

# ПУЛЬТ УПРАВЛЕНИЯ

№ 10 (108) 2024

ЖУРНАЛ ДЛЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ КОМПАНИЙ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

WWW.PULT.GUDOK.RU

## 25 поручений главы государства

для создания логистической  
инфраструктуры



## Октябрьская революция

Владимир Путин поставил задачи по развитию  
ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

СТР. 6–9



ЭЛЕКТРОННАЯ ВЕРСИЯ СВЕЖЕГО  
НОМЕРА ГАЗЕТЫ  
ВСЕГДА РЯДОМ,



ВСЕГДА ПОД РУКОЙ



12+

[www.gudok.ru/newspaper/](http://www.gudok.ru/newspaper/)

От редакции»



**Т**ашкент в начале ноября принял железнодорожников стран СНГ. На 81-м заседании Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества был подписан меморандум о сотрудничестве в области единого информационного пространства международных железнодорожных пассажирских перевозок. Документ подписали железнодорожные администрации России, Азербайджана, Армении, Белоруссии, Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана, Туркменистана, Узбекистана и Грузии. В дальнейшем к соглашению могут присоединиться другие участники Совета. «Развитие единого информационного пространства пассажирских перевозок положительно повлияет на транспортную связанность стран Содружества, их экономический рост и туристическую привлекательность. В практическом плане это задаёт вектор для улучшения технологических процессов в пассажирском сегменте для каждой железнодорожной администрации», – прокомментировал это событие председатель Совета, глава ОАО «РЖД» Олег Белозёров.

Особое внимание было уделено развитию международных транспортных коридоров. «Очень ценно,

что сегодня в условиях больших перемен, когда особенно важны согласованные подходы, железные дороги усиливают взаимодействие», – подчеркнул Олег Белозёров.

О сотрудничестве стран в новой конфигурации, в создаваемой на наших глазах новой системе мироустройства, шла речь и на заседании клуба «Валдай», состоявшемся в Сочи 7 ноября. «Наступает в некотором смысле момент истины. Прежнее устройство мира безвозвратно уходит, можно сказать, уже ушло, а за формирование нового разворачивается серьёзная, непримиримая борьба. Непримиримая прежде всего по той причине, что это даже не схватка за власть или за геополитическое влияние. Это столкновение самих принципов, на которых будут строиться отношения стран и народов на следующем историческом этапе. От его исхода зависит, сможем ли мы все вместе, совместными усилиями построить мироздание, которое позволит развиваться всем, решать возникающие противоречия на основе взаимного уважения культур и цивилизаций, без принуждения и применения силы. Наконец, сможет ли человеческое общество остаться обществом с его этическими гуманистическими началами, а человек остаться человеком», – сказал на пленарной сессии президент РФ Владимир Путин.





МАКСИМ КАШИРИН/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

ТЕМА НОМЕРА»  
Вектор движения

Оперативка»

4–5 Отраслевые новости

Тема номера»

Вектор движения

6–9 Октябрьская революция

Владимир Путин поставил задачи по развитию транспортной отрасли

Сотрудничество»

10–15 Содружество коллег

В Ташкенте состоялось заседание Совета по железнодорожному транспорту

Перевозки»

16–19 Продвинулись на юг

Планы компании по развитию грузоперевозок на СКЖД и МТК Север – Юг

20–23 Освоить пространство для манёвра

Маршруты и сервисы, открытые в текущем году

Экономика»

24–29 Ставка сделана

Банк России пытается обуздать инфляцию

Здравоохранение»

30–33 Сбереечь самое ценное

РЖД создана комплексная система для сохранения здоровья железнодорожников

Кадры»

34–37 На первых ролях

Профсоюзные вопросы должны решаться по-новому

38–41 Попасть в топ

Центральная дирекция по ремонту пути развивает сотрудников

Образование»

42–45 Под сенью дружных муз

Инженеры транспорта развивают креативные навыки

46–49 Колыбель стартапов

Студенты осваивают навыки технологического предпринимательства

50–53 Битва проектов?

Студенты транспортных вузов предложили идеи для отрасли

Расширение»

54–55 Снижение москвоцентричности

МЦД освоют территории 9 областей

Психология»

56–59 Всё хорошо

Как сохранить рабочий ритм во время осенней хандры

История»

60–63 Паровоз на восток

Новосибирский вокзал – ворота города трудовой доблести

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

Бильдредактор

Е.Н. Малышева

Предпечатная подготовка, вёрстка

Т.А. Афонина

Цветокоррекция

Е.М. Пригожина

Корректурa

Заведующая отделом

О.В. Подколзина

Над номером работали:

Алексей Алеев, Юлия Антич, Никита Бондарович, Сергей Волков, Виктория Гаджиева, Дмитрий Коптев, Марина Лепина, Виталий Маслюк, Дмитрий Пучков, Богдан Чайковский, Ольга Шелкова

Фото на обложке:

Бронислав Сурин /ИД «Гудок»

Отдел распространения:

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

Учредитель и издатель:

АО «Издательский дом «Гудок»

Адрес учредителя, издателя и редакции:

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

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

E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

Перепечатка материалов без согласия

АО «Издательский дом «Гудок» запрещена.

Подписано по графику:

18.11.2024 г.

Подписано фактически:

18.11.2024 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



# Оперативка»

## Проблемы не остаются без внимания

Компания выступает за конструктивное взаимодействие со всеми участниками перевозочного процесса и призывает операторские компании активнее участвовать в повышении эффективности управления вагонами, сообщает телеграм-канал ОАО «РЖД». Оптимизация технологии перемещения порожнего подвижного состава и адресная работа с грузоотправителями позволяют справляться с той непростой ситуацией, которая сложилась на сети РЖД из-за наличия избыточного парка вагонов. Об этом шла речь на брифинге для грузоотправителей, который 6 ноября провёл заместитель генерального директора – начальник Центральной дирекции



МАКСИМ КАШИРИН / ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

управления движением ОАО «РЖД» Михаил Глазков. Так, повышается участковая скорость поездов, снижается количество задержек в пути, ускоряется оборот вагона, улучшается предсказуемость и надёжность доставки грузов, сокращается порожний пробег вагонов.

Сохраняется положительная динамика в доставке грузов в восточном направлении. В частности, объём погрузки угля на восток за 10 месяцев превысил прошлогодние показатели на 2%. Кроме того, отмечен рост экспорта через погранпереходы востока на 14,8% с начала года. Только в октябре по железнодорожному мо-

сту в Китай (Нижнеленинское – Тунцзян) отправлено более полумиллиона тонн экспортных грузов – вдвое больше, чем годом ранее. Вывоз контейнерных грузов с Дальнего Востока также демонстрирует позитивную динамику. За 10 месяцев погрузили здесь более 1 млн ДФЭ (+ 5% к январю – октябрю прошлого года).

## Пассажиры любят поезда



ИВАН ШАПОВАЛОВ / ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

В январе – октябре текущего года перевозки пассажиров на сети ОАО «РЖД» выросли на 7,2%. По оперативным данным ОАО «РЖД», в октябре было перевезено 111,7 млн пассажиров, что на 5,5% выше показателя прошлого года, в том числе в пригородном сообщении количество отправленных пассажиров составило 101,7 млн (+5,6%), в дальнем следовании – 10 млн (+4,2%).

Пассажирооборот в октябре 2024 года достиг 10,9 млрд пасс.-км, что на 3,6% больше показателя за аналогичный период прошлого

года. В пригородном сообщении пассажирооборот вырос на 4,6%, составив 3 млрд пасс.-км, в дальнем следовании – на 3,2%, до 7,9 млрд пасс.-км.

Всего за 10 месяцев 2024 года отправлено 1 млрд 72,4 млн пассажиров (+7,2% к аналогичному периоду 2023 года), из них в пригородном сообщении – 963,6 млн (+7,4%), в дальнем следовании – 108,8 млн (+5,3%). С начала года пассажирооборот на сети ОАО «РЖД» вырос на 6% к уровню прошлого года.

## НЕ ПРОСТО СЛОВА

Мы уверены, что БРИКС даёт всем хороший пример настоящего конструктивного сотрудничества в новой международной обстановке. Добавлю, что площадки БРИКС, встречи предпринимателей, учёных, интеллектуалов наших стран могут стать пространством для глубокого философского, фундаментального осмысления современных процессов мирового развития с учётом особенностей каждой цивилизации с её культурой, историей, идентичностью традиций. Дух уважения и учёта интересов – на этом основана и будущая система евразийской безопасности, которая начинает формироваться на нашем огромном материке. И это не только подлинно многосторонний подход, но ещё и многогранный. Ведь безопасность сегодня – понятие комплексное, включающее в себя отнюдь не только военно-политические аспекты. Безопасность невозможна без гарантий социально-экономического развития и обеспечения устойчивости государств перед лицом любых вызовов – от природных до рукотворных, – идёт ли речь о материальном или цифровом мире, киберпространстве и так далее. <...> Убеждены, что такие проблемы, как продовольственная, энергетическая безопасность, доступ к услугам в сфере здравоохранения и образования, наконец, возможность перемещения людей, должны быть вынесены за скобки любых конфликтов и противоречий. Это и есть базовые права человека.

Владимир Путин,  
президент РФ  
Пленарная сессия XXI заседания  
международного клуба «Валдай», Сочи  
7 ноября 2024 года

## Регионы – лидеры погрузки по итогам октября

В ОАО «РЖД» назвали региональных лидеров по погрузке. Так, лучшая динамика наблюдалась в Удмуртской Республике, где рост составил 24%. Помогли нефтяные грузы: в октябре их отправили в 2,5 раза больше. На второй позиции – Мурманская область, прирост погрузки в этом регионе составил 23,7%. Это стало возможным благодаря увеличению перевозок железной руды в 1,6 раза и строительных грузов в 1,3 раза. Республика Бурятия замкнула тройку лидеров с приростом на 23,5%, этот результат достигнут за счёт увеличения отправки каменного угля в 1,3 раза. Наибольшие объёмы погрузки в октябре отмечены в Кемеровской области: область обработала 15,5 млн тонн грузов. Второе место в рейтинге заняла Свердловская область с объёмом погрузки 4,8 млн тонн. Третье место занял Красноярский край, где было погружено 4,2 млн тонн грузов.



АРКАДИЙ ШАПОВАЛОВ / ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

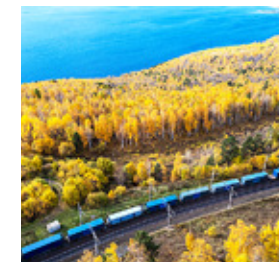
## Долгосрочные контракты

Президент России Владимир Путин поручил правительству совместно с ОАО «РЖД» к 15 февраля 2025 года представить предложения по заключению долгосрочных контрактов с производителями на поставку вагонов и локомотивов, обратив особое внимание на заключение трёхлетних твёрдых контрактов, сообщает сайт Кремля. В июле текущего года, высту-

пая в Совете Федерации, заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрий Пегов рассказывал, что РЖД готовы заключать долгосрочные контракты на закупку локомотивов от 6 до 10 лет при условии утверждения инвестиционной программы компании на этот же период. Сейчас РЖД заключают контракты на один год с перспективой на три года.



# Главная тема Вектор движения ➤



## Октябрьская революция

Владимир Путин поставил задачи по развитию транспортной отрасли

**В** октябре 2024 года были опубликованы сразу два важных документа, утверждённых президентом РФ Владимиром Путиным, для создания транспортно-логистической инфраструктуры в стране и за рубежом. Эти решения необходимы для развития экспортного потенциала страны.

### Поручено сделать

Список из 25 поручений опубликован по итогам расширенного заседания президиума Госсовета РФ по теме «О развитии экспорта», который провёл глава государства 25 сентября 2024 года. Часть из них касается транспортно-логистической инфраструктуры – их выполнение поможет достичь национальной цели по увеличению несырьевого неэнергетического экспорта к 2030 году на две трети по сравнению с 2023-м.

По мнению ведущего эксперта УК «Финам Менеджмент» Дмитрия Баранова, выполнение поручений будет способствовать увеличению экспорта отечественных товаров, они позволят компаниям сократить свои расходы, так как государство возьмёт на себя часть затрат.

Так, до 1 декабря 2024 года Правительство РФ поручено рассмотреть вопрос о направлении части средств, поступивших в качестве таможенных платежей и превышающих запланированную в федеральном бюджете сумму, на модернизацию желез-

нодорожных и автомобильных подходов к пунктам пропуска через госграницу РФ.

Кроме этого кабмину и комиссиям Госсовета РФ по направлениям «Международная кооперация и экспорт», «Эффективная транспортная система» поручено обеспечить создание условий для строительства за счёт внебюджетных средств сети ключевых транспортно-логистических центров с учётом экспортных поставок товаров по транспортно-логистическим коридорам, в том числе международным. Доклад по этому вопросу необходимо представить до 25 декабря 2024 года.

Глава государства до 1 марта 2025 года поручил разработать график поэтапного перехода до 1 января 2026 года к предоставлению услуг и мер поддержки по принципу одного окна в цифровом формате с учётом готовности цифровой инфраструктуры поддержки экспорта и бюджетной обеспеченности регионов РФ. По мнению президента национального исследовательского центра «Перевозки и инфраструктура» Павла Иванкина, эти поручения вписываются в проводимую работу по созданию Национальной цифровой транспортно-логистической платформы (ЦТПЛ). Многие подпроекты уже реализовываются, включая создание единого окна и единого перевозочного документа. В настоящее время идёт тестирование в рамках эксперимента, проводимого правительством. «Поэтому каких-то подводных камней или неожиданностей для участников рынка нет. Все уже его исполняют», – отметил Павел Иванкин.



# Главная тема

## Вектор движения ➤



ДМИТРИЙ БАСТЕТ

Дмитрий Баранов считает, что предлагаемые меры ускорят цифровизацию отечественной экономики, а также упростят взаимодействие между бизнесом и государственными органами, сократят излишние бюрократические процедуры. Он полагает, что поддержка экспорта отечественной продукции увеличит её конкурентоспособность на международных рынках, при-

влечёт к ней дополнительное внимание. А инвестиции в инфраструктуру позволят повысить пропускную способность, что увеличит скорость перевозки и сохранность различных грузов. В итоге вырастут заказы на российские товары и услуги, что приведёт к росту прибыли многих отечественных компаний и ускорит рост экономики страны в целом.

### Стройка без границ

В октябре Владимир Путин подписал ещё один важный документ для развития экспортного потенциала страны – закон о господдержке российских инфраструктурных проектов за рубежом. Этот документ вносит изменения в Федеральный закон «О промышленной политике» от 26.10.2024 № 357-ФЗ и разрешает строить любые промышленные

объекты за рубежом. Согласно документу, «в качестве проектов комплексного строительства на территории иностранных государств могут выступать бондовые склады, зоны, транспортно-логистические центры (транзит и хранение продукции без необходимости прохождения таможенных процедур); промышленные кластеры (создание промышленного производства за рубежом); портовая инфраструктура (строительство морских портов и транспортных терминалов)».

В проекте федерального бюджета на ближайшие три года предусмотрено почти 3 млрд руб. для создания зарубежной инфраструктуры, включая строительство транспортно-логистических центров и промышленных зон: в 2025 году около 837,1 млн руб., в 2026 и 2027 годах – по 1 млрд руб. По мнению эксперта Каспийского института стратегических исследований Александра Караваева, «это не сиюминутный конъюнктурный момент», а выполнение давних планов, которые

о российской промышленной зоне Суэцкого канала. В Египте уже реализуется пилотный проект, к которому планируется подключить страны ЕАЭС. Кроме того, важно строить терминалы в Иране, в том числе для транзита через иранские порты Каспийского моря. «Требуется наращивание складской, перегрузочной инфраструктуры и, скорее всего, в той или иной форме совместных предприятий», – отметил Александр Караваев. Эксперт пояснил, что в законе прописаны

## В проекте федерального бюджета на ближайшие три года предусмотрено почти 3 млрд руб. для создания зарубежной инфраструктуры, включая строительство транспортно-логистических центров и промышленных зон

Обновлённый закон также разрешает господдержку инвесторов при реализации комплексных инвестиционно-строительных проектов российских организаций за рубежом по ЕРС-контрактам (Engineering, Procurement и Construction). В этом случае подрядчик обязуется разработать проект, построить и сдать объект в эксплуатацию. Если при реализации проекта будет использована требуемая минимальная доля российской промышленной продукции, то он может получить господдержку. Решение о выдаче субсидии будет принимать Минпромторг.

должны были быть реализованы около 10 лет назад. «Мы где-то в некотором смысле запаздываем», – отметил он. По его словам, инфраструктуру необходимо создавать в перспективных морских направлениях. Это и продолжение развития МТК Север – Юг, который должен обеспечить выход в иранские порты в том числе. Это и сухопутный доступ МТК к турецким портам через Южно-Кавказскую железную дорогу – по линии Баку – Тбилиси – Карс. По мнению Александра Караваева, впереди предстоят новые этапы расширения экспортной инфраструктуры. Речь идёт

любые возможности, он достаточно гибкий для строительства совместных инфраструктурных объектов. «Там могут быть совместные предприятия России, Ирана, Азербайджана, Казахстана, Туркмении и всех прикаспийских заинтересованных участников», – рассказал эксперт. По его мнению, закон также может ускорить строительство транспортно-логистических объектов, которые могли бы представлять российские экспортёры сырья и компании, заинтересованные в расширении присутствия в Индии, Африке. **ПУБЛИКАЦИЯ** Богдан Чайковский

Выполнение поручений будет способствовать увеличению экспорта отечественных товаров, они позволят компаниям сократить свои расходы, так как государство возьмёт на себя часть затрат





ИВАН ШАПОВАЛОВ / ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

## Содружество коллег

В Ташкенте состоялось заседание Совета по железнодорожному транспорту

**В** начале ноября в Ташкенте состоялось 81-е заседание Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых

Государств. Это событие стало значимым сразу по нескольким причинам.

### Лицом к лицу

Прежде всего это заседание стало первым очным сбором с октября 2019 года, перерыв был вызван пандемией. «Восстановление оч-

ного формата будет способствовать не только улучшению взаимопонимания, но и повышению эффективности сотрудничества железнодорожных администраций», – отметил в своём выступлении председатель Дирекции Совета Виктор Попов.

Председатель Совета, генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров рассказал журналистам, что на первую после пятилетнего перерыва очную встречу все её участники приехали с новыми идеями о том, что предстоит сделать в будущем.

«Мы смотрим в будущее с оптимизмом, видим, что железные дороги набирают обороты, чётко понимаем, что без железных дорог, без новых коридоров, таких как МТК Север – Юг и Трансафганская железная дорога, развитие экономики ряда стран просто невозможно», – сказал глава ОАО «РЖД».

**Пассажирские перевозки в едином инфопространстве**  
Одна из идей, реализация которой планируется уже в ближайшем будущем, – восстановление пассажирского движения между странами Центральной Азии и Россией. Так, с сентября текущего года снова начал курсировать пассажирский поезд Ташкент – Москва. В 2025 году планируется обсудить восстановление сообщения с Кыргызстаном и Казахстаном.

Как отметил Олег Белозёров, сейчас наблюдается восстановление объёмов пассажирских перевозок, которые сильно сократились во время и после пан-





демии коронавируса. За девять месяцев 2024 года в международном сообщении были перевезены 7,3 млн пассажиров, что на 15% больше прошлогоднего показателя.

Их дальнейшему развитию будет способствовать подписание меморандума о сотрудничестве в области единого информационного пространства международных железнодорожных пас-

сажирских перевозок, которое состоялось в рамках заседания Совета.

Документ подписали железнодорожные администрации России, Азербайджана, Арме-

нии, Белоруссии, Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана, Туркменистана, Узбекистана и Грузии. В дальнейшем к соглашению могут присоединиться другие участники Совета.

«Развитие единого информационного пространства пассажирских перевозок положительно повлияет на транспортную связанность стран Содружества, их экономический рост и туристическую привлекательность. В практическом плане это задаёт вектор для улучшения технологических процессов в пассажирском сегменте для каждой железнодорожной администрации», – прокомментировал это событие Олег Белозёров.

Связующим звеном для автоматизированных систем управления пассажирскими перевозками между странами станет система Express International, которая даёт возможность синхронизировать данные по станциям и расписанию международных поездов. Подключение к ней позволяет всем задействованным системам резервирования оперативно узнавать, к какой железной дороге обращаться за информацией об определённом поезде, какие варианты проезда доступны и какой будет конечная цена билета для пассажира.

## Грузовые перевозки

Ещё одна важная новость касается международных грузовых перевозок. Этот сегмент также динамично развивается. За 9 месяцев 2024 года было перевезено 1,2 млрд тонн грузов и достигнут исторический рекорд по пере-

возке контейнеров – почти 55 млн тонн.

Это требует новых подходов к управлению вагонным парком.

В первый день заседания Совета Виктор Попов заявил, что сложившаяся система неэффективна и требует пересмотра. В феврале 2015 года Совет определил, что временным решением для организации перевозок собственных и арендованных вагонов в целом по сети явля-

жившейся модели управления парком собственных и арендованных вагонов в международном сообщении и перехода к технологическому регулированию с использованием единой информационной системы на основе согласованных планов перевозок. Дирекция Совета готова организовать рассмотрение предложений железнодорожных администраций по этому вопросу на совещании уполномоченных представителей.

## Дальнейшему развитию международных пассажирских перевозок будет способствовать подписание меморандума о сотрудничестве в области единого информационного пространства

ется использование положения об объявлении конвенционных ограничений. Однако по прошествии уже почти 10 лет этот временный порядок так и продолжает действовать.

«В настоящее время в условиях развития цифровизации процесс управления парком вагонов системой запросов «вручную, на бумаге» с использованием конвенций представляется малоэффективным», – резюмировал Виктор Попов.

В связи с этим назрела необходимость пересмотра сло-

В то же время существуют объективные препятствия для перехода от ручного к автоматизированному управлению парком вагонов, отмечает президент Национального исследовательского центра перевозок и инфраструктуры Павел Иванкин. Сегодня на пространстве СНГ в рамках Совета пока нет единой системы управления парками, отмечает эксперт.

«Администрации железных дорог развиваются самостоятельно, практически не координируя свои разработки друг с другом, кроме того, например, Казах-

**Восстановление очного формата будет способствовать не только улучшению взаимопонимания, но и повышению эффективности сотрудничества железнодорожных администраций**





ПРЕСС-СЛУЖБА УЎТ

стан на протяжении последних трёх лет старается дистанцироваться от российских разработок. Развитие единой информационной системы сегодня ограничено также санкциями в отношении ОАО «РЖД» и ряда компаний», – говорит Павел Иванкин.

## Система расчётов

Ещё одна важная роль, которую Совет по железнодорожному транспорту играет в современных условиях, – это роль клирингового центра при расчётах между железнодорожными администрациями.

В условиях санкционных ограничений это позволяет своевременно проводить платежи за перевозки и услуги в международном железнодорожном сообщении. На текущий момент между железнодорожными администрациями проведено

клиринговых операций на сумму почти 80 млн швейцарских франков.

## Профсоюзная солидарность

Деятельность Совета по железнодорожному транспорту, впрочем, не ограничивается экономическим и технологическим взаимодействием. Одна из его задач – это развитие интеграционных связей на пространстве СНГ.

Так, в дни заседания Совета в Ташкенте проходило 68-е заседание Совета Международной конфедерации профсоюзов железнодорожников (МКПЖ).

В нём приняли участие представители профсоюзов Азербайджана, Армении, Белоруссии, Грузии, Казахстана, Кыргызстана, России, Таджикистана, Узбекистана. Россию представлял недавно утверждённый на пост главы Федерации независимых профсоюзов России (ФНПР) председатель Роспрофжела Сергей Черногаев.

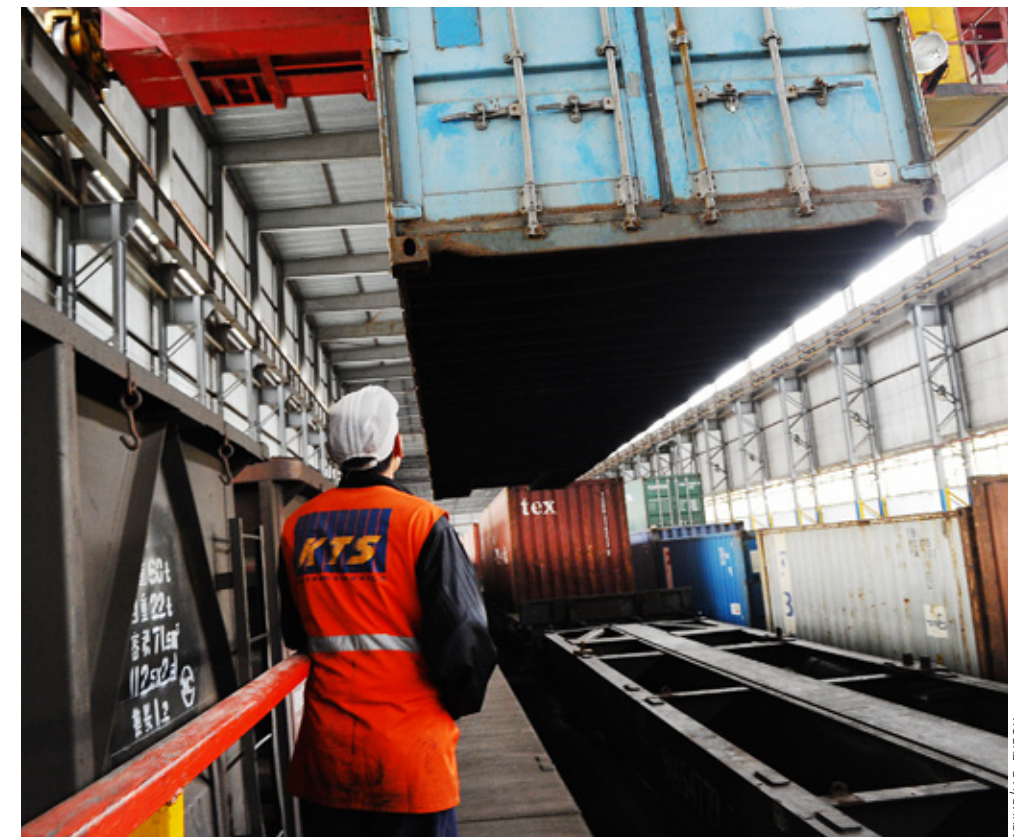
Участники заседания проанализировали текущую ситуацию и действия членских организаций МКПЖ по защите интересов членов профсоюза, обсудили стратегическую сессию руководителей профсоюзов объединения и предложения по укреплению и развитию конфедерации, практику работы профсоюзов с молодёжью.

Представители МКПЖ также стали участниками 81-го заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества.

ДМИТРИЙ КОПТЕВ



ПРЕСС-СЛУЖБА УЎТ



АРХИВ ИД «ГУДОК»

*Ещё одна важная роль, которую Совет по железнодорожному транспорту играет в современных условиях, – это роль клирингового центра при расчётах между железнодорожными администрациями*





ЕГОР КУЗНЕЦОВ

## Продвинулись на юг

Планы компании по развитию грузоперевозок на СКЖД и МТК Север – Юг

**В** Минеральных Водах 8 ноября состоялась транспортно-логистическая конференция «PRO//Движение.Юг», организованная ИД «Гудок». Представители власти, холдинга «РЖД» и логистиче-

ского бизнеса обсудили тренды и текущие вызовы в развитии грузовых перевозок.

В дискуссии участвовали помощник полномочного представителя президента в Северо-Кавказском федеральном округе (СКФО) Сергей Никитин, заместитель генерального директора – начальник Центра фирменно-

го транспортного обслуживания (ЦФТО) ОАО «РЖД» Дмитрий Мурев (в режиме видеосвязи), начальник Северо-Кавказской железной дороги (СКЖД) Сергей Задорин, начальник Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом РЖД Алексей Бельский, генеральный директор АО «ИЭРТ»

Ирина Магнушевская и игроки рынка.

В ходе первой стратегической сессии Дмитрий Мурев поделился прогнозом по грузовым перевозкам до конца 2024 года. Он подчеркнул, что в ноябре компания ожидает погрузку в 99,8 млн тонн грузов, что на 1,7% ниже аналогичного показателя прошлого года.

В декабре ОАО «РЖД» планирует выйти на параметры 104,5 млн тонн. «Таким образом, закончить год мы настроены относительно позитивно. Позитив наш основывается в том числе на том, что заявляют наши грузоотправители и клиенты», – пояснил он.

Дмитрий Мурев также отметил, что производители удобрений заявляют о повышенном спросе на вывоз продукции. По его словам, в компании рассчитывают на то, что динамика перевозок улучшится. Замглавы ОАО «РЖД» также рассказал о работе холдинга по

нологичностью и увеличением скорости оборотов вагонов, а это то, что нужно каждому грузовладельцу. Нам важно, чтобы вагоны двигались быстрее и их у нас стало меньше», – подчеркнул он.

### Потенциал Северо-Кавказского федерального округа

Субъекты Северо-Кавказского федерального округа и ОАО «РЖД» работают над рядом проектов по развитию железнодорожной инфраструктуры в округе, об этом рассказал в своём приветствен-

**В декабре ОАО «РЖД» планирует выйти на параметры грузовых перевозок в объёме 104,5 млн тонн, что на 3,8% больше год к году**

привлечению грузов на сеть и повышению технологичности перевозок как гружёных, так и порожних вагонов. Целями являются снижение оборота вагонов, увеличение скорости движения по сети и оперативности реагирования на потребности клиентов. Так, представители холдинга ведут совместную работу с клиентами по оптимизации загрузки инфраструктуры избыточным парком вагонов. И уже есть эффекты от идущей работы.

Директор ООО «Уралхим-Транс» Всеволод Ковшов в ходе выступления поддержал упомянутые технологичные решения холдинга. «ОАО «РЖД» работает над тех-

ном слове помощник полномочного представителя президента в СКФО Сергей Никитин.

«Одним из стратегически важных проектов для наших регионов является организация пассажирского и грузового сообщения на участке железной дороги Назрань – Грозный с учётом восстановления линии Слепцовская – Грозный и реконструкции участка Назрань – Слепцовская», – сообщил он.

Сергей Никитин подчеркнул, что строительство данного участка позволит увеличить пассажиропоток из соседних субъектов России, государств Южного Кавказа, и в перспективе из Турции



# Перевозки➤



и Ирана. Также среди проектов, которые могут существенно улучшить транспортную доступность популярных туристических направлений, строительство двух железнодорожных магистралей: Адлер – Черкесск – Кисловодск и Ставрополь – Невинномысск. Данные проекты могут быть реализованы с использованием инфраструктурных бюджетных кредитов.

### Полигон развития

Как сообщил в ходе выступления начальник Северо-Кавказской железной дороги Сергей Задорин, се-

реконструировать 12 станций. Построить искусственные сооружения и мосты.

Всего в этом году на развитие и модернизацию инфраструктуры СКЖД запланировано потратить 63 млрд руб., что на 28% выше аналогичных показателей 2023 года.

Для увеличения пропускных способностей на СКЖД реализуются крупные инфраструктурные проекты, в том числе ведётся работа по развитию подходов к портам Азово-Черноморского бассейна (АЧБ). По словам генерального директора АО «ИЭРТ» Ирины Магнушевской, провозная способность

Сегодня на полигоне СКЖД внедряются современные сервисы для грузоотправителей.

Новым направлением поставок продуктов перемола со станций Краснодарского и Ставропольского краёв стал Афганистан, уточнил в ходе выступления Сергей Задорин. По его словам, с начала года было погружено и отправлено по маршруту свыше 1 тыс. тонн.

Он добавил, что за три года объём перевозки грузов со станций СКЖД вырос более чем в 1,5 раза. Активно идут перевозки со станций Ставрополья и из республик Северного Кавказа. Основную долю погрузки

*Проводим работу по развитию станции Самур и погранперехода Дербент, до конца 2027 года планируем завершить строительно-монтажные работы. Это позволит только через этот участок провозить до 20 млн тонн грузов*

годня на полигоне СКЖД решают задачи по расширению провозной способности до 152 млн тонн грузов к 2030 году. Это на 22% превышает показатель по итогам прошлого года.

По его словам, в этом году началась разработка основных проектных решений по строительству дополнительных путей на участке Гречаная – разъезд 9-й км – Вышестеблиевская. К 2030 году на полигоне СКЖД предстоит построить вторые пути на 13 перегонах протяжённостью 140 км. Планируется

к портам АЧБ к 2030 году может увеличиться до 200 млн тонн грузов. Она отметила, что с учётом заявок, которые получает ИЭРТ от компаний, необходимо создание порядка 340 млн тонн терминальных мощностей. Этот показатель в два раза превышает количество заявок по провозной способности от грузоотправителей. «Думаю, что 200 млн тонн для АЧБ – это реальная цифра и нужно поддерживать ОАО «РЖД» в том, чтобы эти проекты были реализованы», – добавила Ирина Магнушевская.

составляют зерновые. Например, перевозки зерна в Иран со станций, расположенных на территории Республики Дагестан, увеличились на 11%. На 5% выросли перевозки этого груза со станций Кабардино-Балкарской Республики в Азербайджан, Грузию и Иран. На 18% выросли перевозки промышленного сырья в Азербайджан со станций Северной Осетии.

### Раскатка МТК Север – Юг

Одной из точек роста для существенного увеличения грузопото-

ка в сообщении со странами СНГ и Ближнего Востока является МТК Север – Юг. Через СКЖД пролегает западный маршрут коридора, идущий вдоль берегов Каспийского моря.

Как подчеркнул Дмитрий Мурев, ОАО «РЖД» планирует увеличить объём перевозок через станцию Самур до 20 млн тонн. «Проводим работу по развитию станции Самур и погранперехода Дербент, до конца 2027 года планируем завершить строительно-монтажные работы. Это позволит

только через этот участок провозить до 20 млн тонн грузов», – сказал он.

Согласно приведённой статистике, по итогам 10 месяцев по МТК Север – Юг было перевезено порядка 10,5 млн тонн, что чуть выше показателей прошлого года. Тем не менее динамику отправок по коридору можно оценить положительно.

Дмитрий Мурев добавил, что ОАО «РЖД» активно работает с партнёрами из Ирана, Казахстана, Азербайджана и Туркменистана

над поиском решений вопросов, связанных с формированием сквозных ставок перевозок через маршрут. «Буквально пару дней назад в рамках заседания Совета в Ташкенте обсуждали вопросы сотрудничества и договорились как минимум продлить те тарифные решения, которые у нас были в этом году, на следующий год. Будем работать над оптимизацией тех дополнительных факторов, которые влияют на стоимость перевода», – резюмировал Дмитрий Мурев.

Ольга Шелкова



БРОНИСЛАВ СЕРИН / ИД «Гудок»





## Освоить пространство для манёвра

Маршруты и сервисы, открытые в текущем году



АЛЕКСАНДР СОВЕРКИН / ИД «Гудок»

В течение 2024 года операторы и логистические компании продолжили запускать новые железнодорожные маршруты и мультимодальные сервисы. Этому способствует открытие новых транспортно-логистических комплексов, растущий спрос на перевозку грузов в контейнерах и открытие агентской сети компаний за рубежом.

### Логистический комплекс в ОЭЗ «Алабуга»

В конце октября АО «РЖД Логистика» завершило строительство путей необщего пользования для нового логистического комплекса им. Дэн Сяопина, расположенного на территории ОЭЗ «Алабуга» в Татарстане. Проект реализован в рекордно сжатые сроки – строительно-монтажные работы длились всего один год. Грузооборот контейнерного терминала составляет 100 тыс. контейнеров, или 2,4 млн тонн грузов в год.

«РЖД Логистика» также будет предоставлять дополнительные услуги по обеспечению локомотивной тяги и производству маневровых работ на путях необщего пользования контейнерно-логистического терминала им. Дэн Сяопина, примыкающего к станции Никашновка. «Планы по развитию нового терминала и промышленного кластера региона достаточно амбициозные, нашей компании отводится важная роль. Сегодня уже функционирует обособленное подразделение, работает штат сотрудников для эксплуатации инфраструктуры, собственный тепловоз и локомотивная бригада для выполнения маневровых работ», – рассказывает директор Самарского филиала АО «РЖД Логистика» Александр Бельницкий.

Отправка первого поезда с территории терминала состоялась 30 октября. Состав, гружённый 76 контейнерами со свекловичным жомом, проследует до дальневосточного порта Находка, где контейнеры перегрузят на судно и от-

**В конце октября АО «РЖД Логистика» завершило строительство путей необщего пользования для нового логистического комплекса им. Дэн Сяопина, расположенного на территории ОЭЗ «Алабуга» в Татарстане**



# Перевозки



правят в Китай по морю. Среднее время доставки до морского терминала составит 20 суток. По прогнозам специалистов Куйбышевского ТЦФТО, в 2025 году из России на экспорт в Китай с терминала будут отправлять каучук, зерновые культуры, жом и растительное масло, в будущем планируются отправки контейнерных поездов с нефтехимической продукцией.

**Востребованность Находки**  
Дочерняя компания холдинга «РЖД» – «РЖД Бизнес Актив» – в этом году также использовала инфраструктуру Находкинского морского торгового порта (МТП) для открытия нового сервиса. В июне компания запустила публичный мультимодальный сервис из китайского порта Нинбо в Москву через инфраструктуру Находкинского МТП. Сервис вышел на регулярность два судозахода в месяц. По прибытии в Находкинский МТП грузы в составе контейнерных поездов отправляются в ТЛЦ «Белый Раст». Как рассказали «Пульту управления» в компании, в рамках сервиса отмечается высокий спрос на перевозку небольших партий грузов с объемами от одного до пяти контейнеров. Компания продолжает развивать логистические решения в сообщении Китай – Россия, позволяющие повысить доступность доставки в контейнерах для предприятий малого и среднего бизнеса. Ежемесячно в рамках сервиса перевозится свыше 800 ДФЭ.

**Разъехались в разные стороны**  
Мультимодальный терминал на территории ТЛК «Южноуральский» стал отправной точкой двух



новых регулярных сервисов по разным направлениям. В конце апреля АО «РЖД Логистика» и ООО «Сухой Порт Южноуральский» организовали

с терминала отправку первого агроэкспресса из России в Индию по восточному маршруту международного транспортного коридора Север – Юг. Маршрут поезда

прошёл из ТЛК до станции Сарахс (Туркменистан) транзитом по территории Казахстана. На станции прибытия 31 контейнер с овсяными хлопьями и крупами перегрузили на колею 1435 и отправили по территории Ирана до порта Бендер-Аббас и далее морем до порта Мундра (Индия). Транзитное время до порта назначения составило 35 суток. «По оценке экспертов, в ближайшие годы объём грузов АПК, перевозимых по этому транспортному коридору, может достичь 100 тыс. тонн в год», – отметил тогда директор по контейнерным перевозкам и по агрологистике «РЖД Логистики» Александр Сиверцев.

А в начале года, в январе, из ТЛК «Южноуральский» отправлен во Владивосток первый контейнерный поезд сервиса FESCO Chelyabinsk Shuttle Eastbound с товарами на экспорт в Китай и Вьетнам. Контейнеры едут на поезде до Владивостока, а затем на судах отправляются до Китая и Вьетнама.

**Синергия активов**  
Как рассказали в ГК «Дело», компания расширила портфель логистических маршрутов и запустила более 15 новых железнодорожных и мультимодальных сервисов, увеличив внутренние перевозки по России и усилив сообщение с Китаем и странами Центральной Азии. Мультимодальный транспортный оператор «Рускон» (входит в ГК «Дело») в конце октября объявил об открытии регулярного сервиса по доставке сборных грузов из Израиля в Россию. Товарные партии будут консолидироваться на складе в порту Хайфа, после чего их отправят в крупнотоннажных контейнерах регулярным линейным сервисом компании-партнёра на морской терминал ГК «Дело» в Новороссийске. Транзитное время между Израилем и Россией составляет 10 суток. Частота отправок – два раза в месяц. «За счёт синергии своих активов группа обеспечивает контроль на всех ключевых этапах транспортировки по маршруту, предоставляя клиентам оптимальный баланс цены, скорости и качества», – отметили в ГК «Дело».

**Задействовать весь потенциал**  
АО «ФГК» приступило к тестированию дополнительного кана-

ла доставки продтоваров крупных ретейлеров в полуприцепах с применением платформ колодезного типа модели 13-6701 «Печора». «На маршрутах Сосногорск – Воркута, Сосногорск – Усинск, Сосногорск – Печора с 2020 года уже курсируют контрейлерные платформы АО «ФГК» модели 13-5205 «Сибирь». Для обеспечения городов Республики Коми продовольственными товарами мы дополнительно выработали технологию погрузки платформ колодезного типа модели 13-6701 «Печора», которая позволяет задействовать новый вид подвижного состава и увеличить объёмы перевозок продуктов питания в регионе. Полуприцеп загружается на платформу в Сыктывкаре и отправляется под погрузку грузов в Сосногорск. При этом возможности контрейлерной платформы 13-6701 позволяют использовать альтернативные места погрузки и выгрузки грузов из полуприцепов, что избавит заказчиков от ожидания освобождения грузовых дворов», – отметил начальник Ярославского агентства транспортного обслуживания АО «ФГК» Александр Коломеец.

Контрейлерная платформа колодезного типа модели 13-6701 «Печора» предназначена как для контрейлерных перевозок, так и для отправки крупнотоннажных контейнеров, что делает вагон более функциональным. В парке АО «ФГК» 151 контрейлерная платформа колодезного типа модели 13-6701 «Печора» и 102 контрейлерные платформы модели 13-5205 «Сибирь».

СЕРГЕЙ ВОЛКОВ





## Ставка сделана

Банк России пытается обуздать  
инфляцию



**С**овет директоров Банка России на заседании 25 октября принял решение повысить ключевую ставку сразу на 200 базисных пунктов, до рекордных 21%. Напомним, в этом году ставка менялась уже несколько раз: 26 июля она выросла с 16% до 18% годовых, 13 сентября – до 19%. Каковы были причины рекордного роста базовой ставки ЦБ и какими могут быть его последствия, выяснял «Пульт управления».

### Рост цен может затормозить экономику

Главная причина резкого повышения ключевой ставки – ускорение инфляции. В сентябре текущий рост цен с поправкой на сезонность увеличился до 9,8% в пересчёте на год после 7,5% в августе, говорится в материалах Центробанка. Показатель базовой инфляции увеличился до 9,1% после 7,7% в августе. Годовая инфляция, по оценке на 21 октября, составила 8,4% и по итогам 2024 года ожидается в диапазоне 8,0–8,5%. Как отметила председатель Банка России Эльвира Набиуллина, в ближайшие месяцы на темпах роста цен дополнительно скажется увеличение утилизационного сбора на автомобилях. Кроме того, важным проинфляционным фактором она назвала повышение тарифов ЖКХ и стоимости железнодорожных перевозок.

За последние три года уровень цен вырос на 30%, при этом рост цен за последний год уже нельзя объяснить структурными изменениями в экономике. Он является следствием усилившегося перегрева спроса, рост которого опережал темпы расширения предложения, констатировала Эльвира Набиуллина.

«При дефиците трудовых ресурсов и высокой загрузке мощностей дальнейшая попытка ссылаться на необходимость роста цен как условие структурной трансформации приведёт экономику в опасное высокоинфляционное состояние, которое создаст для неё значительно больше проблем, чем преимуществ. То есть из способа адаптации превратится в фактор, сдерживающий развитие», – заявила глава Центробанка.





СЕРГЕЙ МАЛЫГАНКО/ТАСС



АЛЕКСАНДР РЮМИН/ТАСС

Прогноз изменения ставки

По итогам заседания были обновлены прогнозные показатели российской экономики на среднесрочный период. В частности, значение ключевой ставки в среднесрочной перспективе будет заметно выше, чем предполагалось ранее. Средняя ставка за текущий год составит 17,5%, в 2025 году – 17–20%, в 2026-м – 12–13%. Понижение до нейтральных значений в диапазоне 7,5–8,5% ожидается только в 2027 году. Не исключено, что на следующем заседании ставка снова будет повышена. Руководитель отдела макроэкономического анализа ФГ «Финам» Ольга Беленькая оценивает октябрьское решение ЦБ как «жёсткий сигнал», что «означа-

ет высокую вероятность повышения ключевой ставки на заседании 20 декабря, и в отсутствие новых проинфляционных факторов выбор может быть между повышением до 22 или до 23%». В компании «БКС Мир инвестиций» считают, что постепенное смягчение денежно-кредитной политики ЦБ начнётся только после того, как регулятор увидит существенное замедление в кредитовании и потребительском спросе. Способствовать смягчению ставки будет стабилизация импорта, курса рубля и ситуации на рынке труда, а также увеличение производительности и переход к интенсивному росту экономики. По самым оптимистичным оценкам экспертов, это произойдёт не раньше весны 2025 года.

За последние три года уровень цен вырос на 30%, при этом рост цен является следствием усилившегося перегрева спроса, рост которого опережал темпы расширения предложения, констатировала Эльвира Набиуллина

Средняя ставка за текущий год составит 17,5%, в 2025 году – 17–20%, в 2026-м – 12–13%. Понижение до нейтральных значений в диапазоне 7,5–8,5% ожидается только в 2027 году

В базовом сценарии аналитики SberCIB Investment Research ожидают, что Банк России сохранит ставку на уровне 21% до июня 2025 года, а затем может начаться её постепенное снижение. В рисковом сценарии Центробанк повысит ставку в декабре 2024 года до 22%, а затем до 23% в I квартале 2025 года. На конец следующего года, по их оценкам, ставка будет на уровне 17% в базовом сценарии и 19% в рисковом сценарии). Среднее значение за год составит 19,1% (в рисковом сценарии – 21,3%).

**Риски текущей ситуации**  
Опрошенные «Пультом управления» эксперты отмечают ряд рисков, связанных с решением Центробанка о повышении ключевой ставки до 21%. Как отмечает директор группы корпоративных рейтингов АКРА Василий Танурков, повышение ставки негативно влияет на развитие бизнеса, поскольку компании откладывают инвестиции в новые проекты на неопределённый срок.



ВЛАДИМИР ГЕРДЮК/ТАСС





Влияет как высокий уровень ставок сам по себе, так и слишком высокая неопределённость относительно дальнейшей траектории монетарной политики, говорит аналитик. В условиях рекордных реальных ставок и сохранения риска их дальнейшего роста привлекательными остаются только очень высокодоходные и краткосрочные вложения спекулятивного характера.

Также Василий Танурков отмечает, что чем дольше сохраняются высокие ставки, тем выше риск банкротств. Компании вынуждены рефинансировать долги по существенно более высоким ставкам, что ведёт к росту процентных расходов и увеличивает риски возникновения проблем с обслуживанием долга.

Главный научный сотрудник Центра инновационной экономики и промышленной политики Института экономики РАН Игорь Николаев предупреждает об угрозе стагфляции, которая, по его словам, более чем реальна. «Целый ряд индикаторов Банка России однозначно говорит,

что экономика замедляется. Замедление экономики при высокой инфляции – это стагфляция», – говорит эксперт.

Инфляцию же побороть не получится, потому что сохраняется её фундаментальная основа, а именно бюджетный импульс. Расходы бюджета в следующем году, по проекту, превысят 40 трлн руб., что значительно больше показателей текущего года. Таким образом, масштабное бюджетное денежное стимулирование экономики будет продолжено, следовательно, есть основа для высокой инфляции.

## Давление на отрасль

Риски для операторов в железнодорожной отрасли сосредоточены прежде всего в области приобретения подвижного состава. Рост ставки ЦБ приводит к повышению стоимости заёмных средств, что снижает экономическую привлекательность закупки вагонов, говорит управляющий партнёр, сооснователь ROLLINGSTOCK Agency Александр Поликарпов. Как следствие, закупка новых вагонов

в лизинг в инвестиционных целях становится нецелесообразной. При этом спрос на вагоны сохранится со стороны грузовладельцев и их кэптивных компаний для обеспечения транспортной безопасности основного производства, а также со стороны крупных операторов, которым необходимо обновлять парк. По возможности владельцы вагонов будут сдвигать все планы закупок вправо, в надежде на снижение ставок. В связи с этим в ближайшей перспективе ожидается сокращение объёмов закупок вагонов. Учитывая производственные циклы, темпы снижения выпуска в первое время будут невысокими, но потом ускорятся, прогнозирует Александр Поликарпов.

## РЖД в поисках решения

«Высокие ставки могут негативно сказаться на деятельности ОАО «РЖД» по ряду причин. Во-первых,

гут пойти на компенсацию расходов в связи с высокой ключевой ставкой. Или государство может профинансировать за свой счёт какие-то проекты компании, позволив ей сэкономить средства, которые пойдут на погашение долга из-за высокой ключевой ставки».

Высокая ключевая ставка – отрицательный фактор для привлечения денежных ресурсов, говорит президент Национального исследовательского центра перевозок и инфраструктуры Павел Иванкин. По его словам, инвестиционная программа текущего года будет выполнена в утверждённом объёме, а программа на 2025–2027 годы будет секвестрирована. «Разница между планами в части привлечения денежных ресурсов будет переложена на грузовладельцев через уровень индексации тарифов. Программа заимствований также будет пере-

**Повышение ставки негативно влияет на развитие бизнеса, поскольку компании откладывают инвестиции в новые проекты на неопределённый срок**

это может повлиять на её финансовые результаты, так как вырастут расходы компании на обслуживание долга. Во-вторых, это может повлиять на инвестиционную программу компании, привести к её сокращению, так как стоимость заёмных средств вырастет, привлечь их станет труднее. В-третьих, не исключено, что это может привести к перераспределению денежных средств компании, например она может сократить закупки подвижного состава и направить часть этих средств на обслуживание долга, – считает ведущий эксперт УК «Финам Менеджмент» Дмитрий Баранов. – Но необходимо учитывать, что основным акционером компании является государство и, вероятно, оно окажет ей поддержку. Например, это может быть выпуск дополнительных ценных бумаг ОАО «РЖД» в пользу государства, а деньги от этого мо-

смотрена в сторону серьёзного сокращения. При текущей ставке привлечь ресурсы ОАО «РЖД» будет только в критических случаях», – говорит Павел Иванкин.

Напомним, по данным на август, инвестпрограмма компании на 2025–2030 годы оценивалась в 12,41 трлн руб.

Инвестпрограмма РЖД на 2024 год составляет рекордные за всю историю компании 1,275 трлн руб. Как сообщил министр транспорта РФ Роман Старовойт в кулуарах саммита БРИКС в Казани, инвестпрограмма на 2025 год будет незначительно ниже предыдущего года, но она останется на необходимом уровне для развития железнодорожной инфраструктуры, а также для поддержки нашей промышленности.

ПУЛТ 154

Дмитрий Коптев



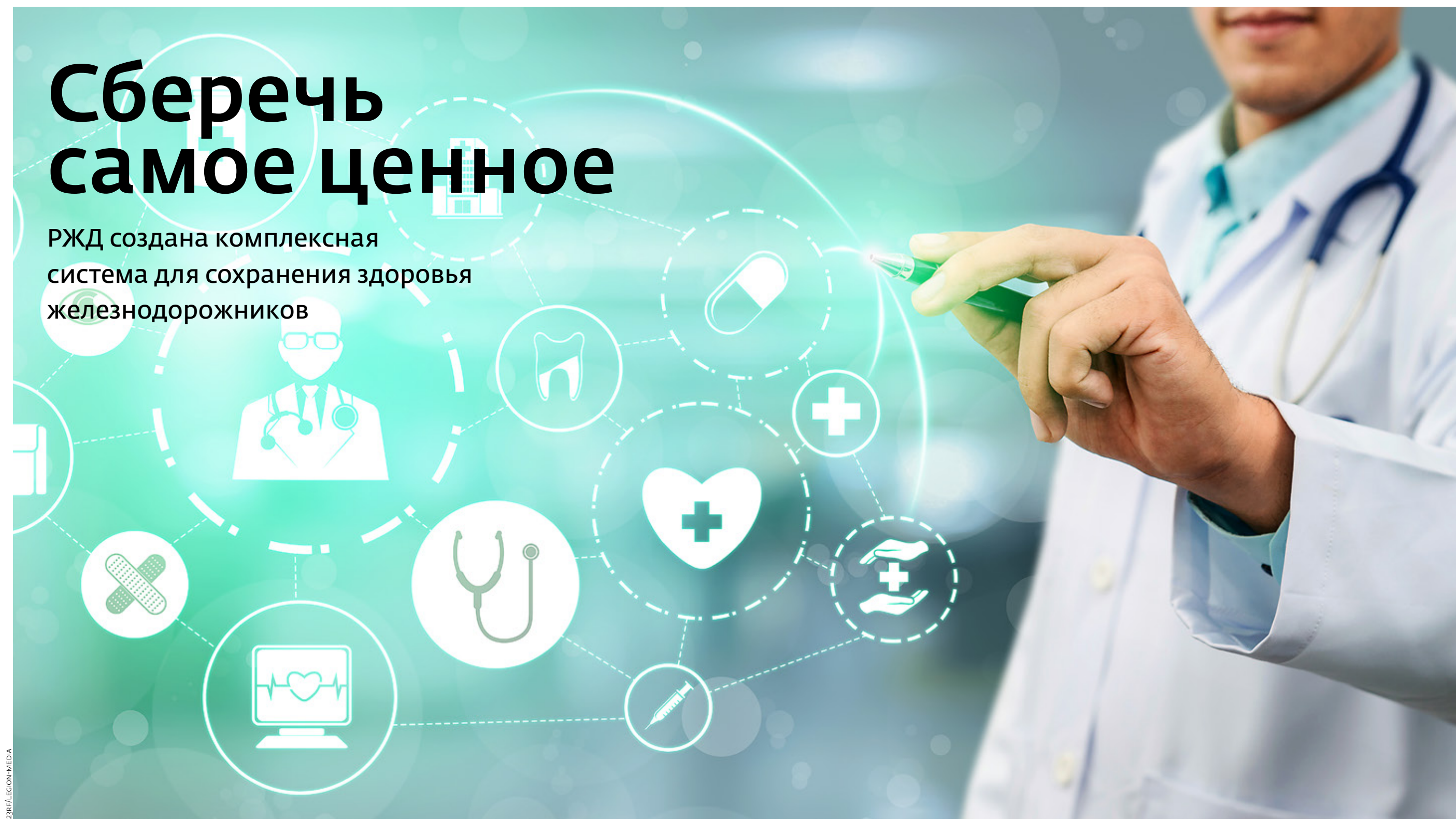
АЛЕКСАНДР ДЕМЯНЧУК/ТАСС





## Сберечь самое ценное

РЖД создана комплексная система для сохранения здоровья железнодорожников



123RF/LEGION-MEDIA

**Т**ретий Национальный конгресс с международным участием «Национальное здравоохранение – 2024» прошёл в Москве 28–29 октября. В этом году мероприятие приурочено к 150-летию со дня рождения Николая Александровича Семашко, одного из организаторов системы здравоохранения в СССР. Это флагманское событие для медицинского сообщества и сферы здравоохранения было организовано при поддержке Правительства РФ. За два дня работы конгресса состоялось более 25 панельных дискуссий по ключевым вопросам здоровьесбережения. В них приняли участие более 6 тыс. человек из 15 стран мира, а также более 13 тыс. человек присоединились онлайн.

### Концентрация на человеке

На пленарной сессии конгресса выступил президент РФ Владимир Путин. Он отметил, что в России с 2025 года начнётся реализация новых национальных проектов. Среди них – «Продолжительная и активная жизнь» и «Новые технологии сбережения здоровья».

«Укрепление и развитие здравоохранения, безусловно, занимают в них ключевое место и охватывают практически все его сферы, от первичного звена до внедрения передовых технологий и повышения культуры сохранения здоровья. Эти нацпроекты отличает комплексный, широкий подход к задействованию всех факторов и ресурсов, влияющих на народосбережение, а





это у нас задача номер один. Подчеркну, что все наши национальные проекты сконцентрированы на человеке, на создании условий для повышения благополучия и качества жизни граждан нашей страны», – сказал глава государства.

Владимир Путин отметил, что одна из главных целей на предстоящие годы – повышение продолжительности жизни. Она должна достичь в среднем 78 лет, а в дальнейшем выйти на уровень 80+. «Основа здоровой нации – это здоровая семья в каждом поколении. За последние годы многое сделано для охраны материнства и детства, в том числе создана система современных перинатальных центров, включающая 175 учреждений по всей стране», – подчеркнул глава государства.

Министр здравоохранения РФ Михаил Мурашко отметил, что отечественная система здравоохранения человекоцентрична и направлена на развитие приоритетных направлений, таких как доступность медицинской помощи, охрана здоровья матери и ребёнка, профилактика



СЕРГЕЙ ПУСЕВ / ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

инфекционных и неинфекционных заболеваний. «Именно человекоцентричная система, бесплатное оказание медицинской помощи с акцентом на детское здравоохранение, на материнство и детство, на профилактику, на борьбу с пандемиями – всё это в нашей стране существует на протяжении многих лет», – отметил он. Михаил

Мурашко также напомнил, что на сегодняшний день в сравнении с показателями на начало XX века младенческая смертность снизилась более чем в 60 раз.

«И главное, что государство сегодня, проявляя внимание к беременной женщине, к новорождённому, обследуя, проводя самое большое количество скринингов в мире, по сути дела формируя здоровье уже от рождения, даёт человеку совершенно уникальный шанс прожить эту жизнь счастливо и минимизируя вред болезней. Но главное – как человек распорядится этим капиталом», – сказал он.

## РЖД заботятся о здоровье сотрудников

Про опыт ОАО «РЖД» в области поддержки семей и организации медицинской помощи матерям и детям рассказала начальник Центральной дирекции здравоохранения РЖД, руководитель сети клиник «РЖД-

## В рамках программы ДМС железнодорожникам доступно генетическое тестирование, в том числе на наличие наследственных заболеваний, оценка репродуктивного здоровья, программы ЭКО, ведение беременности

Медицина» Елена Жидкова. Она приняла участие в сессиях «Здоровая семья в каждом поколении – основа здоровой нации» и «Здоровое детство: комплексный подход к охране материнства и детства».

«ОАО «РЖД» – это прежде всего самая большая в стране компания, для которой коллектив – достояние. Поэтому забота о сотрудниках является одним из главных наших приоритетов», – отметила Елена Жидкова. – Огромное внимание уделяется оздоровлению работников. Для них действует программа ДМС, обеспечивающая практически все виды медицинской помощи и весь объём услуг: от простого приёма врача до оказания высокотехнологичной помощи».

По словам Елены Жидковой, те, кто проживает в малонаселённых пунктах, могут получить медицинскую помощь в поездках здоровья и 14 передвижных медицинских комплексах на базе автошасси. Помимо этого, «РЖД-Медицина» активно проводит различные акции с выездом узких специалистов на небольшие станции.

«Доступность услуг по планированию семьи критически важна с точки зрения здоровья семьи и рождения здорового ребёнка», – подчеркнула Елена Жидкова. – В рамках программы ДМС железно-

дорожникам доступно генетическое тестирование, в том числе на наличие наследственных заболеваний, а также расширенная программа диспансеризации и вакцинации, оценка репродуктивного здоровья, программы ЭКО, ведение беременности (для этого по сети развёрнуто 26 женских консультаций). Для супружеских пар с бесплодием созданы кабинеты семейного консультирования, где выявляется причина нарушений репродуктивной функции и подбирается оптимальная тактика лечения. И опыт работы таких кабинетов приносит реаль-

ную помощь – у многих пар уже есть дети».

Помимо этого, «РЖД-Медицина» внедряет новый подход работы с беременными. Для этого совместно с благотворительным фондом «Женщины за жизнь» запущен проект «Здравствуй, мама». Его цель – внедрять современные стандарты работы женских консультаций и повышать уровень информированности женщин о мерах поддержки во время беременности и после родов.

Он включает в себя создание комфортной среды в женских консультациях, а также определённый регламент общения врача с беременной женщиной. На первом приёме в женской консультации пациентки получают в подарок пинетки, а при рождении ребёнка – средства ухода за младенцем. Такой кабинет уже работает в Самаре, до конца текущего года запланировано открытие кабинетов в Комсомольске-на-Амуре и Северобайкальске.

По словам Елены Жидковой, сегодня крупные компании имеют все возможности для создания эффективных инструментов комплексной поддержки института семьи и поддержания здоровья как женщин, так и детей. «И пример ОАО «РЖД» здесь очень показательен», – подчеркнула она.

Виктория Гаджиева



АЛЕКСАНДР ГАВИЛОВ / АГЕНТСТВО «МОСКВА»

**Основа здоровой нации – это здоровая семья в каждом поколении. За последние годы многое сделано для охраны материнства и детства, в том числе создана система современных перинатальных центров, включающая 175 учреждений по всей стране**





## На первых ролях

Профсоюзные вопросы должны решаться по-новому

**П**рофсоюзное движение России ждёт перезагрузка. Такие вызовы, как низкая безработица, демография, санкционное давление, невозможно будет преодолеть без контроля за соблюдением трудовых прав работников и обеспечения социального партнёрства, основанного на принципах равноправия и учётов интересов всех сторон.

### Изменения к лучшему

Перед страной стоят амбициозные цели – кардинально нарастить объёмы выпуска товаров и качество услуг по самой широкой линейке, во всех отраслях и секторах, в каждом субъекте Федерации, об этом сказал президент России Владимир Путин, выступая на XIII (внеочередном) съезде Федерации независимых профсоюзов России (ФНПР) 29 октября.

«Очевидно: чтобы добиться этого, необходимо в первую очередь увеличивать производительность труда, автоматизировать, оснащать новым оборудованием и технологиями отечественную обрабатывающую промышленность, сельское хозяйство, сферу услуг и так далее, развивать, конечно, инфраструктуру и логистику. Для этого у нас предусмотрены механизмы поддержки бизнеса и развития территорий. Будем их постоянно дорабатывать, повышать их эффективность и востребован-

ность компаниями, предприятиями, субъектами Федерации. Очень рассчитываю здесь и на активное содействие профсоюзов, которые заинтересованы в расширении технологического и промышленного потенциала России, в создании рабочих мест с более качественными условиями труда и высокой заработной платой», – считает глава государства.

Во время съезда было принято важное кадровое решение. Председателя Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей (Роспрофжел) Сергея Черногаева избрали председателем ФНПР. Он сменил на этом посту Михаила Шмакова, который продолжит работу в организации в качестве президента.

«Выраженное доверие – огромная честь для меня, которую я принимаю с глубоким уважением к столетним традициям профсоюза. В то же время уверен, что профсоюзы готовы меняться и двигаться вперёд, отвечая на многочисленные вызовы нашего стремительно меняющегося времени», – сказал Сергей Черногаев.

### Три кита стабильности

Безработица в России остаётся на рекордно низком уровне – 2,4%. Из-за этого экономика испытывает высокую потребность в кадрах.

На этом фоне, по словам главы государства, защита интересов граждан, людей труда, повышение достатка и благополучия их семей – стратегическая задача.

*Россия, весь мир переживают этап динамичных, интенсивных изменений. Они предъявляют новые, более высокие требования к темпам и качеству развития экономики, социальных отраслей, регионов, городов и посёлков, всех сфер жизни. Сильное, суверенное будущее России создаётся руками людей*





ИВАН ШАПОВАЛОВ / ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

Напомним, на федеральном уровне действует Российская трёхсторонняя комиссия по регулированию социально-трудовых отношений, в которой на паритетной основе представлены представители профсоюзов, объединений работодателей и Правительства РФ.

По мнению Сергея Черногаева, комиссия сегодня – один из ключевых инструментов решения социальных задач и защиты прав трудящихся: «Ценности о достойном труде, социальном партнёрстве и расширение возможностей занятости

для каждого человека последовательно реализуются в нашей стране».

«Грамотное и цивилизованное разрешение социальных конфликтов – важнейшее условие обеспечения единства и солидарности в обществе», – убеждён член комитета Государственной думы по труду, социальной политике и делам ветеранов Андрей Исаев.

Для ОАО «РЖД» диалог с профсоюзными организациями играет важную роль. В компании в последние годы не зафиксировано ни одного коллективного трудового спора, а все обязатель-

**Необходимо увеличивать производительность труда, автоматизировать, оснащать новым оборудованием и технологиями отечественную обрабатывающую промышленность, сферу услуг, развивать, конечно, инфраструктуру и логистику**

ства по Коллективному договору неукоснительно соблюдаются.

Контроль соблюдения трудового законодательства, правозащитная работа – один из сдерживающих факторов текучки кадров, убеждён заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрий Шаханов.

## Доверие вернулось

В 90-е годы люди отвернулись от профсоюзов – их численность по сравнению с советским временем упала вдвое. Но, по словам Михаила Шмакова, сейчас тенденция уже другая, процесс стабилизировался – на смену одним первичкам приходят другие.

«Это связано с трансформацией экономики, дроблением, объединением предприятий. Идёт постоянная организационная работа. При этом молодёжь, а это люди до 35 лет, составляет треть членов профсоюзов. Они родились уже в новой России», – подчёркивает Михаил Шмаков.

В Роспрофжеле состоит более 500 тыс. молодых людей. Работа с молодёжью – одно из ключевых направлений работы объединения. Реализуется комплексная программа «Время молодых». Она направлена на развитие человеческого капитала, лидерских качеств железнодорожников и создание кадрового резерва для отрасли и профсоюзного движения в целом.

## Международная солидарность

Значение профсоюзов растёт не только внутри страны, но и на международных площадках, считает Михаил Шмаков.

«Обострение отношений между теми или иными странами и санкции, которые накладываются не только на Россию, влияют в первую очередь на трудящихся, которые на фоне этого сталкиваются с ликвидацией рабочих мест. И эта ситуация требует международной солидарности профсоюзов», – подчёркивает он.

Роспрофжел сегодня является активным участником Международной конфедерации профсоюзов железнодорожников (МКПЖ), которую возглавляет Сергей Черногаев. В МКПЖ входят также организации Азербайджана, Армении, Белоруссии, Грузии, Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана, Узбекистана, России.

В Ташкенте 6 ноября прошло 68-е заседание Совета МКПЖ. На повестке – обсуждение мероприятий по укреплению и развитию конфедерации, рассмотрение лучших практик работы профсоюзов с молодёжью.

В контексте развития БРИКС и вступления в международное объединение новых стран профсоюзные вопросы также приобретают новый масштаб.

ИДУМ1594

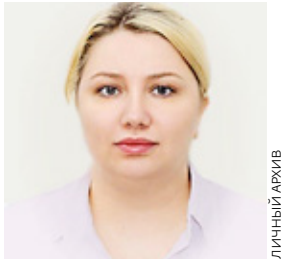
Виталий Маслюк

## СПРАВКА

ФНПР охватывает свыше 130 тыс. первичных организаций и почти 20 млн по всей стране. Самый крупный член федерации – Роспрофжел, в нём состоят 1 млн 200 тыс. человек. В следующем году профсоюз железнодорожников отметит 120-летие с момента основания.



Юлия Жарикова,  
ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА  
СЛУЖБЫ УПРАВЛЕНИЯ  
ПЕРСОНАЛОМ – НАЧАЛЬНИК  
ОТДЕЛА ПОДГОТОВКИ КАДРОВ  
ЦЕНТРАЛЬНОЙ ДИРЕКЦИИ  
ПО РЕМОНТУ ПУТИ ОАО «РЖД»



ЛИЧНЫЙ АРХИВ



ЦДРП

## Попасть в топ

Центральная дирекция по ремонту пути развивает сотрудников

**В** Центральной дирекции по ремонту пути (ЦДРП) применяется системный подход к реализации молодежной политики. Это необходимо для быстрой адаптации молодежи и регулярного привлечения профессиональной аудитории в ЦДРП.

Системный подход включает в себя реализацию ряда программ и механизмов. На проводимые Советом молодежи мероприятия еже-

квартально выделяются денежные средства, регулярно подводятся промежуточные итоги его работы.

Разработана программа «Путь ЦДРП», которая помогает молодым работникам делать свои первые профессиональные шаги в дирекции. Предложена следующая последовательность действий: практика на предприятии; профориентация; первичная адаптация, наставничество; карьерное планирование; творческие, социальные и спортивные активности; мотивация.



ЦДРП

Проект «ТОП ЦДРП» объединяет самых активных и перспективных молодых работников дирекции. Для того чтобы принять в нём участие, проводится соответствующий отбор. Он включает три этапа: линейный уровень (ТОП-10), региональный (ТОП-20) и центральный (ТОП-30). Рассмотрим подробнее, что в себя включает каждый этап.

### ТОП-10

Отбор проходит на уровне путевых машинных станций (ПМС) и опытных путевых машинных станций (ОПМС) с помощью анкетирования, оценки профессиональных компетенций и проведения интервью с начальниками ПМС, ОПМС. Необходимое требование одно – работник должен быть не старше 35 лет.

При успешном прохождении отбора работник допускается к стажировке на эталонных предприятиях региональных дирекций по ремонту пути (ДРП) для развития своих компетенций под руководством наставника из числа руководителей ПМС, ОПМС.

### ТОП-20

Отбор проходит на уровне региональных дирекций по ремонту пути с помощью оценки профессиональных компетенций и собеседования с руководителем ДРП.

Необходимые требования: работник должен быть не старше 35 лет, иметь высшее или среднее



ЦДРП



# Кадры»



профессиональное образование, общий стаж работы в ОАО «РЖД» не менее года и обязан соответствовать профилю занимаемой должности по уровню профессиональных компетенций. При успешном прохождении отбора работник получает индивидуальный план развития, возможность пройти стажировку в ДРП под руководством наставника из числа руководителей ДРП и принять участие в молодёжных проектах ОАО «РЖД», также ему выдаётся отличительная атрибутика.

**ТОП-30**  
Отбор проходит на Форуме молодёжи ЦДРП. Участников оценивают эксперты по чек-листу в течение всего мероприятия. Здесь молодые ра-



ботники раскрывают себя с разных сторон: проходят интересные квизы, тренинги, участвуют в интеллектуальных соревнованиях. При успешном прохождении этапа работник может пройти стажировку в ЦДРП под руковод-

**Проект «ТОП ЦДРП» объединяет самых активных и перспективных молодых работников дирекции. Для того чтобы принять в нём участие, проводится соответствующий отбор кандидатов**



**При успешном прохождении отбора работник получает индивидуальный план развития, возможность пройти стажировку под руководством наставника из числа руководителей ДРП и принять участие в молодёжных проектах ОАО «РЖД»**

ством наставника из числа руководителей дирекции и профессиональную переподготовку (по необходимости). По решению комиссии ЦДРП ему предоставляется компенсируемый социальный пакет, предлагается участие в чемпионатах профессионального мастерства, а также в молодёжных проектах ОАО «РЖД» и разработке проектных решений, выдаётся отличительная атрибутика.

**Диалоги в соцсетях**  
Ещё один инструмент реализации молодёжной политики в дирекции – глобальное взаимодействие с пользователями в социальных сетях.

Группа в сети «ВКонтакте» «Молодёжь ЦДРП» пользуется спросом не только у работников ОАО «РЖД», но и у любознательных читателей из других сфер деятельности. В группе насчитывается уже более 1700 участников, опубликована информация о молодёжных делах (в 2023 году их было проведено 1720, а за шесть месяцев этого года – 651). Благодаря системному подходу среди молодёжи формируются команды по интересам, организуются творческие мероприятия, в социальных сетях публикуем фотографии наших ребят с символикой ЦДРП. Всё это в конечном итоге повышает престиж компании «РЖД».







РУТ (МИИТ)

## Инженеры транспорта развивают креативные навыки

## Под сенью дружных муз

123RF/LEGION-MEDIA

Согласно недавнему исследованию «Навыки будущего» рекрутинговой компании Get experts работодатели при общении с соискателями всё чаще обращают внимание на их креативность. Причём это важно не только для представителей творческих профессий, но и для работников всех сфер, в том числе транспорта. Чтобы расширить профессиональные границы будущих работников транспортной отрасли, развить их творческий потенциал, Российский университет транспорта (МИИТ) внедряет новые образовательные форматы.

Способность мыслить и действовать нестандартно, находить оригинальные способы решения проблем и создавать нечто уникальное – это те качества, которые позволяют профессионалам быть конкурентоспособными и востребованными на рынке труда. Творческое мышление во многом способствует карьерному продвижению, позволяя сотрудникам проявлять индивидуальность и вдохновлять коллектив на инновации. Понимая это, отраслевые вузы стремятся дать своим студентам не только так называемые hard skills (профессиональные навыки), но и развить soft skills (личностные характеристики).

Так, например, в РУТ (МИИТ) действует Центр карьеры, где проводятся карьерные консультации, организуются стажировки и мероприятия для знаком-

ства с работодателями. Также там проходят лекции, тренинги и мастер-классы, посвящённые изучению таких навыков, как коммуникабельность, умение прислушиваться к разным точкам зрения, способность критически мыслить и непрерывно обучаться. Например, в ходе Карьерной недели студенты могут научиться грамотно и эффективно проходить собеседования и составлять резюме. «Карьерная неделя РУТ (МИИТ) – усовершенствованный формат Дня карьеры для знакомства студентов и выпускников с работодателями, поиска вакансий и стажировок, а также развития soft skills», – рассказала ранее руководитель Центра карьеры РУТ (МИИТ) Анастасия Авдеева.

С прошлого года РУТ (МИИТ) ещё плотнее занялся творческим развитием студентов. Совместно с Российским институтом театрального искусства (ГИТИС) была запущена проектная школа «АРТ&ИТ» (инициатором этого мероприятия стал министр науки и высшего образования РФ Валерий Фальков).

Обучение призвано расширить границы представлений студентов о собственной профессии. По мнению организаторов, школа в равной степени полезна обеим сторонам: современный мир требует креативного подхода к решению прикладных задач и технической подкованности в реализации творческих проектов. Как подчеркнул ректор РУТ (МИИТ) Александр Климов, сама идея встретиться студентам двух совершенно разных вузов до-





РУТ (МИИТ)

вольно креативная и революционная. Для будущих инженеров транспорта это возможность получить ценный опыт.

«Время узких инженеров миновало ещё в 70–80-х годах прошлого века. Сейчас необходимо быть креативным, потому что любой проект – это всегда командная работа, генерация необычных подходов, которые позволяют не идти в лобовую за счёт, например, увеличения расходов на то

или иное инженерное решение, а искать пути, которые сразу в голову не приходят, но позволяют сделать прорыв», – отметил Александр Климов.

Первый поток слушателей – 50 человек (по 25 из каждого вуза) – принял участие в курсе занятий по актёрскому мастерству, сценической речи, пластике, веб-дизайну, веб-программированию и VR-технологиям. Так, студенты технических специальностей уз-

навали о секретах публичного выступления и творческом подходе к решению задач, а студенты-актёры приобретали навыки работы с цифровыми инструментами визуализации.

«Пересечение творческого и технического даёт новый взгляд на проект. Творческие люди способны взглянуть под другим углом на ситуацию и презентовать что-то гениальное. Мне кажется, такие проекты – это как раз шаг в будущее», – поделилась своими впечатлениями студентка РУТ (МИИТ) Маргарита Сельдякова.

Для участников были организованы лекции и мастер-классы отраслевых экспертов. Студенты выполняли проекты на стыке инженерного и театрального искусства – итогом их работы стали сценические постановки и цифровые портфолио с продвинутым визуальным контентом.

«Я благодарен Александру Алексеевичу Климову, его коллегам и студентам РУТ (МИИТ), которые поверили в самую возможность, в небесполезность такой неочевидной встречи и совместного, не побоюсь этого слова, творчества. Хочется верить, что

**Пересечение творческого и технического даёт новый взгляд на проект. Творческие люди способны взглянуть под другим углом на ситуацию и презентовать что-то гениальное. Такие проекты – это как раз шаг в будущее**

**Сейчас необходимо быть креативным, потому что любой проект – это всегда командная работа, генерация необычных подходов, которые позволяют не идти в лобовую, а искать пути, которые сразу в голову не приходят, но позволяют сделать прорыв**

это первый шаг на пути, который нам предстоит проделать вместе, к пользе и наших студентов, и обеих школ. Первые результаты были очень интересны, но главное – студенты нашли общий язык и поверили друг в друга», – подчеркнул ректор ГИТИСа Григорий Заславский.

Этой осенью состоялась вторая школа «АРТ&ИТ 2.0». К РУТ (МИИТ) и ГИТИСу присоединился НИУ «Высшая школа экономики» (ВШЭ). Для 68 студентов, отобранных для участия в проекте,

была подготовлена разносторонняя программа. Так, РУТ (МИИТ) провёл практические занятия по освоению инструментов проектного управления, ГИТИС – цикл мастер-классов по актёрскому мастерству, сценическому движению и сценической речи, ВШЭ дополнила программу научно-популярными интерактивными лекциями по механизмам познания, конфликтологии и психофизиологии мозга.

По итогам интенсива участники представили проекты из сво-

ей профессиональной области. Разработчики проекта «Я есть РУТ» создали продукт, направленный на популяризацию и узнаваемость транспортного университета среди будущих абитуриентов. Проект «Рефлекс-свечка» от студентов ГИТИСа направлен на создание организационно-методического решения для повышения качества образовательного процесса. Представители ВШЭ предложили проект «Мультпросвет» – концепт мультфильма, нацеленного на повышение психологической грамотности населения. Студенты трёх вузов приняли участие в постановке «Эхо Политеха». В основу спектакля положено творчество Андрея Вознесенского, Евгения Евтушенко, Беллы Ахмадулиной и Роберта Рождественского. На финальном показе проектной и театральной частей присутствовали представители ректоратов и профильных индустрий.

К слову, проект «АРТ&ИТ» в конце октября этого года победил в Priority Fest 2024 – фестивале лучших практик вузов программы стратегического академического лидерства «Приоритет-2030» в номинации «Лучшая практика кооперации университета».

**ПУБЛИКАЦИЯ**

Юлия Антич



РУТ (МИИТ)

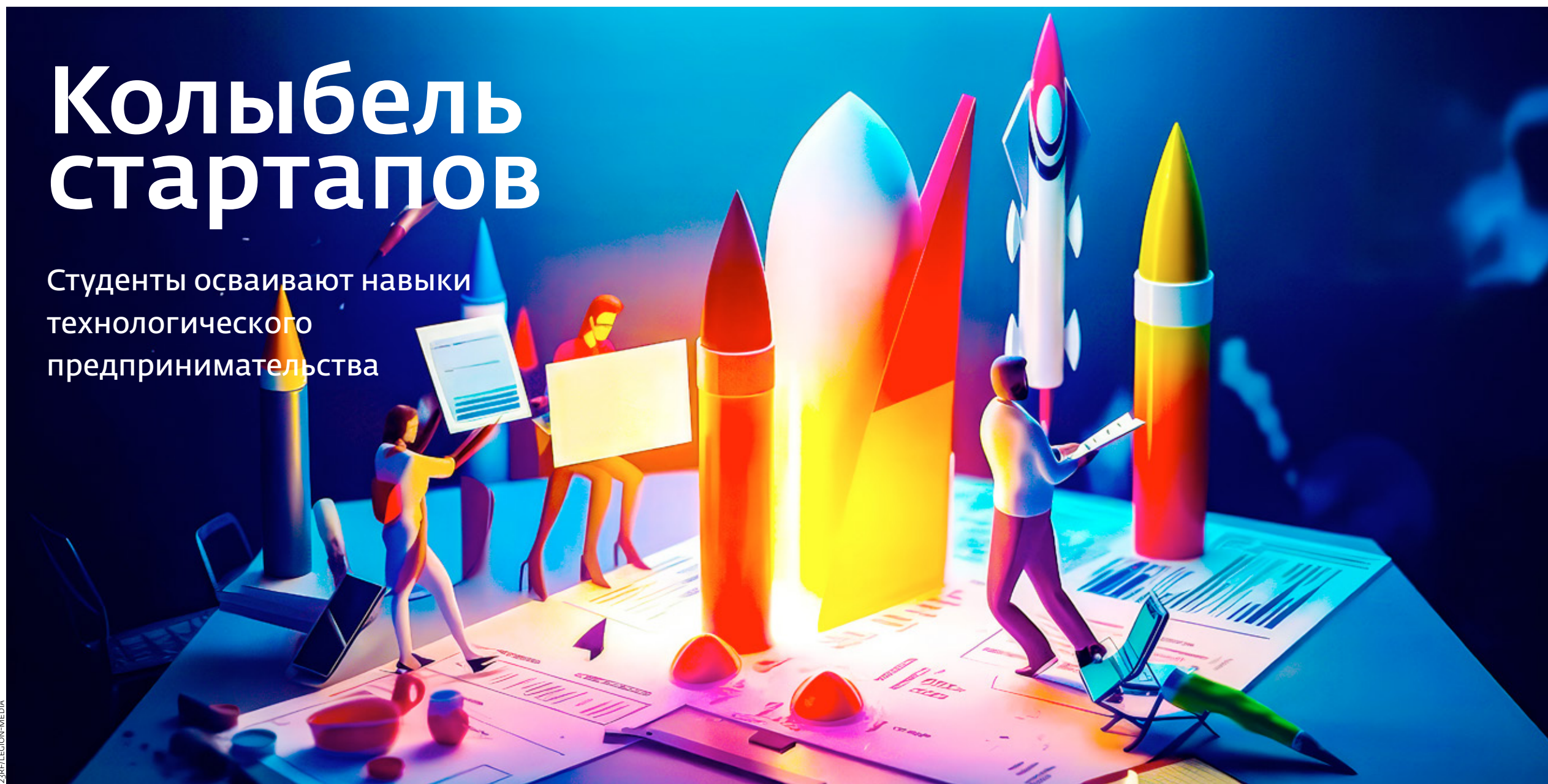




## Колыбель стартапов

Студенты осваивают навыки технологического предпринимательства

123RF/LEGION-MEDIA



Современные университеты активно трансформируются в площадки для развития целых индустрий. Этому способствует наукоёмкая среда, сплочённое кадровое сообщество, развитие лабораторно-технической ин-

фраструктуры и активное участие в образовательном процессе компаний-партнёров. Немаловажную роль в этом процессе играют инициативные студенты, которые увлекаются технологическим предпринимательством и создают стартапы. Для раскрытия их потенциала в отраслевых вузах предусмотрены различные форматы поддержки.

Зарождение стартапов в стенах университета – повсеместная практика. Чтобы поддержать этот тренд, в 2022 году под кураторством Минобрнауки стартовал федеральный проект «Платформа университетского технологического предпринимательства». Он предусматривает реализацию сразу нескольких форматов: стартап-студии в учебных заведениях, пространства

коллективной работы «Предпринимательские точки кипения», тренинги и акселераторы, программа возмещения части инвестиций в университетские стартапы.

К реализации этих инициатив подключились и отраслевые университеты. Так, Российский университет транспорта (МИИТ) в этом году получил статус официального партнёра федерального проекта по проведению тренингов предпринимательских компетенций. В октябре вуз совместно с Московским физико-техническим институтом (МФТИ) провёл тренинг «Построй компанию. Продай компанию», направленный на погружение студентов в бизнес-процессы и прохождение ими пути от инженера до технологического предпринимателя. В игре участвовали 80 человек, которые разрабатывали бизнес на примере шарикопрокатной корпорации, выступая в роли инженеров, предпринимателей и инвесторов. Участники работали над продуктами, валидировали потребителей и изучали юридические аспекты. «Цель тренинга – развить способности в технологическом предпринимательстве. Участники получили опыт в симулированной реальности и внешнюю оценку своей мотивации», – рассказал заместитель директора Центра научно-технологического предпринимательства РУТ (МИИТ) Николай Суровикин.

В октябре в Приволжском государственном университете путей сообщения (ПривГУПС) также при поддержке МФТИ прошла неделя тренингов технологического предпринимательства. В частности, для студентов Института управления и экономики ПривГУПС был организован тренинг в формате «Бизнес-интенсив ТехПред» (при поддержке оператора стартап-студии «Открытые инновации»).

В формате интерактивной бизнес-симуляции студенты прошли все ключевые этапы создания стартапа: от идеи до выхода на рынок. Обучение включало практическую работу в группах, изучение инструментов исследования рынка, общение с клиентами и инвесторами.

«Было интересно узнать новые направления технологического предпринимательства, а также принять участие в бизнес-игре в команде единомышленников. Тренинги дают возможность лучше понять суть бизнес-процессов, попробовать себя в роли лидера проекта, разработчика, дизайнера или маркетолога.



# Образование➤

*Тренинги дают возможность лучше понять суть бизнес-процессов, попробовать себя в роли лидера проекта, разработчика, дизайнера или маркетолога. Опыт участия в тренинге пригодится для создания собственного стартапа*

Я думаю, опыт участия в тренинге пригодится для создания собственного стартапа», – рассказала студентка Института управления и экономики ПривГУПС Анна Алексеева.

По словам бизнес-тренера стартап-студии «Открытые инновации» Натальи Абабий, тренинг стал для студентов своеобразной точкой входа в экосистему технологического предпринимательства, открывающей доступ к новым возможностям и программам.

«Участники получили знания о технологическом предпринимательстве, игровой опыт технологического

предпринимательства, выполнили диагностику своих компетенций для развития бизнес-проектов, а также узнали, как найти рыночное применение собственным идеям и разработкам», – пояснила Наталья Абабий.

Также этой осенью студенты ПривГУПС приняли участие в образовательном проекте «Большой предпринимательский турнир», направленном на развитие социальной активности и финансовой грамотности. Это масштабная обучающая игра, которая проводится для студентов российских вузов по образовательной программе развития молодёжного предпринимательства «Я в деле».



РЭТ (МИИТ)



ПРИВГУПС

В ходе игры более 100 участников, разделившись на команды, выполняли задания, демонстрируя экономические знания. «Сегодня в обществе существует запрос на талантливых молодых ребят, грамотных, подготовленных и способных ответить на реальные вызовы времени. При этом важно, чтобы они могли нести ответственность за свои решения, будущее страны. Для этого необходимо освоить наиболее важные предпринимательские и социальные компетенции», – пояснила ответственная за проведение бизнес-игры по программе «Я в деле» в Самарской области Елена Терентьева.

Работа университетов по развитию предпринимательских навыков студентов даёт свои результаты.

Так, студенты Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I (ПГУПС) ранее стали победителями конкурса «Студенческий стартап» (проводится в рамках федерального проекта «Платформа университетского технологического предпринимательства»). Авторы трёх инициатив – «Разработка тяговой передачи на основе постоянных магнитов», «Платформа по привлечению внимания туристов из России и зарубежья к этнотуризму в Крыму на базе проекта «Терруар Севастополь» с использованием технологии IVA», «Smart search в логистике» – получили по 1 млн руб. на их реализацию.

В этом году среди победителей – грантополучателей конкурса студенты Сибирского, Иркутского и Уральского государственных университетов путей сообщения (СГУПС, ИрГУПС и УрГУПС). Их проекты направлены на разработку таких программ и механизмов, как система оповещения рабочих бригад об опасности; асинхронное образовательное приложение; устройство заземления промышленного оборудования; приложение для анализа пассажиропотоков городского общественного транспорта; энергоэффективная технология очистки от сверхпрочных отложений ответственных узлов и оборудования стратегически важных отраслей; бесшумный винт для БПЛА.

Подводя итоги конкурса, глава Минобрнауки Валерий Фальков подчеркнул: «Мы видим рост интереса и к самому проекту «Платформа университетского технологического предпринимательства», и к грантовому конкурсу на создание своего стартапа в частности. Очень важно, что ребята стремятся развивать новые отрасли, которые сегодня имеют важное, а подчас стратегическое значение для страны».

Юлия Антч

*Сегодня в обществе существует запрос на талантливых молодых ребят, грамотных, подготовленных и способных ответить на реальные вызовы времени. При этом важно, чтобы они могли нести ответственность за свои решения, будущее страны*





# Битва проектов

Студенты транспортных вузов предложили идеи для отрасли

Российский университет транспорта (МИИТ) провёл первые межвузовские транспортные проектные соревнования. В них приняли участие более 700 человек из 18 отраслевых вузов России. Соревнования были организованы в рамках программы стратегического академического лидерства «Приоритет-2030».

Как сообщили в РУТ (МИИТ), цель масштабного конкурса – подготовка молодых специалистов к решению актуальных задач транспортной отрасли. Соревнования направлены на развитие у студентов проектного мышления, популяризацию научных и технических знаний и фор-

ООО «Синара Алгоритм» предложило конкурсантам решить проблему потери информации и усложнения обслуживания системы DTScan в условиях передачи больших объёмов данных на междугородних участках и ограничений со стороны оператора мобильной связи.

Кейс для комфортного передвижения в метро предложило ПАО «МОЭК». В частности, необходимо было найти решение, которое бы способствовало охлаждению тоннелей и станций, а также устранило избыточное тепло.

Задача от АО «ВНИИЖТ» оказалась связана с высокоскоростными магистралями. Так, при движении поездов со скоростью 400 км/ч недопустима скорость путеизмерителя в 160 км/ч (это не позволяет вписать его в график). При

*Соревнования направлены на развитие у студентов проектного мышления, популяризацию научных и технических знаний и формирование навыков, которые необходимы для построения успешной карьеры*

мирование навыков, которые необходимы для построения успешной карьеры. «Одна из важнейших тем – это создание проектного ядра образовательных программ, связанных с подготовкой инженерных кадров. Мне кажется, что мы сейчас это самое ядро и создаём», – подчеркнул ректор РУТ (МИИТ) Александр Климов.

**Актуальные задачи**

В ходе соревнований 175 команд решали актуальные отраслевые задачи, которые на конкурс предоставили шесть крупных заказчиков. Например, кейс от ОАО «РЖД» был связан с тем, что дизельные локомотивы тратят топливо зимой во время задержек в движении поездов, остановок и пересменок, чтобы избежать проблем с запуском двигателя.

этом задача быстро и точно диагностировать состояние пути высокоскоростной линии остаётся.

Логистическая компания «ИнтерТрансКарго» планирует расширять ассортимент перевозимых товаров и начать транспортировку колёсной техники в вагоне модели 11-2151. Однако для этого – и это был её кейс для участников – необходимо решить вопросы, связанные с погрузкой, креплением и выгрузкой.

Шестую задачу конкурсанты получили от ООО «РВБ» (Wildberries). Проблема популярного маркетплейса заключалась в том, что из-за неравномерности прибытия грузовиков, опережения или отставания от графика на грузовом дворе склада или у ворот скапливаются автомобили. Тем самым они блокируют





подъездную дорогу, мешают манёврам, что ещё больше осложняет процесс погрузки и разгрузки.

### Три финальных дня

В ходе отборочного этапа из 175 команд в финал прошли только 17. В течение трёх дней – с 29 по 31 октября – в РУТ (МИИТ) они разрабатывали решения предложенных задач. Им помогали 13 экспертов от шести компаний-заказчиков. Также на площадке присутствовали 20 модераторов – работников РУТ (МИИТ).

В рамках первого дня команды провели углублённый анализ ситуации. Участники на практике применяли такие инструменты, как картирование вовлечённых сторон, дерево корневых причин, таблица ранжирования и проверки гипотез, проблемное интервью и графически-текстовое описание деятельности, в которой происходит сбой.

Во второй день команды начали работу над прототипами. Для разработки своих инновационных решений они применяли 3D-принтеры, программируемые модули и другие ресурсы.



Ключевой частью финала стали презентации – команды представили свои идеи зрителям и жюри.

### Идея на миллион

Команда «Эйдалоны» от РУТ (МИИТ) стала обладателем Гран-при и приза в размере 1 млн руб. Они решали кейс «Проблемы с мобильным покрытием» от ООО «Синара Алгоритм».

Как рассказали победители, студенты 3-го курса направления «Компьютерная безопасность», они выбрали данную задачу, потому что она наиболее соответствовала их специальности и вызвала наибольший интерес. «Нам нужно было найти способ уменьшить объём отправляемых данных. Мы рассмотрели различные решения и пришли к выводу, что можно осуществить сжатие данных на программном уровне, что позволит избежать установки дополнительных компонентов на состав, – рассказали участники команды «Эйдалоны». – Мы обсудили с экспертами возможность внедрения нашей системы в эксплуатацию. Они подтвердили, что наше предложение имеет потенциал и может быть адаптировано для дальнейшего использования в течение нескольких недель. Это стало подтверждением того, что наша работа имеет практическую ценность».

### Инновационные решения

Ещё пять команд заняли первые места – каждая в своей номинации. Им были вручены призы по 200 тыс. руб.

Команда «Лисята» Сибирского государственного университета путей сообщения предложила лучшую идею для «ИнтерТрансКарго». Их решение включало изменение контракций вагонов для повышения эффективности их использования.

Участники команды «ДвижБуд» Дальневосточного государственного университета путей сообщения решали кейс от РЖД и предложили проект под названием «Энергетическая клетка». Его суть во внедрении ТЭНов для поддержания температуры топлива,

теплового аккумулятора, системы циркуляции жидкости для сохранения температуры, а также частичном утеплении локомотива с помощью лёгких негорючих влагостойких материалов.

Команда «ВВП» РУТ (МИИТ) была удостоена первого места за предложенное решение для ООО «РВБ». Их идея – «WB Мониторинг». Она включает в себя сеть перехватывающих парковок и цифровую систему, которая будет по заданному алгоритму сопоставлять данные о дорожной обстановке и реальном времени прибытия грузовиков с информацией о загрузке парковки и склада. Это позволит эффективно перенаправлять транспортные средства. Как отметили в презентации участники, прибытие транспорта в течение дня будет равномерным, а в перспективе это позволит сформировать реальный горизонт планирования загрузки каждого конкретного склада в зависимости от места его нахождения, города, дорожной обстановки.

Лучшее решение для кейса АО «ВНИИЖТ» предложила команда «Экипаж» Ульяновского института гражданской авиации им. главного маршала авиации Б.П. Бугаева. Их проект предусматривает сканирование геометрии рельсовой колеи с помощью беспилотника и технологии фотограмметрии. По словам разработчиков, их идею отличают простота сертификации, независимость от движения поездов, а также высокий уровень автономности, которые не требуют привлечения высококвалифицированного персонала в будущем.



Команда «bruteforce\_database» Государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова также заняла первое место, выдвинув перспективную идею для ПАО «МОЭК». В частности, они предложили внедрить в метро тепловой насос на основе туманного и вакуумного охлаждения. С его помощью можно добиться понижения температуры воздуха до 25 градусов Цельсия, а также вывести тепло, выкачивая нагретый воздух на улицу.

**ПУЛЬТ**  
АЛЕКСЕЙ АЛЕЕВ

**Участники на практике применяли такие инструменты, как картирование вовлечённых сторон, дерево корневых причин, таблица ранжирования и проверки гипотез, проблемное интервью и графически-текстовое описание деятельности**





## Снижение москвоцентричности

МЦД освоят территории  
9 областей

**И**стория Московских центральных диаметров (МЦД) насчитывает уже пять лет. 21 ноября 2019 года стартовали D1 (Белорусско-Савёловский) и D2 (Курско-Рижский). В августе 2023 года состоялось открытие Ленинградско-Казанского диаметра (D3), а в сентябре – Калужско-Нижгородского (D4).

Планировалось развитие Ярославско-Павелецкого диаметра (D5), протяжённость которого

должна была составить 89 км. МЦД-5 должен был включать 39 станций, 11 из которых с возможностью пересадок. Однако, как сообщили 11 ноября в пресс-службе Москомархитектуры, проектные работы по пятому диаметру приостановлены.

За время функционирования МЦД ими воспользовались свыше 1 млрд пассажиров. С линий МЦД пассажиры также совершают пересадки на метро, МЦК и пригородные поезда.

В ходе Российской энергетической недели, которая состоялась в Москве в конце сентября, мэр

Москвы Сергей Собянин заявил о планах продления маршрутов МЦД в девять областей: Калужскую, Костромскую, Смоленскую, Тверскую, Ивановскую, Владимирскую, Рязанскую, Тульскую и Ярославскую.

По мнению Сергея Собянина, данный шаг позволит столичной агломерации вырасти с 20 до 30 млн человек.

### Выход в области разовьёт туристический потенциал

Реализация проекта повышения транспортной доступности регионов с Московской агломерацией

приведёт к росту пассажиропотока, увеличению транспортной доступности регионов и улучшению экономических показателей областей и Московской агломерации в целом, считает начальник центра развития пассажирских перевозок АО «ИЭРТ» Роланд Бранзия.

«Реализация проекта даст огромный толчок к росту внутреннего туризма, поскольку с комфортом можно будет добраться из Московской агломерации до центров областей и посетить большое количество достопримечательностей», – рассказал он «Пульту управления».

Кроме того, по словам эксперта, новый транспортный продукт даст импульс градостроительному развитию, созданию внутригородского транспорта и развитию улично-дорожной сети непосредственно в регионах. На ряде промежуточных пунктов следования в центрах областей будут формироваться крупные транспортно-пересадочные узлы.

Значительный рост пассажиропотока прогнозируется в случае прохождения линий МЦД недалеко от крупных аэропортов Московского авиационного узла (МАУ), поскольку они (аэропорты. – Ред.) отсутствуют в таких городах, как Тверь или Тула, считает директор Центра транспортного планирования НИУ ВШЭ Павел Зюзин. По мнению эксперта, даже для жителей тех областей, где аэропорты есть, поездка на пригородных поездах с дешёвым тарифом до МАУ была бы выгоднее исполь-

зования своей собственной воздушной гавани.

### Развитие инфраструктуры, территорий и рынка труда

В Министерстве транспорта Тульской области заявили, что основной задачей «Программы развития железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла до 2030 года и перспективой до 2035 года», разработанной правительством Москвы совместно с ОАО «РЖД», является повышение транспортной доступности регионов, в том числе сокращение интервалов движения пригородных поездов.

Для осуществления проекта в регионах планируется усовершенствовать объекты пассажирской инфраструктуры. В частности, расширение МЦД в Смоленскую область подразумевает как приобретение новых поездов, так и частичную модернизацию железнодорожной инфраструктуры.

Расширение МЦД позитивно повлияет на увеличение автомобильных потоков между несколькими регионами России: Северо-Западным, Северным, Центрально-Чернозёмным и Южным. Например, по территории Смоленской области проходит трасса М1 «Беларусь», являющаяся частью транспортного коридора Берлин – Варшава – Минск – Москва, поэтому прогнозируется рост международных автоперевозок.

Директор Департамента транспорта и дорожного хозяйства Костромской области Евгений Кананин отметил, что при рас-

ширении МЦД благодаря организованному и функционирующему с 2017 года на территории железнодорожного вокзала Кострома-Новая транспортно-пересадочному узлу планируется организовать мультимодальные маршруты «скоростной электропоезд-автобус». Также остановки МЦД в области планируется организовать на станциях Малышково и Нерехта.

Глава Дептранса Костромской области отметил вероятность повышения популярности делового туризма. Расширение МЦД затронет и городское планирование. Генеральный директор фонда «Институт экономики города» Александр Пузанов считает, что участки, находящиеся рядом с линиями диаметров, станут более привлекательными для девелопмента.

Он полагает, что основные изменения коснутся периферийных районов Московской области и граничащих с ней областей. В частности, возрастут гибкость и адаптивность региональных рынков труда. Некоторые организации могут пересмотреть оптимальное место размещения своих производственных площадок и офисов в пределах региона.

Также эксперт отмечает вероятность снижения москвоцентричности трудовой миграции, сравнив его с уменьшением концентрации рабочих мест вдоль Третьего транспортного кольца в Москве по мере развития транспортной инфраструктуры в периферийных районах столицы.

Никита Бондарович



МАРИЯ КИСЕЛЁВА,  
ГЛАВНЫЙ ВНЕШТАТНЫЙ  
ПСИХИАТР-НАРКОЛОГ  
ЦЕНТРАЛЬНОЙ ДИРЕКЦИИ  
ЗДРАВООХРАНЕНИЯ ОАО «РЖД»,  
ПСИХОТЕРАПЕВТ



ЛИЧНЫЙ АРХИВ



## Всё хорошо

Как сохранить рабочий ритм  
во время осенней хандры

**В**осеннее время мы часто испытываем усталость и недостаток энергии. Как в период осенней хандры сохранить рабочий ритм, рассказывает главный внештатный психиатр-нарколог Центральной дирекции здравоохранения ОАО «РЖД», психотерапевт Мария Киселёва.

– Почему меняется наше самочувствие и настроение в период межсезонья?

– Есть два сезона обострения: весна и осень. Весной главная проблема – авитаминоз. Осенью на нас влияют другие моменты. Во-первых, после летних ярких красок и тепла приходит серая гамма, холод, а ещё повышенная влажность, ветер, холод. Появляются и бытовые трудности: многослойность в одежде – это дополнительная тяжесть, устают ноги, спина.

Накладываются ещё и личные или рабочие проблемы. Наконец, нельзя отметить внешние факторы. Например, мы стали очень чувствительны к смене настроения после пандемии коронавируса, особенно если пришлось переболеть ковидом. Трудности нынешней ситуации тоже сказываются. В итоге люди подвержены тревожным расстройствам.

– Как определить, что это не просто минутное плохое настроение, а настоящая хандра, с которой нужно бороться? Что считается её симптомами?

– Если вы говорите себе: «На меня это не похоже», то это та самая осенняя хандра. То есть вы чувствуете, что ваше поведение непривычно для вас. Например, вы начинаете гиперболизированно реагировать на какие-то ситуации. Случилась ерунда, а вы прокручиваете это в голове. Или не можете заснуть, проигрываете сценарии завтрашнего дня, причём видите только негативные варианты развития событий. Мозг цепляется за тревогу.

Есть триада основных симптомов. Первое – стойкое снижение настроения, апатия. Безрадостность, ангедония, когда привычные вещи не радуют, вы не горите, не мечтаете, не строите планы, а просто плывёте по течению, не заглядывая вперёд. А также чувство усталости, истощённости, физической и эмоциональной. Второе – раздражительность, вы взрываетесь





123RF/LEON-MEDIA



АНАТОЛИЙ ШИЛЕПОВ ИДЕ «УДОК»

по мелочам. Третье – тревога, предчувствие чего-то нехорошего, наплыв негативных мыслей. Симптомы не у всех одинаково ярко выражены, но все три обычно присутствуют.

– **Как это проявляется в рабочих ситуациях?**

– Мы раздражаемся по мелочам. Человека это выбивает из колеи. Он капризничает, раздражается. Фоном постоянно идут тревожные мысли, чувство каши в голове, трудно сосредоточиться. А ещё повышается конфликтность. Сотрудники ссорятся. В целом проявляется равнодушие. В период хандры не хочется ничего и никуда. Единственное желание – спрятаться от всех и спать, нам везде некомфортно. Это яркие признаки хандры.

– **Можем ли мы самостоятельно побороть такое состояние? Какие методы порекомендуете?**

– Полезна сезонная витаминотерапия (особенно витамин Д, магний, цинк), хороши и лекарственные препараты, например элеутерококк, который даёт тонус, или пустырник по вечерам для спокойного сна. Но основная работа всё же лежит на нас самих. Главные общие рекомендации – соблюдение режима сна и бодрствования. Не стоит много спать днём, это собьёт ночной сон. Достаточно отдохнуть недолго: попробуйте расслабиться, представить себя в воде, песке.

Зарядка по утрам поможет выработать серотонин, который должен циркулировать в крови, без него не будет тонуса и энергии. Помогает и контрастный душ, он тонизирует и помогает утром проснуться.

Достаточно ранние пробуждения тоже, как ни странно, помогают. Не позволяйте себе спать много и в выходные дни. Иногда мы пытаемся, что называется, отоспаться, но сон до часу дня – вред для организма и для нашего настроения, к тому же это сбивает режим.

Важно правильное питание. Не надо, как медведи, запастись жир на зиму. Хороши простые углеводы, допустим, каши, они дают выброс энергии, которая медленно расходуется в течение дня.

– **Есть какие-то особые практики, методики, которые помогают улучшить настроение и разогнать тревогу?**

– Старайтесь насыщать себя положительными эмоциями, замечать всё хорошее в мелочах. Во время осенней хандры внимание цепляется за негатив, а мозг быстро к этому привыкает. Если мы привыкли стрессом реагировать на стресс, мозг будет выдавать одну и ту же реакцию. Поэтому надо зафиксироваться на позитиве. Замечать приятное, красивое, хорошее, доброе.

Скажем, принимаем вечером душ – и понимаем, что он нас согревает, создаёт уют, чувство защищённости. Внимательно отнеситесь и к своему спальному месту. Пусть одеяло и подушка будут тёплыми, пушистыми, а постельное бельё красивым и комфортным. Хорошо помогает уснуть специальное утяжелённое одеяло, это подтверждают исследования нейропсихологов.

После работы используйте приём «пустая голова». Поможет быстрая ходьба или медленный бег, причём лучше в тишине либо, если бегае под музыку, без слов. Мы и так насыщены событиями и общением днём – надо дать мозгу отдохнуть. Не отвергайте спорт, например плавание – идеальный вариант нагрузки, чтобы успокоиться и снять стресс.

– **Как можно помочь себе на рабочем месте?**

– Во время рабочего дня выделяйте по несколько минут на разминку. Разгоните кровь. В перерывах можно использовать термопрактики: открыть окно, подышать, особенно если чувствуете тревогу, раздражение.

Пустите воздух в помещение, насытите мозг кислородом. Хорошо умыться холодной водой, если накатывает гнев или плаксивость. Задержите дыхание, потом дышите глубоко и медленно. Это замедляет сердцебиение, подавляет негативные эмоции.

Кто-то устаёт от обилия общения с коллегами. А у кого-то рабочее место без людей или замкнутое, например у машиниста электровоза. Как использовать это во благо? Взбодрите себя: можно читать стихи, петь. Это похоже на технику, когда мы идём в лес, в безлюдное пространство, чтобы там прокричаться. Мы, люди, копим эмоции, не давая им выхода, но надо давать им выброс.

Также хорошо помогает самомассаж. В стрессе мышцы спазмируются, а это ухудшает и самочувствие, отсюда плохое настроение. Массируйте шейно-воротниковую зону.

---

**Полезно устраивать цветные дни. Осенью обычно скучно, грустно. А если мы надеваем яркое, это повышает настроение. Объявите какой-то из рабочих дней «жёлтым» или «красным», чтобы прийти на работу одетыми в такие цвета**

---

Переключиться поможет и работа с мышцами. На четыре счёта сжимаем пальцы в кулак, на четыре счёта удерживаем напряжение, стараясь сжать ещё сильнее, будто хотим раздавить шарик в кулаке, на четыре счёта медленное расслабление и на четыре счёта релаксация – представляем ладонь в тёплой воде.

– **Есть ли техники, которые можно применять вместе, в рабочем коллективе?**

– Конечно. Помните школьные пятиминутки? Такую физкультурную пятиминутку хорошо проводить коллективно. К тому же это поднимет всем настроение, все посмеются, атмосфера разрядится. Кстати, стоит помнить, что каждый человек в коллективе несёт ответственность и за общий настрой. Старайтесь избегать негатива, старайтесь подбодрить и себя, и ближ-

него. Это гигиена общения и создание позитивной командной атмосферы.

Хорошая практика – устраивать весёлые пятиминутки. Можно рассказать анекдоты, посмотреть вместе забавные видео с животными или шутками. Например, на недавнем нашем мероприятии в депо Лихоборы мы читали детские сочинения из Интернета, это помогло переключиться, посмеяться.

Полезно устраивать цветные дни. Осенью обычно скучно, грустно. А если мы надеваем яркое, это повышает настроение. Объявите какой-то из рабочих дней «жёлтым» или «красным», чтобы прийти на работу одетыми в такие цвета.

Помогает игра в фанты. Из коробки с заданиями раз в час каждый сотрудник вытаскивает по заданию: попрыгать на одной ножке, спеть что-то, рассказать стишок или смешной случай. Это поднимает настроение.

Мы проводим такие занятия, первые разы люди смущаются, но потом понимают, как это здорово. Такие игры на рабочем месте становятся традицией. Эта практика на предприятиях компании существует уже около 10 лет, сотрудники участвуют с удовольствием.

В целом профилактика выгорания и хандры у нас на первом месте, это лучше, чем потом лечить неврозы, депрессию или пристрастия к вредным привычкам. Поэтому мы берём на вооружение подобные техники, считаем, что на рабочих местах нужно проводить такие командообразующие игры и тренинги, чтобы помогать железнодорожникам бороться с негативным настроением и стрессами. Работаем над проектом плана таких мероприятий, которые будет правильно внедрять на всей сети железных дорог.

**ПУЛЬТ**

БЕСЕДОВАЛА МАРИНА ЛЕПИНА





ИВАН ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

## Паровоз на восток

Новосибирский вокзал – ворота города трудовой доблести

Сегодня Новосибирск – третий по численности населения город страны, один из крупнейших научных и промышленных центров России. Этот город возник исключительно благодаря

Транссибу, или, как называлась эта грандиозная железная дорога первоначально, Великому Сибирскому пути.

Решение о строительстве магистрали было принято в 1891 году. Дорога должна была связать европейскую и азиатскую части Российской империи и, став частью мировой железнодорожной сети,

обеспечить сухопутное сообщение между западноевропейским побережьем Атлантического океана и Тихоокеанским регионом на востоке континента.

### Два берега у одной реки

На пути будущей трассы была непроходимая тайга, горы, болота и несколько крупных полноводных

рек. Одна из них – Обь, через которую необходимо было построить железнодорожный мост.

С одной стороны железная дорога шла от Челябинска через Омск до левого берега Оби, с другой – от Красноярска к правому берегу Оби. При этом по обоим участкам железной дороги уже открылось временное движение, а пока шло



RU.WIKIPEDIA.ORG

Практически сразу же после начала строительства железнодорожного моста через Обь в 1893 году было построено и здание станции – временный, очень скромный и даже аскетичный одноэтажный деревянный вокзал



ТАСС



# История➤



строительство моста через Обь, сообщение осуществлялось посредством паромной переправы, а в зимний период – по временной ледовой дороге, по которой были уложены железнодорожные пути. Для обеспечения строительства и осуществления железнодорожных перевозок возникло поселение под неприятным названием Новая Деревня. История сохранила даже точную дату основания этого образования – 30 апреля 1893 года. Однако очень скоро, уже в 1894 году, Новая Деревня была переименована в поселок Александровский (в честь императора Александра III, инициатора строительства Транссиба), а ещё через год, в 1895 году, посёлок получил название Новониколаевский (в честь вступившего к тому моменту на трон императора Николая II). На картах же это небольшое поселение ещё долгое время именовалось просто Обь – по названию реки.

Берега Оби при этом стали как бы границей между двумя крупными участками Транссиба – Западно-Сибирской и Средне-Сибирской железными дорогами.

**Строительство моста совпало с рождением вокзала**  
Практически сразу же после начала строительства железнодорожного моста через Обь длиной 858 м в 1893 году было построено и здание станции – временный, очень скромный и даже аскетичный одноэтажный деревянный вокзал. По мере продолжения строительства, разрастания посёлка и увеличения объёма перевозок возрастала нагрузка на вокзал и сопутствующую ему инфраструктуру.

В 1897 году вокзал был перестроен, в нём появились багажное отделение, залы ожидания разных классов, почта, телеграф и даже буфет. В 1906 году была добавлена двухэтажная каменная при-

стройка, а в 1914 году – ещё одна, с другой стороны основного здания вокзала.

Изменилось и название станции: с 1909 года посёлок и находящийся на его территории вокзал стал называться Новониколаевск-1-Пассажирский. Посёлок постепенно стал городом. Если в момент основания в нём насчитывалось около 600 жителей, то к началу XX века его население составляло уже 15 тыс. человек, а к 1914 году выросло до 60 тыс.

За 20 лет своего существования бывший крохотный посёлок стал не только крупной узловой железнодорожной станцией, но и важнейшим центром целого региона огромной страны. Уже тогда назрела необходимость реконструкции вокзала, так как он теперь с большим трудом справлялся с возросшей нагрузкой. Однако тут вмешались глобальные исторические процессы – Первая мировая война, последовавшие за ней революции, становление молодой Советской республики. В 1926 году Новониколаевск получил своё нынешнее имя – Новосибирск.

К вопросу реконструкции вокзала удалось вернуться лишь в период индустриализации, в самом конце 20-х годов XX века. Справедливо полагая, что город, население которого к тому моменту уже превысило 100 тыс. человек, не сможет самостоятельно решить вопрос строительства нового вокзала, городские власти Новосибирска совместно с администрацией Омской железной дороги обратились с просьбой о разработке проекта в Московское архитектурное общество.

**Был объявлен всесоюзный творческий конкурс, на который было представлено 45 оригинальных архитектурных проектов. Из них 13 дошли до финала и получили высокую оценку жюри, которое возглавлял знаменитый архитектор академик Щусев**

## Всесоюзный творческий конкурс

Был объявлен всесоюзный творческий конкурс, на который было представлено 45 оригинальных архитектурных проектов. Из них 13 дошли до финала и получили высокую оценку жюри (которое возглавлял знаменитый архитектор академик Щусев). В итоге победителем конкурса в марте 1930 года был признан проект молодого архитектора Георгия Ипполитовича Волошинова под девизом «Прямое движение». Выполненный в традициях конструктивиз-

ма, лаконичный и яркий проект отличался оригинальностью, смелыми инженерными решениями функциональных и эстетических задач. Однако у горсовета Новосибирска и городской общественности к проекту Волошинова возникли многочисленные претензии. Автор попытался учесть замечания заказчика, но тогда вопросы к проекту появились у руководства треста «Сибстройпуть», силами которого должно было осуществляться строительство вокзала. Затем в немилость попал конструктивизм, на согласование проекта ушло ещё не-

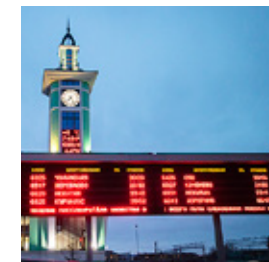
которое время. К дальнейшей работе над проектом был привлечён архитектор Борис Александрович Гордеев, а чуть позже Григорий Борисович Бархин и Александр Зиновьевич Гринберг. Так был найден компромисс, но инженерные и архитектурные достоинства первоначального проекта Волошинова в процессе доработки были утрачены (венцом карьеры Волошинова стал проект реконструкции Курского вокзала в Москве).

Работы по строительству вокзала в Новосибирске продолжались до 25 января 1939 года.

В 1999 году был проведён капитальный ремонт здания – обновлены фасады и облицовка стен и пола, частично заменено остекление. В 2006 году был построен павильон пригородного сообщения с часовой башней, и теперь общий контур вокзала стал ещё больше напоминать очертания паровоза, устремлённого в своём движении на восток. В последующие годы проводились и другие работы, призванные сделать его более удобным и комфортным.

На сегодняшний день площадь вокзала Новосибирск-Главный составляет около 30 тыс. кв. м, и он может одновременно принимать почти 4 тыс. пассажиров.

Дмитрий Пучков





# Библиотека Корпоративного университета РЖД»



Филипп  
СЕМЁНЧЕВ  
«48 ПРАВИЛ  
БЕРЕЖЛИВОЙ  
КУЛЬТУРЫ»  
Издательство  
RIDERO  
2021 ГОД



Алина Андреева,  
БИЗНЕС-ТРЕНЕР  
КОРПОРАТИВНОГО  
УНИВЕРСИТЕТА РЖД

АНДРЕЙ ПАВЛОВ

„Что такое культура? В общем смысле это то, что делают люди каждый день, когда за ними не наблюдают. Известное высказывание Питера Друкера «Корпоративная культура ест стратегию на завтрак» означает: какой бы сильной, своевременной и конкурентной ни была стратегия компании, люди всё равно каждый день будут делать то, к чему привыкли, считают правильным и удобным. И эта книга именно о том, как сделать правильными, понятными и удобными повседневные действия людей в компании. Как трансформировать их отношение к изменениям в лучшую сторону, а не «причинять изменения», как начать практиковать не реактивную, а проактивную позицию в ежедневной работе и видеть не проблемы, а задачи и т.п.

«48 правил бережливой культуры» – это не просто продолжение темы культуры бережливого отношения в работе и к работе, повседневной жизни и вообще ко всем процессам, к которым имеешь отношение каждый день. Это своеобразный сборник простых, понятных и работающих бережливых «татуировок». Автор приводит ёмкие и приглашающие примеры и рассказывает о нюансах такого повседневного управления изменениями. Эту книгу можно начать читать с любой страницы: открывай любое из 48 правил и применяй на практике. В заключение хотелось бы предложить применить метод, изложенный автором, – ОВД: Осознайте материал, сделайте Вывод, предпринимайте Действия незамедлительно. Хотя бы одно самое небольшое действие. Так у вас через неделю будет уже семь небольших улучшений в выбранной вами сфере. Или ноль. Решать вам.



Брайан Моран,  
Майкл  
Леннингтон  
«12 НЕДЕЛЬ  
В ГОДУ. КАК ЗА 12  
НЕДЕЛЬ СДЕЛАТЬ  
БОЛЬШЕ, ЧЕМ  
ДРУГИЕ УСПЕВАЮТ  
ЗА 12 МЕСЯЦЕВ»  
Издательство  
«МАНН,  
ИВАНОВ  
И ФЕРБЕР»  
2024 ГОД



Степан Метелев,  
БИЗНЕС-ТРЕНЕР  
КОРПОРАТИВНОГО  
УНИВЕРСИТЕТА РЖД

ЛИЧНЫЙ АРХИВ

„Это, пожалуй, самая актуальная книга для конца года. Она поможет посмотреть на планирование и традиционное «начну с 1 января!» по-другому, с точки зрения эффективности: не просто достигать результата, делать это быстрее и лучше. Главная идея книги в том, что привычка планировать достижение любых наших целей в течение года способна снижать концентрацию и усилия, ведь ещё весь год впереди! Но за 12 недель всего можно достичь быстрее. И если что-то пойдёт не по плану в течение этих 12 недель, то есть ещё три попытки в течение года. Это более чем работает, потому что цель оказывается под постоянным наблюдением в рамках каждой недели и даже дня, в случае необходимости уточняется и корректируется.

Плюсом подобного подхода является и то, что планирование в рамках 12 недель никак не привязывает нас ни ко времени года, ни к сезону, а значит, ответственность всегда на нас, а не на погоде или календаре. Кстати, об ответственности. Авторы дают, на мой взгляд, очень крутое определение, позволяющее повысить уровень осознанности не только для личных, но и для рабочих целей: «Ответственность – это не последствия, это контроль».

В целом, прочитав книгу, вы узнаете, как за неделю сделать больше для достижения цели, чем за месяц, если посмотреть на жизнь по-другому и не откладывать действительно важное и желанное.



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

---