсов в этом году.

Этим сервисом второй год активно пользуется лесопромышленный холдинг Segezha Group. Так, в сентябре холдинг отправил поезд из 62 контейнеров с 3 тыс. куб. м

пиломатериалов с Онежского лесопильно-деревообрабатывающего комбината на станцию Соломбалка Северной железной дороги. Здесь 40-футовые контейнеры через терминал Архангельского морского порта перегружают на судно NNSL для доставки в Шанхай по Севморпути. Время перевозки до Китая составляет в этом случае примерно 24 дня.

Успешная раскатка Севморпути привлекла и белорусские компании, которые уже используют российские порты для импортно-экспортных поставок. Первая партия груза по Северному морскому пути прибыла в Белоруссию из Китая в конце сентября за 35 дней. «Пробной поставкой дан старт новому логистическому сервису для белорусских предприятий, который будет востребован бизнесом», – отметил первый заместитель генерального директора «Белтаможсервис» Александр Скачковский.

Сейчас для коммерческих рейсов по СМП чаще используется безледовый сезон, который начинается примерно в апреле и завершается в середине октября. «Проводки больших судов, обладающих, соответственно, большой осадкой, подразумевают плавание только по глубоководным маршрутам. Маршрут контейнеровоза (Flying Fish 1. – Red.) был разработан в «ГлавСевморпути» в соответствии с этим условием и складывающейся и прогнозируемой на момент прохода ледовой обстановкой», – пояснил руководитель «ГлавСевморпути» Сергей Зыбко.

Не отстают от китайских перевозчиков и российские компании. В сентябре холдинг «Евросиб» впервые организовал отправку грузов по Севморпути. Сначала железнодорожный состав из 76 40-футовых контейнеров с продукцией компании КАО «Азот» из Кузбасса прибыл в Архангельск. Затем кон-



ИВАН ШАТОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

тейнеры были погружены на судно китайской компании Torgmoll и доставлены по СМП в Китай.

Кроме этого «Евросиб» запланировал строительство глубоководного морского порта в Архангельске совместно с правительством Архангельской области. Порт по плану заработает в 2031 году. Регион с 2023 года активно использует СМП для переориентации экспорта своей лесопромышленной продукции в КНР. «Евросиб» с региональными властями оценил грузовую базу местных предприятий в 25 млн тонн в год с потенциалом увеличения до 55 млн тонн. По СМП через новый порт планируется увеличение поставок не только традиционной номенклатуры грузов (продукции деревообрабатывающей промышленности, удобрений), но и неф-

тепродуктов, чёрных металлов, контейнерных грузов с местной продукцией.

По плану развития Севморпути такие современные порты должны дополнить береговую инфраструктуру вдоль маршрута, повышая его привлекательность и ускоряя развитие арктических регионов.

Работа над ошибками

В 2024 году ожидается достижение очередного рекорда грузоперевозок по Северному морскому пути – около 40 млн тонн. В прошлом году этот показатель составлял 36,3 млн тонн, в 2022 году – 34 млн тонн, рассказал Станислав Мамулат, научный руководитель лаборатории «Устойчивое развитие международной транспортной инфраструктуры» кафе-

дры «Мировая экономика» РЭУ им. Г.В. Плеханова, член правления международного транспортного альянса «Один пояс – один путь» (BRITA).

Вместе с тем, отметил он, этот показатель значительно ниже показателя (80 млн тонн. – Ред.), намеченного на 2024 год в плане развития СМП до 2035 года, который утвердил в августе 2022 года премьер-министр России Михаил Мишустин. По мнению Станислава Мамулата, это произошло из-за невыполнения многих обеспечивающих план мероприятий.

Железнодорожные подходы

ОАО «РЖД» модернизирует инфраструктуру для увеличения пропускной и провозной способности железнодорожных подходов

в направлении ключевых портов акватории СМП.

Как рассказали «Гудку» в Департаменте капитального строительства ОАО «РЖД», реализован проект «Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо-Западного бассейна». Была достигнута основная цель проекта – освоение прогнозируемого объёма перевозок грузов на подходах к портам Северо-Западного бассейна в объёме 145,6 млн тонн в 2024 году.

Осенью текущего года ОАО «РЖД» в рамках расширения под-

лени угля терминала Лавна. Часть грузов будет отправлена по СМП.

Развитие Восточного полигона запланировано в соответствии с паспортом инвестиционного проекта «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей», который утверждён распоряжением Правительства РФ. До 2031 года на подходах к портам Ванино-Совгаванского транспортного узла на участке Комсо-

вольск-Сортировочный – Волочаевка предусмотрено развитие трёх станций и депо Амурское. На участке Волочаевка – Смоляниново – Находка на подходах к портам Приморского края запланирована реконструкция 12 станций, проектно-изыскательские работы по обходам Хабаровского железнодорожного узла, участка Смоляниново – Находка и развитию Находкинского узла. Реализация этих проектов позволит увеличить портовые мощности для перевалки грузов по арктическому маршруту.

Богдан Чайковский

В сентябре «Евросиб» организовал отправку грузов по Севморпути. Состав из 76 40-футовых контейнеров из Кузбасса прибыл в Архангельск. Затем контейнеры были погружены на судно китайской компании Torgmoll и доставлены по СМП в Китай

ходов к Мурманскому транспортному узлу открыло движение по новому второму пути на перегоне Хибинь – Нефелиновые Пески. Через этот участок проходят грузовые и пассажирские поезда в Мурманск, а после запуска порта Лавна к ним добавятся составы в направлении новой линии Выходной – Лавна.

По плану развитие подходов к Мурманскому транспортному узлу обеспечит с 2025 года перевозку до 45 млн тонн грузов в адрес портов Кольского залива, в том числе 18 млн тонн в год в направ-



ОКТЯБРЬСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА



СЕРГЕЙ СМЕРНОВ

Смонтировать кадры

В компании вручили премии в области HR

В Калининграде 26–27 сентября состоялся ежегодный форум социально-кадрового блока ОАО «РЖД» под девизом «Люди. Вызовы. Решения». В нём приняли участие более 100 представителей всех железных дорог, функциональных филиалов компании и IT-блока.

В ходе мероприятия были подведены итоги II Премии ОАО «Российские железные дороги» в области управления персоналом. Награда была вручена в 11 номинациях – 10 основных (по ключевым направлениям работы кадрового блока) и одной специальной «Сделано с душой». Победители премии рассказали «Пульту управления» о своих HR-проектах.



ЦКАДР

СЕРГЕЙ САРАТОВ, начальник Департамента управления персоналом ОАО «РЖД»:
– На сетевой школе заместителей руководителей холдинга «РЖД» по кадрам и социальным вопросам в Калининграде прошло вручение II Премии ОАО «РЖД» в области управления персоналом, что стало новой хорошей традицией кадрового блока – ежегодно отмечать лучшие проектные инициативы филиалов и дочерних обществ. Конечно, это очень важно – поддерживать проактивную позицию работников, мотивировать и вовлекать их в поиск новых решений в работе с персоналом. Но ещё важнее практическая сторона вопроса, результаты проектной работы. Мы видим, что премия стала коммуникационной площадкой, которая помогает делиться опытом, находить перспективные решения наиболее острых

для компании вопросов и масштабировать лучшие практики на всю сеть.

Номинация «Приглашаем в команду»

Проект «Организация обучения по программам профессиональной подготовки с применением дистанционных образовательных технологий (вебинаров) на базе структурных подразделений региональных дирекций»



ЛИЧНЫЙ АРХИВ

Юлия Ноздрякова, заместитель начальника службы управления персоналом Западно-Сибирской железной дороги:
– Предпосылкой создания проекта стала необходимость укрупнения штата структурных подразделений филиалов ОАО «РЖД» работниками ведущих профессий. Обучение персонала рабочим профессиям требует отвлечения минимум на месяц. При

этом подразделения учебного центра профессиональных квалификаций не всегда располагаются по месту предприятия. В итоге уже на этапе собеседования мы теряли потенциальных кандидатов, которые не хотели уезжать на длительное время из дома. Так пришла идея обучать людей в классах технической учёбы линейных предприятий, используя дистанционные технологии. К тому же Центром организации подготовки и развития рабочих уже активно внедрялись гибкие подходы к обучению: это обучение и в вечернее время, и в выходные, использовали всё, что могло бы удовлетворить потребности соискателей, при этом не потерять качество обучения. Были выбраны базовые предприятия структурных подразделений Дирекции инфраструктуры, Дирекции энергообеспечения, Дирекции по ремонту пути, которые необходимо было оснастить необходимым оборудованием. При поддержке главных инженеров дирекций оборудовать технические классы нам удалось в кратчайшие сроки, что позволило запустить

проект. Будущие железнодорожники, а также уже действующие работники компании смогли обучаться на вебинарах. Ещё один плюс данного обучения – группы обучения формируются из кандидатов с нескольких дорог, что позволяет полностью удовлетворить потребности предприятий в подготовке персонала. При поддержке Департамента управления персоналом мы реализовали наш пилотный проект с октября по декабрь 2023 года, а уже с января 2024 года запустили полностью, и программа действует по настоящее время. В итоге на полигоне дороги на данный момент уже обучены 275 человек по специальности «монтер пути», 37 человек – по специальности «электромонтер контактной сети», 13 человек – по специальности «осмотрщик-ремонтник вагонов». Все обучившиеся работники в кратчайшие сроки адаптировались в профессии, быстро познакомились с предприятиями и коллективом, так как обучались на самом предприятии. Формат такого обучения оказался удобным и эффективным.



Номинация «Сделано с душой»

Проект «Карьерный экспресс»



ЕКАТЕРИНА СКОРОХОДОВА,
ЗАМЕСТИТЕЛЬ
ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА
АО «ФПК»:

– При формировании годового цикла молодёжной политики мы опираемся не только на основные направления целевой программы «Молодёжь АО «ФПК», но и на результаты корпоративных исследований. Так, в фокусе нашего внимания оказались обучение, развитие и карьерные возможности для молодёжи. Главной задачей

стало создание экосистемы карьерных мероприятий для молодых работников, заинтересованных в личностном и профессиональном развитии. Проект «Карьерный экспресс» стал успешной практикой в работе с молодым поколением железнодорожников.

Одной из особенностей нашей компании является её кадровый состав. Более половины персонала – это представители рабочих профессий, в частности проводники пассажирских вагонов. Важным был и тот факт, что наибольшая нагрузка на персонал приходится в период летних и зимних перевозок. Всё это мы учли при формировании проекта. В течение года реализуем программу развития резервистов, вовлекая руководителей разных уровней. Осенью мы начинаем формировать

перспективный кадровый резерв из числа молодых работников, через самовыдвижение. С зимы и до весны ребята составляют индивидуальные планы развития совместно с руководителями, участвуют в обучающих мероприятиях по трём ключевым блокам «Управляй собой», «Управляй командой», «Управляй проектом».

В период летних пассажирских перевозок работники обучаются самостоятельно, дистанционно, по плану обучения. Затем осенью и зимой их ждёт проектная или наставническая работа с руководителями или целевым кадровым резервом. Также идёт взаимообучение резервистов по сильным навыкам (производственные задачи, подготовка презентаций, работа с нейросетями и так далее). По результатам освоения

программы формируется рейтинг, и для лучших участников открываются перспективы карьерного роста и приоритетного рассмотрения их кандидатуры на открытые вакансии с учётом опыта и компетенций.

В преддверии летних пассажирских перевозок, когда к нам приходят студенты, мы проводим вебинар «Управляй карьерой», где рассказываем о возможностях, социальной и молодёжной политике, перспективах развития в компании. В период летних и зимних пассажирских перевозок (когда до 70% молодых работников задействованы в обслуживании пассажиров) проводим онлайн-марафоны. Это «Карьерный марафон», посвящённый теме карьерного роста и личного развития, и «Карьерный маршрут», где мы детально разбираем

траектории и шаги карьерного роста для массовых профессий, приглашаем на интервью руководителей, чей карьерный путь начинался с данных профессий. Эти форматы охватывают более 2 тыс. человек. Осенью и весной проводим «Менторские гостиные».

В 2023 году провели восемь гостинных на уровне аппарата управления компании, в 2024 году формат расширен на филиалы, для проведения встреч молодёжи с руководством. Это открытый диалог, во время которого обсуждаются различные вопросы, в том числе ближайшие задачи и роль молодёжи в их решении.

Сейчас проект охватывает уже более 5 тыс. человек, это около 30% молодых сотрудников. Мы сформировали и ежегодно обновляем кадровый резерв из числа перспективных молодых работников. Руководство филиалов АО «ФПК» и аппарата управления компании задействовано в проекте, доверяет результатам программы развития и рассматривает резервистов при открытии вакансий. А молодёжь получила полную

информацию о возможностях для своего развития и ощущение причастности к достижениям и задачам компании. С 2023 года 28% резервистов получили горизонтальные и вертикальные перемещения, есть и те, кто вчера был занят в предоставлении сервиса нашим пассажирам, а сегодня решает корпоративные задачи на уровне аппарата управления компании.

Номинация «Создаём условия»

Проект: «Компенсация транспортных расходов работникам железнодорожных станций с ограниченной транспортной доступностью»



АЛЕКСЕЙ ГРОДЬ,
ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА
ЦЕНТРАЛЬНОЙ
ДИРЕКЦИИ УПРАВЛЕНИЯ
ДВИЖЕНИЕМ ПО КАДРАМ
И СОЦИАЛЬНЫМ
ВОПРОСАМ:
– В Центральной дирекции управления движе-

нием сменные работники добираются к месту работы и обратно в основном поездами пригородного и дальнего следования либо, если рейсов нет, на автотранспорте аутсорсинговых компаний, на рабочих поездах или грузовых поездах. А в некоторых местах автодорог нет. Например, по маршруту посёлок Тьрма – станция Зимовье ближайшая федеральная трасса расположена в городе Облучье, это автодорога Р297 «Амур», а расстояние от станции Облучье до станции Зимовье – 141,8 км по железной дороге.

Чтобы сотрудникам было легче и удобнее добираться на работу, было решено расширить варианты транспортного обеспечения. Мы решили выделить железнодорожные станции с ограниченной транспортной доступностью, а также определить размер компенсации стоимости проезда, исходя из удалённости рабочего места от места жительства. Проект помогает работникам, которые добираются на работу самостоятельно и тратят на дорогу значительные денежные средства и время, а ещё стало легче привлечь персонал на станции, которые

сложно укомплектовать кадрами из-за их труднодоступности.

Проект реализуется с июля по декабрь 2024 года в Октябрьской, Свердловской и Дальневосточной дирекциях управления движением.

Компенсация транспортных расходов распространяется на работников, доставка которых не осуществляется силами и за счёт работодателя: то есть они не могут доехать до рабочего места существующими способами и добираются другими видами транспорта или даже пешком (не менее двух часов в одну сторону с учётом ожидания транспорта). Сумма компенсации рассчитывается и начисляется за фактически отработанные смены за месяц. Компенсация транспортных расходов работникам железнодорожных станций с ограниченной транспортной доступностью составляет от 300 до 1050 руб. за каждую отработанную смену.

Мы видим эффекты проекта. Удалось обеспечить сохранение режима труда и отдыха людей, укомплектовать штат на дальних станциях, повысить удовлетворённость работников.

В ходе «Мастерской управления» с начинающими руководителями делились знаниями и опытом их старшие коллеги, помогая овладеть различными техниками, направленными на усовершенствование руководящих навыков и качеств



Уже принято решение о тиражировании этой инициативы на все структурные подразделения дирекции в 2025 году.

Номинация «Делаем для молодёжи»

Проект «Мастерская управления»



Наталья Жованик, заместитель начальника Северной железной дороги по кадрам и социальным вопросам:

– Отметив необходимость обучения начинающих руководителей практическим навыкам управления, мы разработали проект «Мастерская управления». Это очная обучающая пятидневная программа для молодых руководителей. Её задача – формирование управленческой культуры руководителей операционного уровня в возрасте до 35 лет. Впервые подобное мероприятие проводилось

по двум потокам: для тех, кто недавно вступил в должность, и для участников со стажем руководства от года до трёх лет. И это позволило более эффективно использовать время, отведённое на освоение материала. По некоторым темам участники потоков работали совместно.

Проект реализовывался на Северной дороге в ноябре 2023 года. Программа включала лекции и семинары, направленные на совершенствование навыков и качеств руководства (основы управления, деловое общение, эффективное использование активов, создание безопасных условий труда, целеполагание и планирование, личная эффективность, взаимодействие в команде, критическое мышление, стрессоустойчивость). Также участники обучения изучали образ современного лидера, основы трудового законодательства, прошли мастер-классы по цифровой визитации, мотивации персонала.

В ходе «Мастерской управления» с начинающими руководителями делились знаниями и опытом их старшие коллеги, помогая ов-

ладевать различными техниками, направленными на совершенствование руководящих навыков и качеств.

В итоге 50 молодых руководителей получили важные управленческие навыки.

Проект «Мастерская управления» вызвал много положительных отзывов у участников первого этапа его реализации. Поэтому мы продолжили эту работу и в 2024 году. Руководители служб и центров железной дороги проводили мастер-классы по тем направлениям деятельности, которые необходимо знать начинающим управленцам.

Номинация «Создаём будущее»

Проект «Система взаимодействия с «Российскими студенческими отрядами»



Лидия Булина, специалист по управлению персоналом отдела подготовки кадров

Центральной дирекции по ремонту пути ОАО «РЖД»:

– Численность персонала Центральной дирекции по ремонту пути (ЦДРП) ОАО «РЖД» в период летних путевых работ составляет более 32 тыс. человек, свыше 11 тыс. работников (36%) – молодёжь в возрасте до 35 лет. Большое внимание в дирекции уделяется работе с потенциальными сотрудниками – студентами вузов, колледжей и техникумов. Ежегодно на практику к нам приходят более 2 тыс. студентов. Чтобы повысить престиж и конкурентоспособность ЦДРП, создана система взаимодействия с «Российскими студенческими отрядами» (РСО).

Она включает комплексный план необходимых шагов и этапов – от формирования перечня образовательных организаций и вариантов работы с ними до разработки Справочника бойца ЦДРП и торжественного подведения итогов трудового семестра. В план включены и уже успешно реализуемые мероприятия, например конкурс профессионального мастерства по профессии «монтер пути» для студентов

РСО – в прошлом году в нём приняли участие 22 бойца.

Важное направление – предоставление бойцам студенческих отрядов удобных условий работы на наших объектах (комфортное проживание, трёхразовое питание, взаимодействие с опытными наставниками, поощрение, обучение).

ЦДРП ценит студентов и контролирует выполнение всех обязательств перед ними. Многие бойцы РСО, поработав у нас лето, возвращаются для прохождения производственной практики, а впоследствии трудоустраиваются в филиал. Например, в прошлом году 920 выпускников – бойцов РСО приняты на работу в структурные подразделения дирекции. В 2024 году практику прошли 1200 бойцов РСО, в том числе 48 белорусских бойцов. Силами студентов отремонтировано 277 км пути, уложено 260 стрелочных переводов, сборка и демонтаж рельсошпальной решётки составили 334 км, а также собрано 67 комплектов стрелочных переводов.

За счёт комплексного взаимодействия с РСО мы нацелены на увеличение числа задействованных на на-

ших объектах бойцов, как следствие, доли молодых специалистов в ЦДРП.

Номинация «Оформляем удобно»

Проект «Справочник инженера по подготовке кадров ЦДРП»



Анна Маслова, заместитель начальника отдела подготовки кадров Центральной дирекции по ремонту пути ОАО «РЖД»:

– Инженер по подготовке кадров (ИПК) – многофункциональный специалист, он должен уметь работать с большим объёмом информации в режиме многозадачности. Чтобы повысить эффективность этой деятельности, работая группа из числа опытных работников, занимающихся подготовкой кадров в Центральной дирекции по ремонту пути, решила создать специальный справочник.

Справочник инженера по подготовке кадров ЦДРП – это инструмент адаптации для вновь принятых работников, обучающий материал, который содержит информацию по специфике функционала ИПК (планирование обучения; обучение рабочих, руководителей и специалистов; профессиональное развитие рабочих; работа со студентами, целевиками, студенческими отрядами, молодыми специалистами и первозимниками; взыскание денежных средств; адаптация и наставничество; выдача прав машинистам железнодорожно-строительных машин и многое другое).

В справочнике пошагово расписан алгоритм действий для сотрудников, присутствуют ссылки на подробные инструкции, для удобства приведены примеры расчётов денежных средств и шаблоны документов, а также у каждого раздела есть своё оглавление и список нормативных документов.

Первый тираж справочника появился в конце 2023 года. Его пилотное внедрение в ЦДРП уже показало

свою эффективность: значительно улучшены рабочие процессы, поиск информации по работе сократился, специалисты чётко соблюдают инструкции. Для грамотного использования справочника в настоящее время по каждому его разделу запущены курсы в разделе «Час знаний» Системы дистанционного обучения ОАО «РЖД». Важно, что Справочник ИПК можно адаптировать для любого филиала компании.

Номинация «Ценим за дело»

Проект «День монтера пути ЦДРП»



Ольга Симакова, ведущий специалист по управлению персоналом отдела подготовки кадров Центральной дирекции по ремонту пути ОАО «РЖД»:

– В период летних путевых работ в Центральной дирекции по ремонту пути ОАО «РЖД»



монтёрами пути работают свыше 13 тыс. человек (41% от списочной численности персонала дирекции). От труда этих работников во многом зависят качество и безопасность перевозок пассажиров и грузов. Так, в 2023 году при непосредственном участии монтёров пути реализован капитальный ремонт 4,6 тыс. км железнодорожного пути, сооружено 800 км пути в рамках нового строительства, уложено 2,3 тыс. комплектов стрелочных переводов. Важно признавать эти заслуги и учитывать профессиональные достижения работников. В этой связи в прошлом году на Слёте молодёжи ЦДРП в Иркутске молодые работники озвучили идею проведения Дня монтёра пути. Учитывая, что в ОАО «РЖД» текущий год объявлен Годом железнодорожных традиций,

руководство дирекции решило поддержать эту инициативу и тем самым способствовать продвижению престижа профессии монтёра пути, проявить уважение к работникам.

Ежегодно в третью пятницу апреля в ЦДРП, во всех региональных дирекциях по ремонту пути и их структурных подразделениях будет отмечаться День монтёра пути (соответствующее распоряжение было подписано начальником ЦДРП 20 марта 2024 года). В этом году на торжества были приглашены ветераны и члены семей наших тружеников. В праздничной обстановке более тысячи монтёров пути получили награды всех уровней. При этом многие сотрудники профессиональный праздник встретили на рабочих местах, создавая надёжную инфраструктурную основу перевозочного

процесса. В программе мероприятия были спортивные соревнования, концерты, выступление самодеятельных коллективов, инициативных талантливых работников, членов их семей и ветеранов, приглашённых студентов. С 2025 года День монтёра пути будет проводиться во всём инфраструктурном комплексе компании.

Номинация «Ведём к цели»

Проект «Подготовка резерва»



Светлана Татаренко,
ЗАМЕСТИТЕЛЬ
НАЧАЛЬНИКА ОТДЕЛА

УПРАВЛЕНИЯ ПЕРСОНАЛОМ
Октябрьской
дирекции управления
движением –
структурного
подразделения
Центральной дирекции
управления движением
ОАО «РЖД»:

– Работая с кандидатами в 2023 году, мы видели основные причины длительного назначения на должность: долгая подготовка к вопросам, которые ставят кандидату как уже действующему руководителю; нерешимость кандидата в связи с отсутствием лидерских качеств. При этом каждый из кандидатов был хорош в своём деле при своей должности: один был асом в вопросах обеспечения безопасности, другой – грамотным оперативщиком, хозяйственником или управленцем. Но понимание того, что они не отвечают на вопросы руководителей

при собеседовании на должность, отсутствие времени на оперативную подготовку в некоторых случаях влияли на их решение о переходе на новый уровень. А это снижало действенность резерва в разрезе назначения на целевую позицию и увеличивало длительность закрытия вакансий номенклатурных должностей. При этом снижать планку при проведении собеседований категорически нельзя. Ведь вновь назначенный руководитель должен быть готов к работе с первых дней, а на адаптацию в должности уходит время.

Для решения проблемы был создан обучающий курс «Подготовка резерва», включающий мероприятия по формированию профессиональных и корпоративных компетенций.

Его задача – развернуть взгляд будущих кандидатов на производственные процессы уже сейчас, чтобы к моменту их назначения они пришли целостными руководителями.

Обучение стартовало в марте этого года. 12 руководителей, включённых в кадровый базовый резерв 2024 года

на должности начальников станции 1-2-го класса и внеклассных станций, уже прошли первый модуль – теоретическое обучение. С лекциями для них выступили руководители Октябрьской дирекции управления движением. Они осветили наиболее актуальные темы, связанные с профессиональной деятельностью, по сути, дали информацию от «первого лица» по вопросам, обязательным для назначения и важнейшим с точки зрения задач, поставленных Октябрьской дирекции управления движением.

Следующий этап – стажировка на целевой позиции. Каждый слушатель выбрал комфортное время для её прохождения. База, приобретённая на стажировке, позволит без стресса для резервиста замещать в период отсутствия «владельца» целевой позиции, закрепляя и совершенствуя полученные навыки.

Впереди – тренинг на развитие лидерских качеств и навыков командной работы по теме «Эффективная коммуникация лидера», где участники

отработают навыки, которые позволят занимать конструктивную позицию, научатся понимать интересы сторон, ясно и чётко излагать свои мысли.

Завершение курса планируется в конце ноября этого года. Будут проведены итоговые лекции, открытый диалог с опытными начальниками крупных станций и руководителями Октябрьской дирекции управления движением.

Осознанный руководитель, целенаправленный рост – вот что мы хотим получить. Проанализировав уже имеющиеся анкеты обратной связи и пообщавшись со слушателями, убедились в том, что курс актуальный, нужный. В 2025 году совместно с теми, кто сейчас обучается, мы будем адаптировать его для подготовки дежурно-диспетчерского персонала для вступления на первые руководящие должности заместителя начальника станции, начальника станции 3-5-го класса).

Номинация «Бережём команду»

Проект «Приветственный конверт»



Галина Ислямова,
ЗАМЕСТИТЕЛЬ
НАЧАЛЬНИКА ДИРЕКЦИИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ
ВОКЗАЛОВ ОАО «РЖД»:

– Проект «Приветственный конверт» зародился ещё в 2023 году на Слёте поколений Дирекции железнодорожных вокзалов. Тогда работники кадрового блока и молодые сотрудники выступили с инициативой создания инструментов адаптации для вновь принятых работников. Целью являлась эффективная адаптация, помогающая не только быстро вводить новых работников в курс дела, но и создавать дружелюбную поддерживающую атмосферу, способствующую повышению уровня удовлетворённости сотрудников и снижению текучести кадров.

Проект «Приветственный конверт» реализуется в ДЖВ с февраля 2024 года. В настоящее время он выдаётся каждому вновь принятому

За несколько месяцев реализации проекта наблюдается положительная обратная связь от вновь принятых работников: многие отмечают, что чувствуют себя важными и ценными в компании, видят поддержку коллег и руководителей



работнику всех 15 региональных дирекций железнодорожных вокзалов. «Приветственный конверт» представляет собой брендированную папку, в которой собрана вся необходимая информация, включая QR-код с видеобрещением начальника региональной дирекции, «Азбуку корпоративной культуры ДЖВ», а также информационные буклеты, в том числе НПФ «Благосостояние» и дор-профжела.

Отдельно стоит отметить «Азбуку корпоративной культуры ДЖВ» – это специально разработанный путеводитель молодого работника по корпоративной культуре, ценностям компании, необходимым контактам и службам поддержки, льготам и обучению, системам кадрового резерва и наставничества, а также по многим другим полезным и необходимым в работе вопросам.

За несколько месяцев реализации проекта наблюдается положительная обратная связь от вновь принятых работников: многие отмечают, что чувствуют себя важными и ценными в компании, видят поддержку коллег и руководителей, а также вы-

деляют практичность конверта, в который при приёме на работу можно сложить трудовой договор и иные документы, связанные с трудовой деятельностью.

Ни для кого не секрет, что успешная адаптация новых сотрудников отражается на работе и сплочённости всей команды, поэтому очень важно не упустить этот этап, в чём и помогает наш проект.

Номинация «Развиваем команду»

Проект «Организация сетевой формы обучения студентов специальностей «строительство железных дорог, мостов и транспортных тоннелей», «строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» с выдачей свидетельства о присвоении рабочей профессии»



Дмитрий Горлевский, заместитель начальника Центральной дирекции инфраструктуры

по кадрам и социальным вопросам ОАО «РЖД»:

– В 2024 году значительно выросла конкуренция на рынке труда. В связи с этим стали актуальны вопросы развития практико-ориентированного обучения, которое, с одной стороны, позволяет работодателю повысить уровень кадрового потенциала, с другой – даёт дополнительные инструменты мотивации для учащихся всех форм обучения к профессиональному становлению и развитию. В связи с этим в текущем году Центральной дирекцией инфраструктуры совместно с вузами железнодорожного транспорта реализован проект «Организация сетевой формы обучения студентов специальностей «строительство железных дорог, мостов и транспортных тоннелей» (ВО) и «строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» (СПО) с выдачей свидетельства о присвоении рабочей профессии».

Проект позволяет нам в рамках основной образовательной программы вовлечь студентов в профессии «монтер пути» и «оператор дефектоскопной тележки» через приобретение практиче-

ских профессиональных навыков одновременно с обучением по основной специальности.

Получив профессию, студенты имеют возможность в период производственной практики работать в подразделениях компании, проходить профессиональную адаптацию, на практике применять полученные теоретические знания. При этом компания создаёт комфортные условия по режимам труда и уровню оплаты.

Этим летом 1389 студентов (в том числе 493 целевика) 2–3-х курсов из 50 образовательных организаций, расположенных в 85 городах России, получивших профессию, прошли производственную практику в дистанциях пути на оплачиваемых рабочих местах с допуском к самостоятельной работе под руководством опытных наставников.

Благодаря комплексному подходу при реализации проекта выпускники учебных заведений, завершившие на производственной практике адаптацию в профессиональной деятельности, придя в структурное подразделение, готовы занять

должности бригадира по текущему содержанию и ремонту пути и искусственных сооружений или мастера дорожного.

Номинация «Работаем со смыслом»

Проект «Панно добрых дел»



Анна Хурчакова, заместитель начальника по управлению персоналом и социальным вопросам Читинской дирекции связи – структурного подразделения Центральной станции связи – филиала ОАО «РЖД»: – Численность нашей дирекции очень большая, собрать коллектив на офлайн-мероприятиях сложно, а это ослабляет связи между сотрудниками. Мы понимали, что важно укрепить командный дух и корпоративную культуру, помочь людям проявлять лидерские качества и общаться. Да, в течение года мы проводим более 50 раз-

личных акций, вовлекая почти 90% сотрудников, – это посадки деревьев, субботники и так далее. Но это не всегда помогает объединять коллектив. Поэтому мы решили реализовать долгосрочный проект, который развивал бы горизонтальные связи между сотрудниками, причём не только между работниками одного уровня, но также между руководством и рядовыми работниками. Так родился проект «Панно добрых дел», он действовал в течение 2023 года среди сотрудников Дирекции связи Амурской области и Забайкальского края.

Мы создали панно размером 1,4 м на 1 м, состоящее из пазлов. Для изображения выбрали фотографию одного из участков Забайкальской магистрали. На ней было всё: наше забайкальское солнце, яркое небо, тайга, поезд, везущий уголь на восток страны, и люди, обеспечивающие бесперебойную работу транспорта. Панно разделили на 115 пазлов (именно столько отделов, бригад, цехов в Читинской дирекции связи) и отправили их в трудовые коллективы.

Сотрудники подразделений решали сами,

какое доброе дело они сделают. Кстати, узнав о проекте, в нём захотели принять участие и волонтеры из Иркутска, Нижнего Новгорода, Екатеринбурга, школьники одной из школ Читы, Совет ветеранов Забайкальской дороги.

В итоге в рамках проекта участниками было совершено более 115 добрых дел. Например, коллектив ремонтной бригады станции Шилка собрал средства в помощь приюту для животных. Волонтеры отдела технического управления сети связи аппарата управления дирекции приобрели саженцы рябины и высадили их, получив разрешение в администрации Читы, возле главной площади города.

Серебряные волонтеры Читинского регионального центра связи организовали сбор игрушек и материалов для творчества для детей, которые лечатся в краевой больнице, навестили юных пациентов. Коллектив автотранспортного цеха Читинского регионального центра связи приобрел спортивные ботинки ребёнку из детского дома. А сотрудники кадрового блока аппарата управления дирекции привели в по-

рядок квартиру одинокого пенсионера. Многие коллективы помогали военнослужащим, находящимся на специальной военной операции.

Когда добрый поступок был совершён, пазл занимал своё место на панно. Так все наглядно могли видеть, какие добрые дела совершают коллективы дирекции, и это объединяло. Сотрудники чувствовали причастность к этой инициативе. В итоге все пазлы собрались на панно в административном здании Читинской дирекции связи.

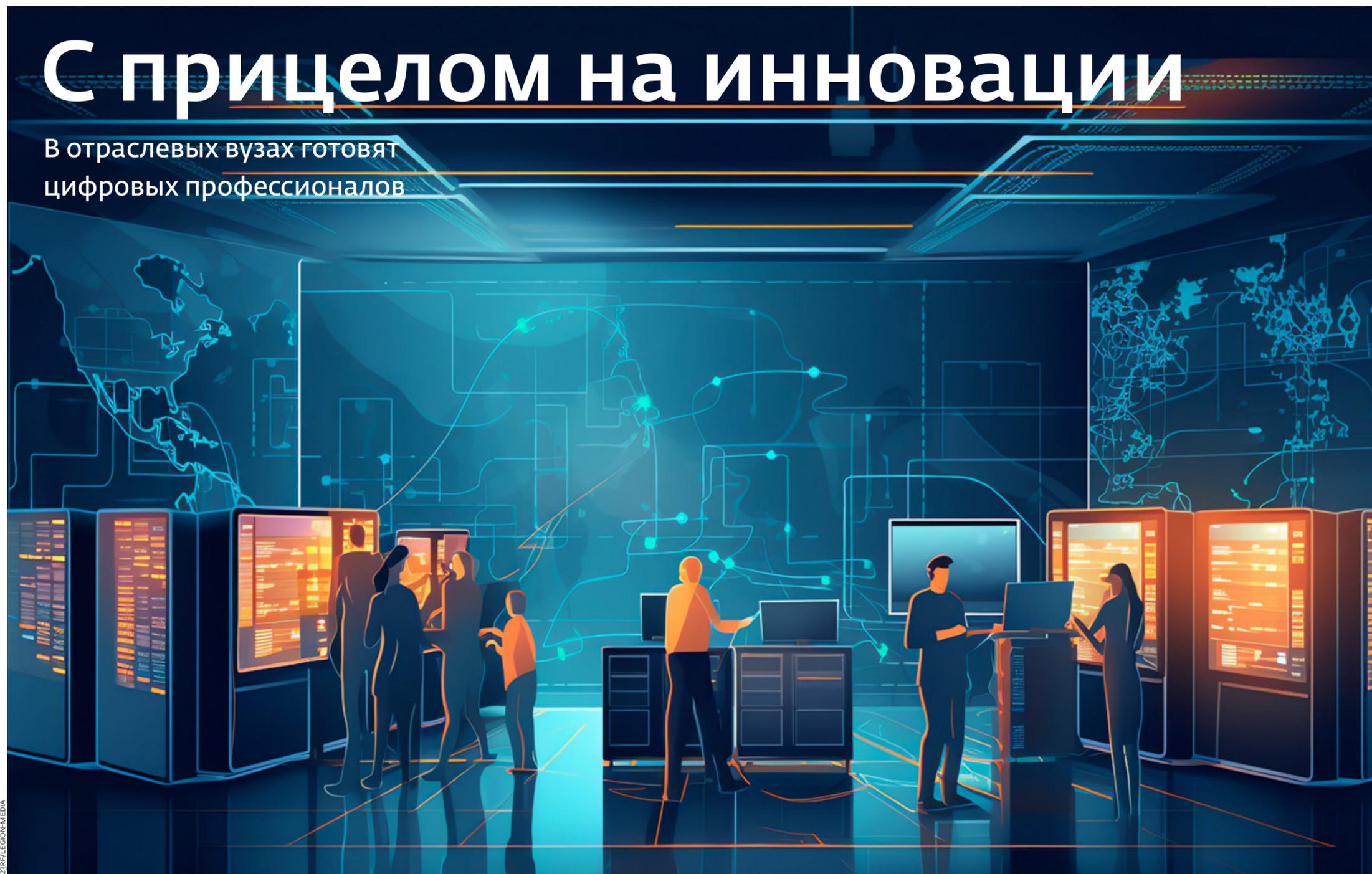
В проекте приняли участие 740 человек из 830 работающих в нашей дирекции. Проект сплотил коллектив, многие сотрудники узнали себя с новой стороны, например раскрыли свои лидерские качества. Есть коллективы, которые в рамках проекта искали партнёров в виде благотворительных организаций, местных администраций и так далее. Важно, что участие в проекте для многих сотрудников стало не разовым случаем, а носит системный характер и они ждут продолжения работы проекта.

Юлия Антич,
Марина Лепина



С прицелом на инновации

В отраслевых вузах готовят цифровых профессионалов



В России продолжает расти спрос на специалистов в области информационных технологий. По данным IT-сервиса по поиску работы и подбору сотрудников SuperJob, по сравнению с прошлым годом количество IT-вакансий увеличилось на 10%. При этом число открытых вакансий по направлению «Транспортный инжиниринг» выросло на 23% (по данным компании интернет-рекрутмента HeadHunter). Особенно востребованы сейчас узкопрофильные профессионалы – в них заинтересованы в том числе транспортные компании. Кого именно ждёт бизнес, обсудили участники сессии «Кадры, которые решат всё» Международного форума «Цифровая транспортация – 2024».

Как подчеркнул заместитель министра транспорта РФ Константин Пашков, потребность в IT-специалистах, готовых работать с транспортными системами, постоянно растёт. И за счёт демографической ситуации, скорее всего, борьба за таких профессионалов в ближайшем будущем только усилится. Чтобы их удержать, работодатель должен предлагать лучшие условия, социальные пакеты и другие выгодные бонусы.

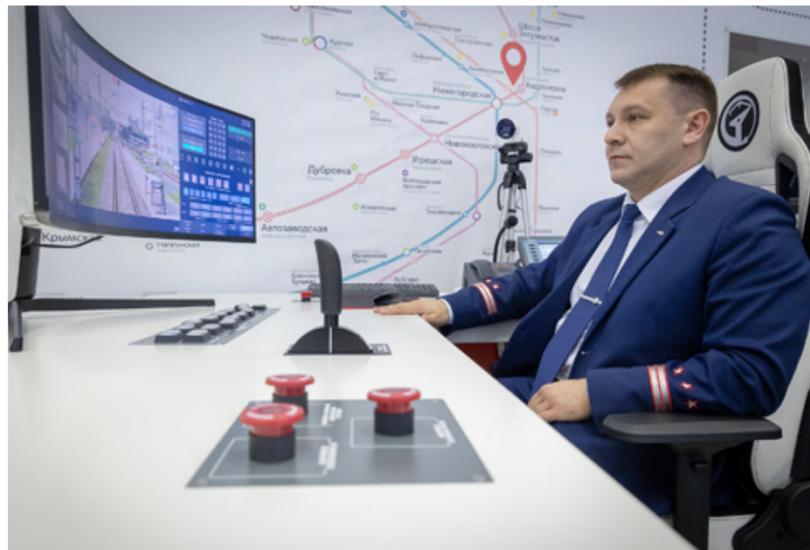
«Те, кто сегодня учится и придёт в профессию, – это люди, которые должны знать и уметь эксплуатировать высокотехнологичные системы. Например, пилот должен понимать, как судно движется в пространстве, знать все процессы, чтобы повлиять на них в случае критической ситуации. Такая же ситуация и с судоводителями, и на железной дороге, – отметил Константин Пашков. – Эксплуатация транспорта будет зависеть от «цифры», и знания молодёжи в этом направлении будут чрезвычайно важны».

С этим согласны и представители образовательного сообщества. Так, по мнению ректора Российского университета транспорта (МИИТ) Александра Климова, без «цифры» невозможно представить ни эксплуатацию, ни проектирование транспортных объектов.

«Транспортная отрасль сталкивается с рядом вызовов. Чтобы соответствовать требованиям рынка, специалистам необходимо не только овладеть цифровыми инструментами, но и сохранить базовые инженерные знания. Лишь такое сочетание позволит эффективно внедрять инновации и адаптироваться



СЕРГЕЙ ПУСЕВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»



АРКАДИЙ ШАГОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

к меняющимся условиям, – уверен Александр Климов. – В ответ на запросы рынка труда транспортные вузы адаптируют свои образовательные программы. Особое внимание уделяется подготовке специалистов, способных работать с цифровыми инструментами. В ближайшие годы знания в области цифрового проектирования и работы с цифровыми двойниками станут обязательными для всех.

В рамках проекта «Цифровые кафедры» вузы-участники (в том числе отраслевые) дают студентам возможность получить дополнительную квалификацию по IT-профилю. Так, в РУТ (МИИТ) за последние два года более 3,5 тыс. студентов

прошли переподготовку по таким направлениям, как «Искусственный интеллект (ИИ) в транспортных приложениях» и «Анализ больших данных». В прошлом году по новым программам обучение там завершили более тысячи студентов. Так, слушатели программы переподготовки «Искусственный интеллект и машинное обучение» в течение месяца набирались опыта в области автоматизации и управления сложными технологическими процессами на железнодорожном транспорте в АО «НИИАС». В АО «ВНИИЖТ» студенты в числе прочего ознакомились с разработкой цифровых двойников электропоездов – гибридных моделей для диагности-

Чтобы соответствовать требованиям рынка, специалистам необходимо не только овладеть цифровыми инструментами, но и сохранить базовые инженерные знания. Лишь такое сочетание позволит эффективно внедрять инновации

Молодые работники и выпускники учебных заведений достаточно хорошо разбираются в современных цифровых технологиях. Но также важно, чтобы они понимали технологию работы железнодорожного транспорта

ки состояния и предсказания поломок. Итоговые проекты студентов были посвящены конкретной проблеме или исследовательскому вопросу. Среди них – интеллектуальная система мониторинга отзывов на IT-продукцию, программа на Python для доставки продукции с наименьшими затратами, чат-бот искусственного интеллекта для решения реальных задач отрасли и другие.

«Получение двух квалификаций по итогам обучения в вузе (основной и цифровой. – *Ред.*) предоставляет широкое поле для реализации своих способностей и повышает конкурентоспособность на рынке труда», – подчеркнул Александр Климов.

Представители бизнеса сходятся во мнении, что новое поколение работников – как студенты, так и те, кто только начинает свой карьерный путь, – должно уметь эксплуатировать высокотехнологичные системы, которые на транспорте развиваются стремительными темпами. Например, уже сейчас по Московскому центральному кольцу курсирует электропоезд «Ласточка» с автоматизированным управлением. Им управляет машинист-оператор – он находится в кабине, выполняя функции контроля автоматики (с помощью нейронных сетей она самостоятельно оценивает ситуацию, принимает решения и выполняет необходимые действия). В любой момент он может взять управление в свои руки. Планируется, что в перспективе в кабине «Ласточки» уже никого не будет, однако машинист-оператор всё равно будет контролировать электропоезд (в дистанционном режиме из диспетчерского центра).

«Мы понимаем, что одни профессии уходят, другие появляются. И если у нас начали курси-

ровать, например, беспилотные поезда, то в любом случае приходят профессионалы, способные этот процесс организовать», – подчеркнул генеральный директор ООО «РЖД-Технологии» Александр Мискарян.

Уже сейчас в компании «РЖД» есть узкопрофильные IT-специалисты: разработчики в области Интернета вещей, специалисты по метавселенным, квантовые инженеры, операторы БПЛА, машинисты-операторы. Формируются квалификационные требования и к таким профессиям, как инженер по созданию систем сбора данных; экоаналитик (сфера деятельности – анализ показателей экологического мониторинга); учитель роботов (займётся обучением систем с искусственным интеллектом); крипто-технолог (обеспечит цифровую безопасность с использованием блокчейна); цифровой куратор (будет отвечать за цифровую трансформацию бизнеса).

Чтобы профессионалы новой формации «прижились» в отрасли, в холдинге работают с ними ещё на момент обучения. «Молодые работники и выпускники учебных заведений достаточно хорошо разбираются в современных цифровых технологиях, но нам также важно, чтобы они понимали технологию работы железнодорожного транспорта. И мы для этого многонаправленно работаем – сотрудничаем с вузами, открываем кванториумы, развиваем лаборатории в «Сириусе». Для нас это часть миссии, мы делимся тем, что знаем. Наша задача – показать, что у нас тоже есть цифровая культура, цифровые технологии. Мы в этом разбираемся, и с нами интересно», – подчеркнул Александр Мискарян.

ИЮЛЬСКИЙ

Юлия Антич



Окно возможностей

Будущие железнодорожники оттачивают цифровые навыки

Трансформация рынка труда с каждым годом ускоряется. Появляются новые профессии, а уже существующие требуют наличия новых знаний и навыков. В условиях технологического прогресса и цифровизации общим вызовом для системы образования и бизнеса становится ИТ-развитие кадров. Отраслевые вузы и компании решают эту задачу в том числе благодаря орга-

низации цифровых чемпионатов и конкурсов.

В начале мероприятия действующие железнодорожники познакомили студентов Института транспортного строительства и подвижного состава с развитием технологий БПЛА в подразделениях компании «РЖД». Также они провели серию мастер-классов по применению БПЛА на симуляторах, лекции по теме беспилотной авиации на железнодорожном транспорте и в целом в России. Финальной частью мероприятия стали соревнования операторов дронов, в которых приняли участие представители ПривГУПС

ваны в самых разных областях экономики. Также в университете и его филиалах проводится обучение навыкам управления беспилотниками. В частности, на базе Института дополнительного образования ПривГУПС реализуется профессиональная образовательная программа «Оператор беспилотных авиационных систем».

Хакатон для разработчиков

Студенты Российского университета транспорта (МИИТ) также активно развивают цифровые навыки и демонстрируют уро-

На базе университета регулярно проводятся технологические соревнования операторов БПЛА. Участники получают практические навыки, которые востребованы в самых разных областях экономики

Беспилотные «птички»

Ставку на практическое обучение в области «цифры» сегодня делают многие учебные заведения. Так, в октябре этого года на учебном полигоне Приволжского государственного университета путей сообщения (ПривГУПС) прошло комплексное обучающее мероприятие «Парад дронов», направленное на развитие у студентов компетенций по применению технологий беспилотных летательных аппаратов (БПЛА).

и Куйбышевской дороги. Они должны были на время провести свои аппараты через полосу препятствий в виде рамок и балок. По итогам конкурса лучший результат показал студент 4-го курса Института транспортного строительства и подвижного состава ПривГУПС Кирилл Андреев.

Как рассказал директор студенческого бизнес-инкубатора ПривГУПС Андрей Свечников, на базе университета регулярно проводятся технологические соревнования операторов БПЛА. Участники получают практические навыки, которые востребо-

вень своей подготовки на различных конкурсах. Например, будущие железнодорожники приняли участие в шестом хакатоне «Лидеры цифровой трансформации – 2024». Это конкурс для ИТ-специалистов со всего мира, который ежегодно проводит правительство Москвы.

Хакатон поддерживает талантливых разработчиков уникальных цифровых продуктов, которые используются крупнейшими российскими компаниями и государственными органами. В рамках конкурса участники разрабатывают новые цифровые решения



и сервисы по запросу города, бизнеса и регионов.

С момента старта конкурса в 2019 году в нём приняли участие более 40 тыс. человек, они разработали более 2,1 тыс. решений и создали более 60 стартапов.

В этом году заявки на участие в хакатоне подали граждане 45 государств, среди которых Республика Беларусь, Индия, Китай, Южно-Африканская Республика. По результатам отбора было сформировано 930 команд, из которых в финал вышли 242.

Для участников было подготовлено 25 технологических задач от городской администрации и госкорпораций, Банка России, бизнеса и регионов страны. Впервые в истории хакатона свои задачи представили региональные органы исполнительной власти – администрация Волгоградской области и правительство Камчатского края. Так, например, госкорпорация «Росатом» предложила конкурсантам разработать сервис для планирования маршрута атомного ледокола по Север-

ному морскому пути, а одной из задач ПАО «Сбербанк» стала разработка предиктивной модели для рекомендации продуктов банка. Компания «Автономные технологии» предложила создать нейросеть для мониторинга воздушного пространства вокруг аэропортов, а платформа Yarru – сервис текстового поиска по медиаконтенту.

По итогам решения кейсов победителями и призёрами хакатона признаны 75 команд. Они получили денежные призы от 1 млн до 400 тыс. руб. Авторы некоторых

цифровых решений получили возможность внедрить свои разработки.

Среди призёров конкурса – студенты кафедры «Управление и защита информации» РУТ (МИИТ). Они работали над проектами «Сервис автоматизации составления графика работы врачей-рентгенологов» (задача от правительства Москвы) и «Алгоритм деперсонализации чувствительных данных» (по запросу Банка России). «Команды работали в два этапа: сначала нужно было разработать сервис и войти в десятку победителей, затем доказать работоспособность сервиса и презентовать его на питч-сессии. Оба проекта вошли в пятёрку лучших», – рассказали в Центре по связям с общественностью РУТ (МИИТ). – Помимо решения задач финалисты конкурса прослушали тематические лекции, посетили выставки и поучаствовали в дискуссии о хакатонах как первой

ступени поиска технологической идеи для запуска стартапа».

Участие в мероприятии также приняли наставники-преподаватели РУТ (МИИТ) Валентина Сидоренко и Людмила Логинова. Они отметили, что участие в хакатонах помогает студентам развивать soft и hard skills и создавать прототипы реальных информационных систем.

Ещё один IT-конкурс организовал сам РУТ (МИИТ). Речь идёт о хакатоне «Битва титанов», посвящённом цифровизации транспортной отрасли. Он прошёл на базе Высшей инженерной школы университета. В нём приняли участие более 120 студентов и школьников. По заданиям отраслевых компаний, в том числе ОАО «РЖД», они разрабатывали приложения, чат-боты и другие цифровые сервисы, помогающие контролировать систему составления расписания движения общественного транспорта, следить за

основными параметрами движения скоростных поездов, а также анализировать ситуацию на городских улицах.

«Цель нашего хакатона – привлечь внимание молодых IT-специалистов к транспортной отрасли, показать всё многообразие и масштаб проектов цифровизации на транспорте, где для них как для молодых специалистов открыты безграничные возможности для самореализации и построения карьеры», – рассказал директор Высшей инженерной школы РУТ (МИИТ) Борис Игольников.

Победители хакатона представили инновационные решения для цифрового развития транспорта в разных направлениях: «Цифровые сервисы для высокоскоростного транспорта», «Цифровые сервисы для общественного транспорта», «Логистические решения для бизнеса».

Юлия Антич

Цель хакатона – привлечь внимание молодых IT-специалистов к транспортной отрасли, показать всё многообразие и масштаб проектов цифровизации на транспорте, где для них как для молодых специалистов открыты безграничные возможности



Ударная сила интеллекта

Межвузовские кампусы объединят бизнес, науку и образование

123RF/LEGIOM-MEDIA

Президент Владимир Путин в 2021 году поручил правительству до 2030 года создать в различных субъектах страны сеть кампусов организаций высшего образования мирового уровня. Кампусы создаются в целях научно-технологического развития России, для привлечения талантливой молодёжи в регионы, а также для обеспечения технологического суверенитета страны.

Эта работа в настоящее время ведётся в рамках национального проекта «Наука и университеты». Активную роль в этой работе играют отраслевые вузы: некоторые из них включены в состав самих кампусов, другие – в проектные офисы для их развития и поддержки.

В межвузовских кампусах будут обучать профессионалов-новаторов для разных отраслей экономики, а также заниматься важными научно-технологическими разработками. «Студенческие городки станут уникальными пространствами для исследований

и инноваций, в которых заинтересован реальный сектор экономики», – подчеркнул глава Минобрнауки Валерий Фальков.

Как рассказал в ходе недавнего совещания по вопросу реализации проекта «Создание сети современных кампусов» заместитель председателя Правительства РФ Дмитрий Чернышенко, одновременно со строительством инфраструктуры для вузов создаётся среда для новых исследований и новых образовательных практик, а также условия для развития технологиче-

ского предпринимательства и запуска успешных коммерческих проектов.

Усилить роль региона

«Важно, чтобы создаваемые объекты кампусов были тесно связаны с перспективными экономическими укладами регионов, где они создаются. Программа создания кампуса должна быть синхронизирована со стратегией социально-экономического развития субъекта и его региональной программой научно-



технологического развития. Это позволит добиться максимального результата и сформировать новый инструмент развития экономики регионов», – отметил Дмитрий Чернышенко.

В настоящее время на разных этапах реализации находятся 17 проектов межвузовских кампусов. Например, в марте прошлого года в Минобрнауки РФ сообщили о завершении работ в рамках первой очереди строительства кампуса в Новосибирске. Окончательный срок сдачи всех объектов – 2025 год. Строительство кампуса мирового уровня в Екатеринбурге также планируется завершить в следующем году.

На месте будущего научно-технологического кампуса федеральной территории «Сириус» заверши-

лось строительство первой очереди масштабного современного лабораторного комплекса. Планируется, что жилой квартал для студентов там появится в 2025 году.

В числе бенефициаров межвузовского кампуса в Хабаровске – Дальневосточный государственный университет путей сообщения (ДВГУПС). Среди других участников – Дальневосточный государственный медицинский университет (ДВГМУ), Тихоокеанский государственный университет (ТОГУ) и Хабаровский государственный институт культуры (ХГИК).

Как ранее отметил ректор ДВГУПС Владимир Буровцев, новый современный кампус станет точкой притяжения талантливой молодёжи и драйвером развития

Кампусы создаются в целях научно-технологического развития России, для привлечения талантливой молодёжи в регионы, а также для обеспечения технологического суверенитета страны. Студенческие городки станут уникальными пространствами

науки и образования. Помимо прочего удастся повысить качество научного сопровождения решений по снятию инфраструктурных транспортных ограничений, препятствующих развитию региона.

Концепция хабаровского кампуса предполагает объединение существующих мощностей вузов-участников, а также возведение новых корпусов кластеров образования, технопарка, общежитий, физкультурно-оздоровительного комплекса, многофункционального общественного комплекса и других социальных и образовательных объектов. Выделено несколько ключевых направлений, которые будут развиваться на базе нового кампуса: здоровье, устойчивое развитие и биотехнологии, инженерия, строительство и урбанистика, гуманитарная школа, креативная индустрия и IT-школа.

В настоящее время там идут подготовительные работы для строительства кампуса. В частности, ведут-

тились со студентами Приволжского государственного университета путей сообщения (ПривГУПС), чтобы обсудить возможности по развитию научных исследований и инноваций на площадке будущего кампуса.

Сотрудники «команды кампуса» собрали предложения и пожелания представителей крупнейшего транспортного вуза Приволжья, а также обсудили возможности сотрудничества уже на этапе создания кампуса. К слову, некоторые студенты ПривГУПС уже успели принять участие в мероприятиях «команды кампуса», например на Дне города.

«Заинтересовал масштаб проекта, перспективы его развития и влияния на организацию студенческой науки. Очень радует, что сейчас оказывается такая поддержка молодёжи и студентам. На территории будущего кампуса хотелось бы видеть, конечно, развитую инфраструктуру, пространства для научной деятельности, современные лаборатории с передо-

Планируется, что межвузовский кампус в Самаре будет иметь IT-направленность. Доступ к его инфраструктуре получат студенты и преподаватели крупнейших вузов региона, в том числе ПривГУПС

ся устройство временных дорог и подъездных путей, размещение временных строений и сооружений, устройство площадок для складирования, временных сетей инженерно-технического обеспечения, вырубка зелёных насаждений, вертикальная планировка участка. Подготавливается проектно-сметная документация. Планируется, что проект будет завершён к 2027 году.

Для развития проекта международного межвузовского кампуса в Самаре (бенефициары – Самарский национальный исследовательский университет им. академика С.П. Королёва и Самарский государственный медицинский университет) создана «команда кампуса». В неё входят амбассадоры проекта – молодые люди в возрасте от 16 до 20 лет. В октябре этого года они встре-

вым оснащением. И конечно, важно, чтобы на территории кампуса были социальные объекты: концертный зал, кафе, фитнес-точки для занятий спортом и поддержания здорового образа жизни», – рассказала студентка Института управления и экономики ПривГУПС Валерия Мамина.

Планируется, что межвузовский кампус в Самаре будет иметь IT-направленность. Доступ к его инфраструктуре получат студенты и преподаватели крупнейших вузов региона, в том числе ПривГУПС. Кроме того, планируется привлечь к его развитию ведущие отраслевые компании, среди которых АО «Объединённая двигателестроительная корпорация», АО «Ракетно-космический центр «Прогресс» и ОАО «РЖД».

Юлия Антич

На полях БРИКС



Железнодорожная эпопея

Как развивается сеть в странах БРИКС+

В Казани 22–24 октября проходил XVI саммит БРИКС+, являющийся ключевым событием председательства России в организации. Напомним, до начала саммита в объединение входило девять государств: Бразилия, Россия, Индия, Китай, ЮАР, присоединившиеся в 2024 году Египет, Эфиопия, Иран и ОАЭ. Саудовская Аравия имеет статус приглашённой страны БРИКС. О своём желании вступить в БРИКС+ уже заявили 30 государств, среди которых Марокко, Нигерия, Турция,

требуемых бизнесом грузовых магистралей и коридоров, современных интермодальных решений и логистических схем.

Первый заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Сергей Павлов заявил на панельной дискуссии Делового форума, что в сообщениях со странами БРИКС ОАО «РЖД» за девять месяцев 2024 года увеличило объём грузоперевозок на 7,1%. Транспортники стран БРИКС намерены создать глобальную логистическую платформу, которая может заработать в 2025 году.

Напомним, что общая численность населения государств – членов БРИКС на сегодня со-

доточена в основном на востоке страны.

В этом году в Бразилии была создана политическая лоббистская группа, первоочередной задачей которой является развитие железнодорожного транспорта, включая обновление железнодорожного состава и его цифровизацию. Планируется строительство новой дороги для пассажирских перевозок между крупными городами Сан-Паулу и Кампинас. Работу над проектом будет вести бразильско-китайский консорциум C2 Mobilidade Sobre Trilhos. Начало строительства новой магистрали запланировано на июнь 2026 года.

Одним из ключевых вопросов укрепления деловых партнёрств в рамках объединения является повышение транспортной связанности

Вьетнам, Малайзия, Белоруссия, Сербия, Аргентина.

С 1 января 2024 года Россия приняла на себя председательство в БРИКС. Оно проходит под девизом укрепления справедливого глобального развития и безопасности.

Президент России Владимир Путин, выступая на Деловом форуме БРИКС 18 октября, отметил, что одним из ключевых вопросов укрепления деловых партнёрств в рамках объединения является повышение транспортной связанности, создание новых вос-

ставляет 3,24 млрд человек. На долю пяти стран-участниц приходится более 60% мирового грузооборота. В апреле этого года глава ВТО Нгози Оконджо-Ивеала сообщила о росте роли стран БРИКС в мировой экономике до 37%.

«Пульт управления» выяснил, как развиваются железные дороги в странах БРИКС+.

Бразилия

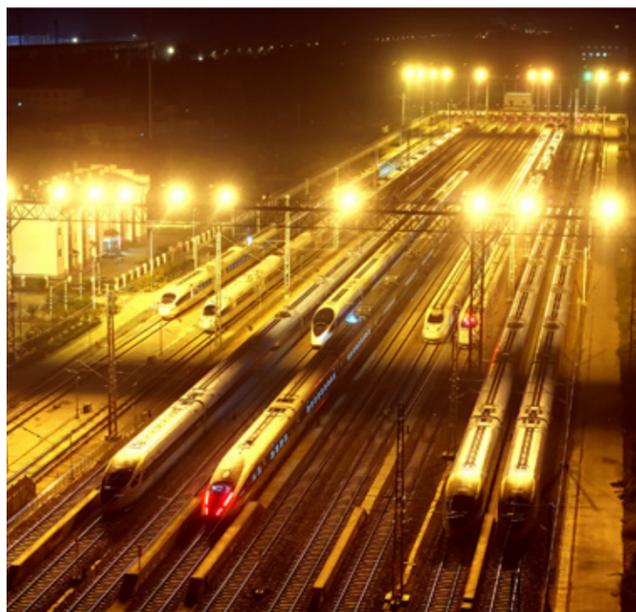
Протяжённость железных дорог Бразилии составляет около 31 тыс. км. Железнодорожная сеть сосре-

ещё одну линию для пассажирских поездов, которая соединит Кампинас с городами Вальос, Виньеду, Лувейру и Жундиай, планируется построить в 2029 году.

Как заявил губернатор штата Сан-Паулу Тарчизио де Фрейтас, пассажирская линия между одним из крупнейших городов и Кампинасом не только соединит крупные города страны, но и благотворно повлияет на развитие туризма.

В настоящее время линия между Сан-Паулу и Кампинасом используется только для грузовых перевозок.

На полях БРИКС



Индия

Наряду с Россией и Ираном Индия была одной из первых стран, подписавших в 2000 году в Санкт-Петербурге договор о создании МТК Север – Юг, призванный соединить российские порты на северных морях и Балтике с терминалами на побережье Персидского залива и Индийского океана.

Перевозки грузов между Россией и Индией осуществляются посредством мультимодальных маршрутов. Грузы доставляются до иранских портов, где перегружаются на корабли для отправки в Индию.

В настоящее время в стране ускоренными темпами идёт модернизация железнодорожной инфраструктуры. Объекты приспособляют к эксплуатации в различных климатических условиях.

В июне этого года компания Indian Railways провела успешный пробный запуск поезда по самому высокому железнодорожному мосту в мире, который находится на высоте 359 м над рекой в штате Джамму и Кашмир.

Совершенствуется и подвижной состав железных дорог Индии. В марте этого года в стране были презентованы новые вагоны для скоростного поезда Vande Bharat с трёхуровневым размещением полок. Производство вагонов будет осуществлять компания Kinet Railway Solutions (совместное предприятие Трансмашхолдинга и индийской компании RVNL).

Китай

Железные дороги Китая являются одними из наиболее технологически развитых среди всех стран

БРИКС: КНР обладает самой протяжённой сетью высокоскоростных железных дорог. Суммарная длина китайских скоростных магистралей составляет около 45 тыс. км. По оценкам экспертов, через несколько лет эта цифра будет составлять 75–80 тыс. км.

В прошлом году в ходе испытаний высокоскоростной поезд CR 450 развил скорость 453 км/ч, побив тем самым мировой рекорд среди колёсных поездов в мире. CR 450 рассчитан на эксплуатационную скорость до 400 км/ч.

Скоростные пассажирские линии достигли даже труднодоступного высокогорного Тибета. В марте 2021 года была запущена линия Лхаса – Ньингчи. На ней поезда могут развивать скорость до 160 км/ч.

Железные дороги КНР имеют связи с Казахстаном, Монголией,

Россией и немалым количеством других стран.

В настоящее время ОАО «РЖД» совместно с China Railway Group Ltd. (CREC) работают над реализацией соглашения о всестороннем стратегическом сотрудничестве. Стороны договорились о развитии международных транспортных коридоров, проходящих по территории России и Китая, и погранпереходов между странами.

АО «РЖД Логистика» и российско-китайские совместные предприятия запускают новые контейнерные маршруты по перевозкам различных грузов, в том числе и мультимодальные.

В 2022 году южноафриканская компания Transnet открыла доступ к железнодорожной инфраструктуре сторонним операторам с целью повышения эффективности транспортировки грузов по железным дорогам. Для международных грузоперевозок в ЮАР намерены использовать мультимодальные коридоры. Это поможет расширить взаимодействие с другими странами БРИКС.

Железнодорожники ЮАР заинтересованы в сотрудничестве с ОАО «РЖД». Ранее первый заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Сергей Павлов заявил о состоявшемся обмене опытом с представителями ЮАР в области управления движением

России от побережья Мирового океана и соединить российские порты Северо-Запада с Персидским заливом и Индийским океаном. Дорога Решт – Астара является тем самым недостающим звеном маршрута от Санкт-Петербурга до Персидского залива.

Первый участок дороги, соединяющий Решт и современный порт Каспиан, был введён в эксплуатацию в июне этого года. Завершить строительство дороги планируется к 2028 году.

Председатель исполкома КТС СНГ Геннадий Бессонов заявил, что в ближайшее время планируется строительство широкой двухпутной колеи до иранских портов Бендер-Аббас и Чехбехар.

В сообщениях со странами БРИКС ОАО «РЖД» за девять месяцев 2024 года увеличило объём грузоперевозок на 7,1%

Представитель CREC Ли Цзяньпинь заявил о намерении компании объединить железнодорожными маршрутами Россию, КНР, Монголию и страны Юго-Восточной Азии с быстрорастущими рынками.

ЮАР

В настоящее время страна является второй по величине экономикой Африки (после Нигерии). Сейчас протяжённость железных дорог ЮАР составляет примерно 21 тыс. км, из которых электрифицировано более 8 тыс. км.

ем и организации пригородного сообщения.

Иран

Железные дороги Ирана являются важной частью МТК Север – Юг. Через территорию государства проходят маршруты, по которым перевозят грузы в другие страны МТК через порт Бендер-Аббас.

В прошлом году между Россией и Ираном было подписано соглашение по созданию железной дороги от Решта до Астары, которая имеет не только экономическое, но и стратегическое значение. Она поможет предотвратить изоляцию

Руководитель порта Солянка (Астрахань) Дариуш Джамали заявил о предстоящем расширении перевозок в рамках МТК Север – Юг в страны Африки, в частности в Кению и Танзанию, с помощью запуска новых мультимодальных маршрутов.

Также планируется развитие перевозок в страны Юго-Восточной Азии.

По мнению научного руководителя Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Михаила Блинкина, в рамках МТК Север – Юг предстоит решить вопрос

На полях БРИКС



грузовой базы в северном направлении.

Иран развивает и пассажирские железнодорожные перевозки. Министерство железных дорог Исламской Республики намерено запустить пассажирскую линию между Тегераном и городом Ван на востоке Турции. Линия была приостановлена в 2019 году из-за геополитических проблем.

В стране курсируют скоростные поезда Pardis.

К 2025 году планируется запуск высокоскоростной железной дороги Тегеран – Кум – Исфахан длиной 410 км, поезда на которой будут развивать скорость 250–300 км/ч.

В октябре этого года компания Egyptian National Railways (ENR) запустила пассажирские поезда на Синайском полуострове. В опытный рейс отправился состав на линии между городами Исмаилия и Бир-эль-Абд. Последний раз поезда через Синайский полуостров ходили полвека назад.

Возобновление железнодорожного сообщения через Синайский полуостров рассматривается правительством Египта как возможность для развития региона. Линия из Исмаилии в Бир-эль-Абд станет частью железнодорожной линии протяжённостью 500 км, которая соединит крупный город Порт-Саид с портами, находящи-

пущены испанские поезда Talgo, развивающие скорость до 230 км/ч.

Сеть высокоскоростных магистралей в стране строит концерн Siemens совместно с египетскими компаниями Orascom Construction и Agab Contractors. Общая протяжённость сети составит 2 тыс. км. Высокоскоростные железные дороги будут простираются от побережья Красного моря до границы с Суданом. Воспользоваться скоростными поездами смогут жители 60 городов Египта. Сеть будет состоять из трёх магистралей.

ОАЭ

Объединённые Арабские Эмираты готовы вложиться в новую

В марте этого года в Индии были презентованы новые вагоны для скоростного поезда Vande Bharat с трёхуровневым размещением полок. Производство вагонов будет осуществлять Kinet Railway Solutions (СП Трансмашхолдинга и индийской компании RVNL)

Египет

Египет является участником инициативы «Один пояс – один путь». Как пишет издание Global Times, в её рамках в 2022 году была открыта железная дорога между Каиром и Новой административной столицей (НАС, новое городское сообщество в провинции Каир, спутник города Каир. – *Ред.*). Длина дороги составляет 67 км. Её строительство велось при участии китайских компаний.

мися недалеко от границы с Израилем.

Пассажирские поезда оснащаются новым подвижным составом. С 2020 года на железных дорогах страны используются пассажирские вагоны, произведённые на Тверском вагоностроительном заводе.

В Египте также планируется открытие сети высокоскоростных железных дорог. В начале прошлого года из столицы страны Каира в Александрию и Луксор были за-

транспортную логистическую платформу, которую намерены развивать железнодорожники стран БРИКС+. Об этом 17 октября на заседании рабочей группы в Москве заявил исполнительный директор компании DP World Ризван Сумар.

В стране поэтапно вводится в эксплуатацию железная дорога Etihad Rail, которая позволит добраться из Абу-Даби в Дубай менее чем за час. Как пишет издание Railway Technology, железнодо-



рожная линия длиной 1200 км, соединившая все семь эмиратов, станет частью большой магистрали Gulf Railway, которая расположится вдоль побережья Персидского залива. Дорога соединит ОАЭ с Кувейтом, Саудовской Аравией, Катаром, Бахрейном, Оманом. Все перечисленные страны входят в Совет сотрудничества арабских государств Персидского залива.

Полностью реализовать проект Gulf Railway планируется к 2030 году.

Эфиопия

Железные дороги Эфиопии не обладают большой протяжённостью. В рамках инициативы «Один пояс – один путь» китайская компания China Railway Construction Corporation построила новую железную дорогу Аддис-Абеба – Джибути. Это первая

электрифицированная транснациональная железная дорога в Африке.

Открытие железной дороги состоялось в 2018 году. Она стала важным транспортным путём как для пассажирских, так и грузовых перевозок. Магистраль также стала звеном интеграции Джибути и Эфиопии.

Компания Ethiopian Railway Corporation планирует построить несколько новых линий в соседние страны. В сентябре прошлого года между Эфиопией и Кенией было подписано соглашение о строительстве электрифицированной железной дороги между Аддис-Абебой и кенийским портом Ламу.

Саудовская Аравия

В этом месяце в Саудовской Аравии был испытан первый на Ближнем Востоке водородный поезд. Коро-

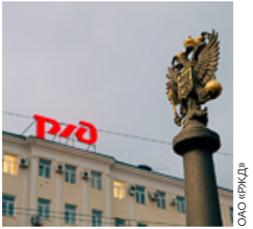
левство использует новые цифровые и технологические решения в области железных дорог.

С 2018 года в стране действует высокоскоростная железная дорога Харамейн (в переводе с арабского «Святости»). Она соединяет Мекку и Медину – священные города для последователей ислама, в связи с чем значительная часть пассажиров линии – паломники.

Поезда на дороге развивают скорость до 300 км/ч.

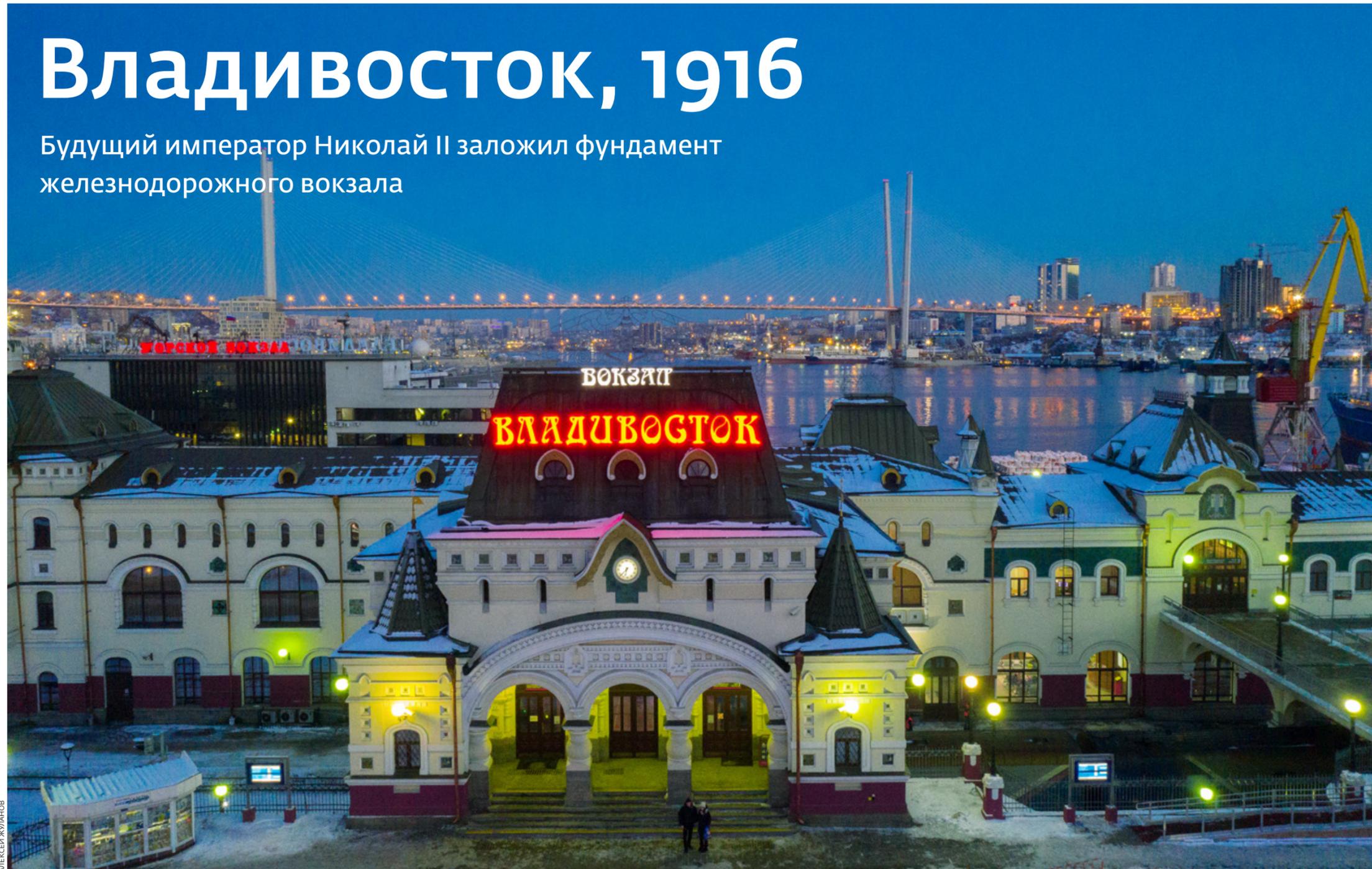
В стране реализуется проект железной дороги Saudi Landbridge, которая соединит Джидду и столицу страны Эр-Рияд. Протяжённость дороги составит около 950 км. На первых порах по магистрали будут осуществляться грузовые перевозки. Пассажирские поезда планируется запустить после 2030 года, сообщает издание Arabian Gulf Business Insight.

Никита Бондарович



Владивосток, 1916

Будущий император Николай II заложил фундамент железнодорожного вокзала



АЛЕКСЕЙ ЖУЛАНОВ

В октябре 1916 года, 108 лет назад, состоялось очень важное событие в истории не только отечественного железнодорожного транспорта, но и в истории всей России: было официально открыто прямое железнодорожное сообщение между Москвой и Владивостоком. Это означало завершение невероятно сложного, затратного, амбициозного для своего времени проекта – строительства Транссибирской железнодорожной магистрали. Красивую точку в строительстве Транссиба поставили зодчие и строители одного из красивейших вокзалов нашей страны – железнодорожного вокзала Владивостока.

Дело поручено цесаревичу

История магистрали берёт своё начало в 1890 году, когда после многолетних горячих споров император Александр III принял принципиальное решение о начале осуществления грандиозного государственного проекта – строительства Великого Сибирского пути, железной дороги, которая должна была обеспечить транспортное сообщение европейской части России с крупнейшими центрами Восточной Сибири и Дальнего Востока и – шире – дать возможность прямого железнодорожного сообщения между Атлантическим (Западная Европа) и Тихим (азиатские страны) океанами.

Особым распоряжением император поручил кураторство над этим проектом своему сыну и наследнику престола – цесаревичу Николаю Александровичу Романову, что подчёркивает особое значение, которое с самого начала придавалось этому строительству.

Ещё некоторое время ушло на уточнение маршрута прокладки будущей трассы. Однако сразу было решено, что конечным пунктом дороги на востоке страны станет город Владивосток.

Основанный в 1860 году как военный пост и получивший к 1880 году статус города, Владивосток очень быстро приобрёл значение важнейшего регионального центра Российской империи. Так, в 1888 году Владивостоку был присвоен статус главного города Приморской области. Поэтому совершенно логично, что именно этот город, бывший уже к тому времени крупнейшим российским военным и торговым морским портом на Дальнем Востоке, стал центром железно-



дорожного сообщения внутри региона и связующим звеном Востока и Запада.

В порт Владивосток, в бухту Золотой Рог, прибыл 11 мая 1891 года цесаревич Николай со своей свитой из японского города Кобе в ходе большого восточного путешествия 1890–1891 годов.

Закладка фундамента вокзала

Наследник престола 19 мая 1891 года принял участие в церемонии закладки первого камня здания будущего железнодорожного вокзала и собственноручно поместил специально изготовленную серебряную табличку в его фундамент.

Автором проекта вокзала и куратором его строительства стал военный инженер Платон Евгеньевич Базилевский (1856–1916), занимавший до того времени должность главного архитектора Хабаровска. Первоначально здание вокзала, строительство которого было завершено в ноябре 1893 года (за что Базилевский получил чин полковника), было достаточно небольшим по размерам и скромным по отделке. Оно имело симметричную форму, было одноэтажным в центральной части и двухэтажным по краям. До сегодняшнего дня от него сохранились только японские глиняные плиты, которыми был выложен пол, и незначительные фрагменты интерьера.

Старое здание Владивостокского вокзала, в котором теперь располагалось управление всей Уссурийской железной дороги, уже к началу XX века перестало справляться с возросшей нагрузкой. Было принято решение о его расширении и полной реконструкции

Со 2 ноября 1893 года открылось регулярное сообщение между Владивостоком и Уссурийском (тогда называвшимся Никольск-Уссурийский), куда была проложена железнодорожная ветка. Надо заметить, что открытие этой железнодорожной ветки моментально привело к быстрому развитию капитального строительства, промышленности и торговли обоих городов и всего региона. Так, население Владивостока к 1897 году по сравнению с 1890-м удвоилось и достигло почти 30 тыс. человек. Население Уссурийска за то же время и вовсе выросло в пять раз, составив в 1897 году более 10 тыс. человек. Уссурийская железная дорога, ставшая первым участком Транссибирской магистрали, впоследствии прошла через все основные города региона, соединив Хабаровск на севере и село Гродеково (ныне посёлок Пограничный) на юге.

вого Ярославского вокзала в Москве, построенное за несколько лет до того в новорусском стиле по проекту Фёдора Осиповича Шехтеля (строительство было завершено в 1904 году). Плансон повторил некоторые инженерные решения, архитектурные и стилистические детали своего коллеги в новом облике железнодорожного вокзала Владивостока. Так было достигнуто символическое визуальное единство начальной и конечной точек всей Транссибирской магистрали (которая, напомним, к тому моменту ещё не была достроена). Реконструкция проводилась с 1910 по 1912 год. При этом первоначальное здание вокзала во время строительных работ продолжало функционировать, а впоследствии стало одной из частей нового здания. В итоге реконструкции здание значительно увеличилось, стало более представительным и завершённым в архитектурном смысле.

Плансон взял за образец здание Ярославского вокзала. Так было достигнуто символическое визуальное единство начальной и конечной точек Транссиба

Первоначально изыскательские и строительные работы велись под руководством выпускника Петербургского училища инженеров путей сообщения Александра Ивановича Урсати, а в 1892-м, когда последний был направлен на строительство Западно-Сибирской железной дороги, работы возглавил инженер-железнодорожник Орест Полиенович Вяземский.

Старое здание Владивостокского вокзала, в котором теперь располагалось управление всей Уссурийской железной дороги, уже к началу XX века перестало справляться с возросшей нагрузкой. Было принято решение о его расширении и полной реконструкции.

Программа реновации

Проект реконструкции вокзала был разработан жившим и работавшим в то время во Владивостоке гражданским архитектором Владимиром Антоновичем Плансоном (1871–1950). За образец он взял здание но-

Большое внимание уделили экстерьеру и внутренней отделке вокзала. Так, на восточном фасаде здания был размещён мозаичный герб Москвы, а на противоположном западном – герб Приморской области. Отличительной и очень эффектной деталью вокзала стала крытая галерея, под которой проходят железнодорожные пути, соединяющие здание с привокзальной площадью. Залы были украшены декоративными панно из поливных керамических изразцов на сказочно-фольклорные сюжеты.

К сожалению, после революции 1917 года все элементы отделки были уничтожены, а само здание поменяло цвет с солнечного светло-песочного на зелёный. Только в 1994–1997 годах была проведена реконструкция вокзала, приуроченная к его столетнему юбилею, и его облик был приближен к первоначальному историческому.

ПУЧКОВ

Дмитрий Пучков

Библиотека Корпоративного университета РЖД»



Константин Борисов
«ГЕРОЙ И ЕГО КОМАНДА. КАК СОБРАТЬ, ЗАЖЕЧЬ И ДОСТИЧЬ БОЛЬШИХ РЕЗУЛЬТАТОВ»
Издательство «Альпина Паблишер»
2022 ГОД

» Автор книги – основатель и генеральный директор крупной российской компании, которую он называет HR-экосистемой, предоставляющей полный спектр HR-услуг: от подбора и обучения до разработки систем мотивации. «Меняем людей или меняем людей» – любит говорить о своей работе Константин Борисов. Все его труды отличаются большим количеством примеров из опыта российских компаний, отличной подачей и практической пользой. В книге «Герой и его команда...» Борисов предоставил трибуну основателям 15 самых амбициозных компаний России, которые растут быстрее конкурентов, при этом работают на несырьевом рынке и не имеют государственного участия в капитале. Совершенно разные истории: с разными людьми, сюжетами и подходами к распределению задач, ответственности и наград в командах.

Книга не просто собрала полезные советы и рекомендации, а предоставила чёткую стратегию построения, управления и мотивации команд. После прочтения начинаешь анализировать и разбирать ситуации из собственной практики. Лично для себя извлекла множество полезных уроков, наметила, что стоит скорректировать и в каком направлении двигаться дальше. Не буду скрывать, что в перспективе очень хочется стать тем самым героем, сумевшим найти ключ к росту в новой, довольно засушливой, но не лишённой возможностей реальности. Рекомендую книгу всем руководителям и тем, кто только начинает свой путь в формировании собственной команды.

Елена Киреева,
ДИЗАЙНЕР
ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ
ПРОГРАММ
КОРПОРАТИВНОГО
УНИВЕРСИТЕТА РЖД



ЛИЧНЫЙ АРХИВ



Мария Колосова
«ТЫ МОЖЕШЬ БОЛЬШЕ! ПОБЕДИТЕЛЬ ТОТ, КТО ЗНАЕТ, ЧТО ДЕЛАТЬ С НЕУДАЧЕЙ»
Издательство «ПИТЕР»
2020 ГОД

» Как вы думаете, когда можно услышать фразу: «Поздравляю! Теперь с тобой случилось самое интересное!»? Прежде я считал, что в тот момент, когда человек добился успеха и находится в наиболее благоприятной для себя обстановке. Книга Марии Колосовой перевернула моё понимание: автор готова искренне воскликнуть это, когда собеседник рассказывает душераздирающую историю о своих проблемах и непоправимой ситуации. Даже не представляю выражение своего лица и реакцию, если бы меня так поздравили в момент моих горестных откровений до знакомства с этой книгой. Но читая её, я получил возможность поразмышлять об этапах на пути любых изменений и по-новому взглянуть на процессы, сопровождающие их. Автор предлагает научиться трансформировать страх, разочарование и отчаяние в итоговый желаемый результат. Показывает на реальных примерах и интересных историях из личного опыта и опыта известных людей, как использовать трудности и кризисы в качестве отправной точки к достижению целей и личной самореализации.

Конечно, нам всем хочется облегчить маршрут на пути к переменам и сделать его более управляемым, но достижение качественных изменений невозможно без серьёзных преодолений жизненных ситуаций и даже самих себя. Поэтому, чтобы идти вперёд, нужно научиться справляться с неудачей и видеть в ней не преграду, а возможность.

Юрий Копьёв,
ЗАМЕСТИТЕЛЬ
НАЧАЛЬНИКА
ПО ЭКОНОМИКЕ
И ФИНАНСАМ
«ТРАНСЭНЕРГО» –
ФИЛИАЛА
ОАО «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
