

# ПУЛЬТ УПРАВЛЕНИЯ

№ 08 (94) 2023

ЖУРНАЛ ДЛЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ КОМПАНИЙ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

[WWW.PULT.GUDOK.RU](http://WWW.PULT.GUDOK.RU)



# 2

трлн руб.

составит стоимость  
реализации третьего этапа  
развития Восточного полигона



## Недальний Восток

ПЕРЕСТРОЙКА ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕПОЧЕК СТАНОВИТСЯ  
ДРАЙВЕРОМ ИНВЕСТИЦИОННОГО БУМА

СТР. 6

ЭЛЕКТРОННАЯ ВЕРСИЯ СВЕЖЕГО  
НОМЕРА ГАЗЕТЫ  
ВСЕГДА РЯДОМ,



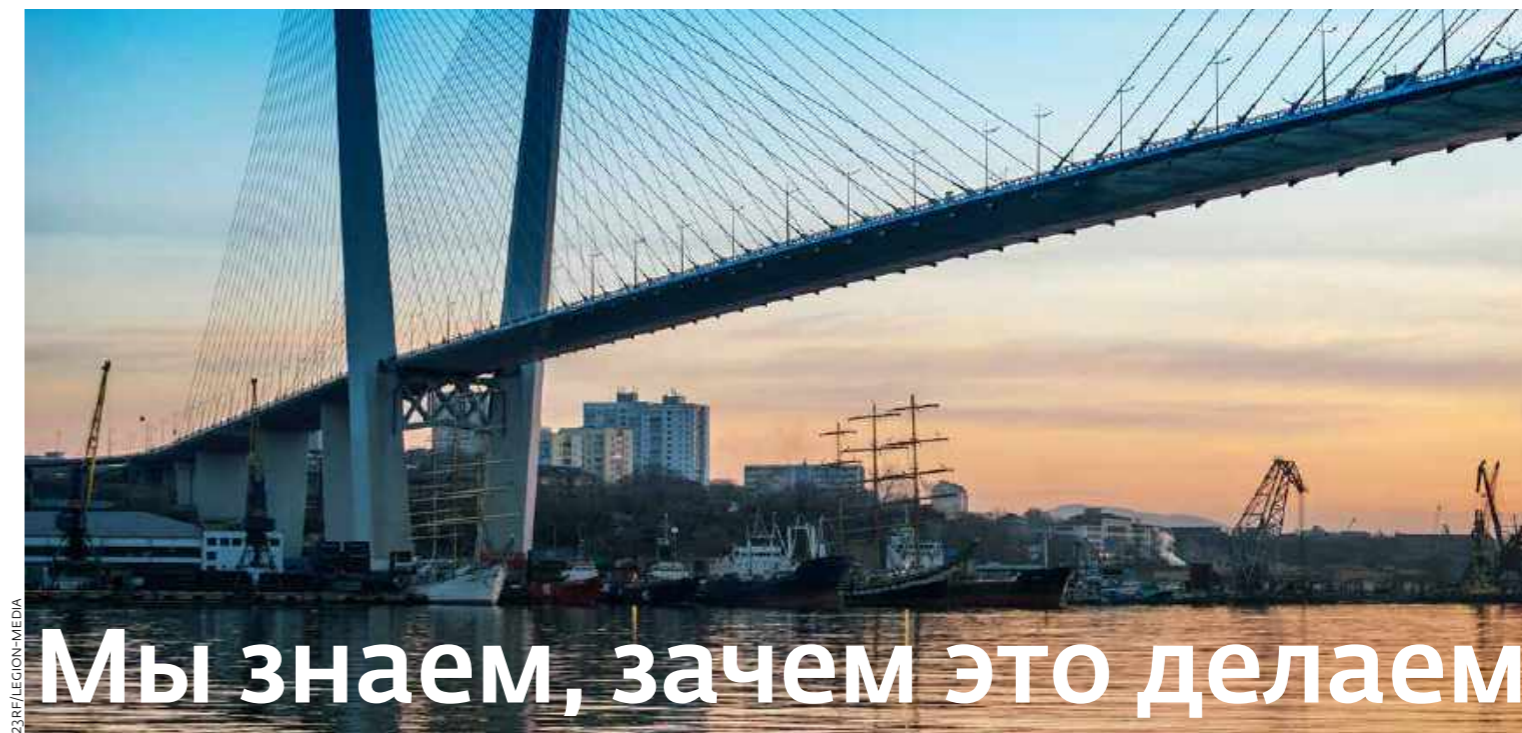
ВСЕГДА ПОД РУКОЙ



12+

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

От редакции



Мы знаем, зачем это делаем

Одним из важнейших событий сентября стал Восточный экономический форум во Владивостоке, который собрал руководителей страны, зарубежных гостей, крупные российские компании. В каком-то смысле принимающей стороной можно назвать весь Дальний Восток, в последнее время приковывающий внимание не только всей страны, но и соседей – как дружественных, так и не очень. Такой интерес легко объяснить: огромная территория, мощный потенциал, инвестиционные перспективы. В целом динамика инвестиций на Дальнем Востоке в три раза опережает общероссийский показатель: если с 2014 года по 2022-й рост инвестиций в основной капитал по всей стране составил 13%, то на Дальнем Востоке – 39%.

«Дальневосточный федеральный округ – это 40% территории Российской Федерации. Здесь находится почти половина наших лесов и запасов золота, больше 70% рыбы, алмазов, свыше 30% титана, меди и так далее. Работают важнейшие, стратегические предприятия, морские порты и железные дороги. Словом, роль Дальнего Востока для нашей страны, для её будущего, для

позиций России в многополярном мире исключительно велика», – заявил на пленарной сессии VIII Восточного экономического форума президент РФ Владимир Путин.

Глава государства подчеркнул, что опережающее развитие Дальнего Востока является для страны абсолютным приоритетом на весь XXI век. Совершенно очевидно, что драйвером эволюции региона является транспортная отрасль, в частности развитие Восточного полигона. На состоявшейся сессии «Новая логистика Дальнего Востока – «белый лебедь» экономики России» генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров отметил, что вызовы лишь закаляют волю к победе. «Чем нам тяжелее, тем мы активнее думаем и развиваемся», – сказал он. Во второй половине прошлого года впервые за всю историю на восток было отправлено больше грузов, чем в западном направлении, и эта тенденция сохраняется. Для выполнения задач по увеличению провозной способности Восточного полигона продолжается модернизация БАМа и Транссиба. Стоимость реализации третьего этапа оценивается в рекордные 2 трлн руб.

## ТЕМА НОМЕРА

# Восточный экономический форум



МАКСИМ ГРИГОРЬЕВ/ТАСС

**Оперативка**  
4–5 Отраслевые новости

**Тема номера**  
**Восточный экономический форум**  
6–11 Недалёкий Восток  
Перестройка логистических цепочек становится драйвером инвестиционного бума  
12–13 Морской узел  
Страна трёх океанов должна развивать мультимодальную логистику  
14–19 Совместные планы  
На полях Восточного экономического форума РЖД заключили ряд соглашений

**Революция 4.0**  
20–25 Синергия возможностей  
РЖД развивают цифровые логистические сервисы

**Год здоровья**  
26–29 Врачебные кабинеты открыты для всех  
«РЖД-Медицина» действует на опережение

**Клиентоориентированность**  
30–37 Собрать пазл  
Системный подход к выбору мультимодальных маршрутов в пригородном пассажирском комплексе

**Управление**  
38–39 «Фабрика процессов» повышает эффективность труда  
Платформа для отработки навыков и обмена опытом в действии  
40–41 Новый подход  
В РЖД нормируют труд работников станции

**Образование**  
42–47 За дипломом в Россию  
Африканцы интересуются отраслевым образованием  
48–51 Миссия выполнена  
Отраслевые вузы вошли в международный рейтинг  
52–57 Экосистема для занятий и жизни  
Отраслевые вузы включены в российскую сеть кампусов  
58–59 В знании – сила  
ОАО «РЖД» повышает профкомпетенции студентов вузов

**История**  
60–63 Строительство Варшавско-Венской дороги стало пробным шаром  
Вопрос о концессиях в Российской империи был решён в середине 1860-х годов

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

### РЕДАКЦИЯ

#### ДИРЕКЦИЯ

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР  
Е.С. Мельникова  
ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА  
С.Ф. Шатковский

#### РЕДАКТОРАТ

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

#### Служба выпуска

Выпускающий редактор М.А. Лобов  
Бильдиректор Е.Н. Малышева  
Предпечатная подготовка, вёрстка  
Т.В. Мациевская  
Цветокоррекция М.Ю. Саянов

#### КОРРЕКТУРА

Заведующая отделом О.В. Подколзина

#### Над номером работали:

Алексей Алеев, Юлия Антич,  
Сергей Волков, Владимир Максаков,  
Виталий Маслюк, Ольга Шелкова

#### Фото на обложке:

123RF/LEGION-MEDIA

Информация о стратегическом партнёре – НПФ «Благосостояние» – в рамках конкурса «Доска почёта» размещается на правах рекламы

#### Отдел распространения:

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

#### Учредитель и издатель:

АО «Издательский дом «Гудок»

Адрес учредителя, издателя и редакции:

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

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

E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

Перепечатка материалов без согласия

АО «Издательский дом «Гудок» запрещена.

Подписано по графику: 26.09.2023 г.

Подписано фактически: 26.09.2023 г.

Издание зарегистрировано в Федеральной службе

по надзору в сфере связи,

информационных технологий

и массовых коммуникаций.

Свидетельство о регистрации:

Эл № ФС 77-70104 от 16 июня 2017 года

# Оперативка

## Городская электричка приросла четвертым диаметром



Церемония запуска пассажирского движения на четвертом Московском центральном диаметре (МЦД-4) состоялась 9 сентября с участием президента РФ Владимира Путина. В мероприятии также приняли участие генеральный директор – председатель правления

ОАО «РЖД» Олег Белозёров, мэр Москвы Сергей Собянин и губернатор Московской области Андрей Воробьёв. Длина МЦД-4 – 86 км. Благодаря его запуску сквозным сообщением будут охвачены 8 из 10 радиальных направлений Московской агломерации, а также

связаны 7 из 10 столичных вокзалов. Чтобы соединить никогда прежде не связанные киевское и горьковское направления, железнодорожники построили новую Киевско-Смоленскую соединительную ветвь, а существующие участки расширили дополнительными главными путями. В частно-

сти, построены 3-й главный путь Солнечная – Апрелевка, 4-й главный путь Киевский вокзал – Апрелевка. Реконструированы участки Беговая – Савёловская, Марьино Роща – Каланчёвская, Каланчёвская – Курская, Курская – Карачарово. Был возведён комплекс из трёх железнодорожных восьмипролётных эстакад протяжённостью более 340 м на участке Площадь Трёх Вокзалов – Курская. Киевско-Смоленская соединительная ветвь в значительной степени состоит из искусственных сооружений: путепроводов, мостов и эстакад для исключения пересечений с городскими магистралями. За первые 10 дней с момента запуска МЦД-4 пассажиропоток на этом направлении вырос на 29%.

## Мост через Колу

РЖД открыли движение по автодорожному мосту через реку Кола в Мурманской области. Его построили взамен существующей конструкции, которая мешает модернизации станции Выходной. Этот объект – часть проекта по созданию железнодорожной линии Выходной – Лавна, сообщает телеграм-канал РЖД. Длина моста – 397 м, он имеет 14 пролётов и 15 опор. Сама конструкция была собрана предыдущими застройщиками. Железнодорожники закончили эту работу: уложили

асфальт на мосту и подходах, установили элементы ограждения, освещения и провели отделочные работы. Теперь, когда новый объект готов, нужно демонтировать старый мост, чтобы продолжить развитие станции Выходной. В рамках реализации проекта по строительству ближних железнодорожных подходов к порту Лавна предусмотрено устройство железнодорожной линии в 46 км, 11 искусственных сооружений, а также двух тяговых подстанций, сообщили в Ространсмодернизации.



## НЕ ПРОСТО СЛОВА



Мы продолжим модернизацию БАМа и Транссиба. Темпы здесь нужно, безусловно, наращивать, в том числе с помощью механизмов концессии, привлечения частного капитала для строительства мостов, тоннелей и путепроводов. В этой связи отмечу, что по инициативе частных инвесторов прокладывается Тихоокеанская железная дорога, возводится новый порт на побережье Охотского моря. Это позволит задействовать ресурсы Якутии и севера Хабаровского края, обеспечить прямой выход на рынки АТР. Наши крупные компании строят сейчас новый морской порт на Таймыре, модернизируют железнодорожную магистраль Пангоды – Надым на Ямале. Таких примеров много, когда бизнес вкладывается, что называется, вдолгую в логистические, транспортные, энергетические проекты, в строительство железных дорог и автомобильных трасс, морских терминалов и аэропортов. Я прошу правительство, коллег в регионах активно опираться на этот ресурс, чтобы и государственные, и частные вложения давали синергетический эффект для обновления инфраструктуры, социальной сферы, пространственного развития регионов да и страны в целом.

**В. Путин,**  
президент РФ  
Выступление на пленарном заседании  
VIII Восточного экономического  
форума

## Заём в цифровом формате

ОАО «РЖД» стало победителем в номинации «Эмитент года» национальной премии в области цифровых финансовых активов за реализацию в 2023 году сделки на рынке цифровых финансовых активов (ЦФА). 16 июня 2023 года на платформе «Мастерчейн» ОАО «РЖД» заключена сделка по пилотному выпуску ЦФА на сумму 15 млрд руб. Срок обращения ЦФА составляет 180 дней, ставка – 8,45% годовых. В роли инвестора выступил «ВТБ Факторинг». Это позволило значительно увеличить капитализацию рынка ЦФА, а также доказало приверженность

ОАО «РЖД» реализации новаторских финансовых продуктов.

Для ОАО «РЖД» сделка стала первым опытом привлечения заёмного капитала в цифровом формате с использованием смарт-контракта. «По мере появления новых продуктов эволюция наших отношений прошла от классического регрессного и безрегрессного факторинга через программы финансирования поставщиков ОАО «РЖД» по агентскому договору и вылилась в крупнейшую на рынке сделку с цифровыми активами», – сказал генеральный директор «ВТБ Факторинг» Игорь Внуков.

## Надежды оправдываются



ОАО «РЖД», Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики (КРДВ) и АО «РЖД Логистика» на площадке ВЭФ-2023 подписали соглашение о дальнейших шагах по обеспечению железнодорожной инфраструктурой территории опережающего развития «Приморье». Подписи под документом поставили заместитель генерального директора – начальник ЦФТО ОАО «РЖД» Алексей Шило, генеральный директор КРДВ Николай Запругаев и генеральный директор АО «РЖД Логистика» Дмитрий Мурев. В рамках проекта будет построен терминал «Приморье», запланировано развитие инфраструктуры железнодорожной станции Надеждинская Дальневосточной железной дороги.

# Тема номера Восточный экономический форум»



## Недальний Восток

## Перестройка логистических цепочек становится драйвером инвестиционного бума

**К**онцепция, согласно которой непредсказуемые события – так называемый чёрный лебедь – ведут к негативным последствиям, придумана Нассимом Николом Талебом. Тема получила своё развитие как в философии, так и в экономике. Следуя её логике, «серые лебеди» – события, ожидаемые более чем на 50%, при которых риски поддаются расчётам. Что касается «белых лебедей», то это частично спрогнозированные события с позитивным исходом.

Прилёт «белого лебедя» на сессию второго дня VIII Восточного экономического форума – 2023 о новой логистике Дальнего Востока стал знаковым событием. В ходе обсуждения прежде всего шла речь об освоении Россией азиатских рынков.

### Разворот на азиатское направление

Выступая на этой сессии, генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров обозначил тенденцию разворота грузопотока на восток. По данным ОАО «РЖД», во второй половине 2022 года впервые за всю историю больший объём грузов поехал на восток, а не на запад. Установлен исторический рекорд перевозки по Восточному полигону – 275 млн тонн грузов в разных направлениях. С начала 2023 года погрузка в восточном направлении выросла на 5,6% к прошлому году. Экспорт на Восток увеличился на 8%. Глава холдинга подчеркнул, что для достижения этих показателей и сохранения баланса перевозок следовали Временным правилам определения очерёдности перевозок грузов и решениям Правительства РФ.

«Они формируют приоритет перевозок. Руководствуясь ими, мы оптимизируем и расставляем грузы по очередям. Временные правила выстраиваются по»

# Тема номера Восточный экономический форум»



СЕРГЕЙ ГУСЕВ / ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

средством разных вариантов – административных, законодательных и рыночных», – сказал Олег Белозёров.

Кроме того, он отметил совместную работу и диалог государственных органов, ведомств, ОАО «РЖД», российских операторов и стивидорных компаний, позволившие справиться с последствиями геополитических вызовов.

Заинтересованность в развитии связей и экономическом взаимодействии с РФ проявляют сегодня ряд дружественных стран. Об этом свидетельствуют многочисленные делегации из Китая, Индии, Мьянмы, Филиппин, Лаоса и Монголии, приехавшие во Владивосток.

В текущих реалиях Дальний Восток выступает естественным хабом для включения всей российской экономики в азиатскую систему международных и хозяйственных связей.

Выступая на пленарном заседании ВЭФ-2023, президент РФ Владимир Путин сказал: «Мы продолжим модернизацию БАМа и Транссиба».

Глава государства призвал расширять действующие логистические маршруты, открывать новые коридоры перевозки грузов, активно привлекать частные инвестиции в проекты транспортной инфраструктуры на Дальнем Востоке и в Арктике. Реализация транспортных проектов, по его мнению, важна для поддержки деловых инициатив и в целом для экономики Арктики и Дальнего Востока, их жителей.

## Привлечение частного капитала

Владимир Путин призвал участников форума активно привлекать частные инвестиции в проекты

## В текущих реалиях Дальний Восток выступает естественным хабом для включения всей российской экономики в азиатскую систему международных и хозяйственных связей

транспортной инфраструктуры на Дальнем Востоке и в Арктике. Они могут дать синергетический эффект для обновления инфраструктуры, социальной сферы, пространственного развития регионов да и страны в целом. «В этой связи отмечу, что по инициативе частных инвесторов прокладывается Тихоокеанская железная дорога, возводится новый порт на побережье Охотского моря. Это позволит задействовать ресурсы Якутии и севера Хабаровского края, обеспечить прямой выход на рынки АТР», – пояснил президент. Одним из вариантов привлечения частных инвестиций он назвал механизм заключения концессий.

На полях ВЭФ генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров, вице-президент Газпромбанка Павел Бруссер и председатель совета директоров «Бамтоннельстрой-Мост» Руслан Байсаров подписали соглашение о совместной реализации четырёх крупных проектов. Речь идёт о создании моста через реку Амур и трёх тоннелей – дублёров действующих (эти планы могут быть реализованы после принятия решения правительства о деталях третьего этапа развития Восточного полигона).

16 сентября в ходе круглого стола на тему развития и использования портовой инфраструктуры стивидорных компаний, сосредоточенных в Ванинском районе Хабаровского края, заместитель генерального директора по сопровождению инвестиционных проектов АО «Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики» Сергей Скалий подчеркнул, что с точки зрения возможностей инвесторов Дальний Восток – уникально привлекательный регион, здесь они получают административные и иные виды преференций в обмен на реализацию инвестпроекта. «С 2015 года на Дальнем Востоке реализуется свыше 1,8 тыс. инвестиционных проектов, из них порядка 456 в сфере логистики: это транспортные пред-

приятия, строительство портов и ТЛЦ, – рассказы-вал Сергей Скалий. – Процент их выполнения здесь один из самых высоких – реализовано уже порядка 30% проектов». При этом он отметил, что сейчас транспортная отрасль на Дальнем Востоке переживает бурный рост. Новые порты строятся по всему побережью – начиная от Чукотки и заканчивая югом Приморского края.

«Поэтому очень важна роль РЖД в части решения вопросов по доставке грузов в эти точки. А ОАО «РЖД» принимает все возможные меры по устранению возникающих препятствий для развития и строительства инфраструктуры», – сказал Сергей Скалий.

В то же время продолжается тренд на контейнеризацию различных видов грузов. Это влечёт за собой строительство новых сухопутных и морских терминалов. На текущий момент доля транспортировки грузов в контейнерах находится на уровне 5%, однако в ОАО «РЖД» планируется увеличить объём таких перевозок до двузначного показателя.

Председатель совета директоров компании FESCO Андрей Северилов считает, что в РФ сегодня вполне хватает терминальной морской инфраструктуры и флота для перевозки и перевалки контейнеров, исключение составляет только Северный морской путь. Ключевая проблема кроется в недостаточности деловой активности российского бизнеса на мировых рынках. При этом он не исключает, что, когда снова появится транзит, нам понадобятся дополнительные мощности и контейнеровозы.

## Взгляд в будущее

Директор Департамента исследований и прогнозирования Банка России Александр Морозов считает, что транспортная инфраструктура является каркасом экономики России. «Развивать отечественную инфраструктуру необходимо точно, так как мы всегда ис-

**С начала 2023 года погрузка в восточном направлении выросла на 5,6% к прошлому году. Экспорт на Восток увеличен на 8%**

# Тема номера Восточный экономический форум



ВЛАДИМИР МИРНОВ / ТАСС



СЕРГЕЙ ТУСЕВ / ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

## Согласно индикативным параметрам прогноза погрузки на сети ОАО «РЖД», к 2031 году прирост оценивается на уровне порядка 20% (+250 млн тонн грузов) по отношению к показателям 2022 года

ходим из бюджета. Очень важно грамотно распределить свои ресурсы», – уточнил он.

На полях конференции-форсайт «Из 2013–2023 в 2014–2030», которая состоялась в Москве 20 сентября, участники поделились оценками долгосрочных прогнозов погрузки и предложениями по развитию инфраструктуры на ближайшие 7–12 лет. Согласно индикативным параметрам прогноза погрузки на сети ОАО «РЖД», к 2031 году прирост оценивается на уровне порядка 20% (+250 млн тонн грузов) по отношению к показателям 2022 года, а в 2035-м – на 33% (+410 млн тонн). Ожидается, что объём погрузки будет увеличиваться по всем номенклатурам грузов.

Чтобы обеспечить перевозку, необходимо соответствующее, даже опережающее развитие инфраструк-

туры. Так, пропускная способность Восточного полигона к 2030 году должна составить минимум 210 млн тонн, на северо-западном направлении – 220 млн тонн (с учётом строительства ВСМ Москва – Санкт-Петербург), в направлении Азово-Черноморского бассейна – 152 млн тонн. Далее, уже в 2032 году провозная способность Восточного полигона оценивается в 255 млн тонн, северо-западного направления на горизонте 2035 года – не менее 250 млн тонн и на азовско-черноморском направлении – порядка 200 млн тонн.

Владимир Путин отмечал ранее, что к 2030 году планируется удвоить общую мощность морских портов Арктического бассейна. Если в прошлом году она составила 123 млн тонн, то к концу десятилетия должна выйти на уровень 252 млн тонн, в том числе за счёт

строительства новых терминалов, расширения железнодорожных подходов.

По словам начальника Департамента экономической конъюнктуры и стратегического развития ОАО «РЖД» Антона Рышкова, при стратегическом планировании специалисты холдинга оценивают все тенденции и прогнозы достаточно сбалансированно, учитывая в том числе перспективы и темпы строительства инфраструктурных объектов РФ. «Мы наблюдаем чёткое увеличение потока грузов на восток. Мне кажется, что уже подошел момент, когда можно рассмотреть вопрос об уточнении транспортной стратегии. Некоторые вещи нужно проанализировать и переосмыслить», – считает он.

По мнению президента РСПП Александра Шохина, сейчас набирает обороты конкуренция на мировом транспортном рынке, открываются новые коридоры. Чем энергичнее будут развиваться логистика и транспортная инфраструктура РФ, тем эффективнее Россия встроится в эту глобальную проблематику и сохранит свой потенциал. Поворот на восток – это не только Восточный полигон, это использование и развитие других транспортных цепочек, это Севморпуть и СШХ. «Реализация проектов строительства портов Индиго и

Енисей позволит разгрузить Восточный полигон. Будут задействованы меридианные маршруты, и тогда можем поворачиваться на восток, идя на север и даже на юг», – поясняет Александр Шохин.

О важности развития транспортных коридоров на территории России говорил и вице-президент Центра экономической инфраструктуры Дмитрий Шульц. По его оценкам, Европейский союз будет замедляться и его можно считать одним из наиболее пострадавших регионов. В этом ключе необходимо развивать взаимодействие с новыми внеблоковыми партнёрами и выходить на рынки дружественных и нейтральных стран.

По словам президента хозяйственного партнёрства «Новый экономический рост» Михаила Дмитриева, действительность такова, что с учётом комплексной конъюнктуры рынка старые сценарии будут восприниматься по-новому, и по мере этого уже появятся новые прогнозные сценарии. «Последние годы мы формировали развитие российского экспорта, исходя из декаплинга мировой экономики, взяв в расчёт энергетический переход», – отметил эксперт, выступая на сессии «Макроэкономика» на полях конференции-форсайт «Из 2013–2023 в 2014–2030».

СЕРГЕЙ ВОЛКОВ

# Тема номера Восточный экономический форум



## Морской узел



Страна трёх океанов должна развивать мультимодальную логистику

ИВАН ШАПТОВАЛОВ / ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

**О**бъём мировой логистики составляет 990 трлн руб., на долю российской на этом рынке приходится всего 1,5–1,7%. При этом Россия – единственная страна, которая имеет выход к трём мировым океанам. Такие данные были озвучены на сессии «Морская логистика: как вырасти в разы» в рамках Восточного экономического форума.

«Давайте через наши наземные возможности, через транзитные возможности России выходить и завоёвывать своё место хотя бы на том рынке перевозок, где формируются грузопотоки в Россию и из неё», – отметил в ходе дискуссии председатель совета директоров ГК «Дело» Сергей Шишкарёв, добавив, что наличие своего торгового флота может принести в бюджет колоссальные средства – порядка 20% национального ВВП.

Как подчеркнул Сергей Шишкарёв, крупные морские ино-

странные операторы завоёвывают новые рынки и строят новые маршруты. «Необходимо строить флот, мы просто обречены на это», – считает Сергей Шишкарёв.

Отметим, что по линии АО «Российский экспортный центр» (РЭЦ) сейчас есть возможности льготного финансирования на покупку судов импортного производства. В краткосрочной перспективе это единственный способ закрыть потребности российских логистов-экспортёров на среднесрочном горизонте, поясняет генеральный

*Необходимо выходить на мировой рынок и завоёвывать своё место хотя бы на том рынке перевозок, где формируются грузопотоки из/в РФ через наземные возможности и транзитный потенциал России*

директор АО «ЭКСаР», старший вице-президент РЭЦ Никита Гусаков. При этом у ЭКСАРа есть возможности страховать такие сделки.

Кроме того, представитель РЭЦ рассказал, что сейчас в процессе рассмотрения находятся несколько проектов на ключевых рынках других стран, где российская сторона планирует организовывать и строить собственные принимающие логистические мощности. «При этом принимаются меры по страхованию инвестиций, а также привлечению льготного финансирования», – говорит он.

Однако не все участники сессии считают, что российским операторам нужна инфраструктура и флот в большем объёме, чем сейчас. Во всяком случае, при сложившейся геополитической ситуации.

«Купить флот не проблема. Для развития морской логистики нам не хватает новых рынков и новых бизнес-отношений. Наблюдается недостаточность деловой активности российского бизнеса на мировых рынках», – высказывает своё мнение председатель совета директоров компании FESCO Андрей Северилов.

Так, по его словам, в части контейнерной логистики компания обеспечена контейнерами на 100% и не привлекает чужой флот. Но есть проблемы с наличием гру-

зов. «Начали строиться терминалы, однако такого объёма груза на рынке нет. Когда откроется транзит, нам потребуется дополнительный объём инфраструктуры и флота для контейнерных перевозок, но на данный момент у нас переизбыток этого всего», – говорит он.

Имеющиеся ресурсы позволили компании открыть новую линию в Египте, развивать прямое морское индийское направление, совместно с «РЖД Логистикой» начать работу по МТК Север – Юг, поставить на морскую линию Deep Sea из Китая в порт Санкт-Петербурга шесть новых контейнеровозов, аргументировал Андрей Северилов.

Но и он был вынужден признать: «Единственное, чего сегодня, может, и не хватает, – это контейнеровозов ледового класса для их эксплуатации на Севморпути».

Для устранения этой проблемы на пилотной стадии реализации проекта по освоению Северного морского пути (СМП) будет построено девять контейнеровозов ледового класса. «Сейчас это судно спроектировано в цифровой модели, которая уже прошла ряд испытаний. Строительство этих судов должно начаться в следующем году», – пояснила директор по развитию бизнеса Государ-

ственной корпорации по атомной энергии «Росатом» Екатерина Ляхова. Кроме того, она добавила, что освоение СМП идёт в соответствии с утверждённым правительством планом его развития до 2035 года. К 2035 году СМП будет обслуживать 21 ледокол, что обеспечит непрерывность и круглогодичность ледовой проводки на этом маршруте.

«Я считаю, что у нас нет шансов не вырасти в разы. Что для этого нужно сделать? С моей точки зрения, как минимум соблюдать те планы, которые мы сами себе поставили, и то, что мы сами себе наметили», – резюмировала она.

«Мы перевозим огромное количество грузов и по России, и вне России. Конечно, в этом секторе будет наблюдаться значительный рост. И возможность роста, и скорость этого роста будут зависеть очень сильно от объёма поддержки со стороны государства, поскольку только транспортные компании сами по себе не справятся с ростом морской логистики. Им нужна поддержка, им нужна инфраструктура, им нужны дороги», – высказал свою точку зрения главный исполнительный директор, управляющий директор DP World по Центральной Азии Радж Джит Сингх Валлия.

**ПУЛЬТ**  
СЕРГЕЙ ВОЛКОВ



# Тема номера Восточный экономический форум



ВАЛЕРИЙ ШАРИФУЛЛИН/ТАСС

## Совместные планы

На полях Восточного экономического форума РЖД заключили ряд соглашений

**В** о Владивостоке с 10 по 13 сентября проходил VIII Восточный экономический форум (ВЭФ-2023), в рамках которого ОАО «РЖД» заключило множество соглашений – это договоры о совместной работе над крупными объектами на Восточном полигоне, о развитии железнодорожной инфраструктуры в дальневосточных регионах, грузовом и пассажирском сообщении, о совместной деятельности в социально-кадровом блоке и туристических сервисах. Всего удалось заключить 373 соглашения на сумму 3,818 трлн руб., сообщил на пресс-конференции в Москве вице-премьер – полномочный представитель президента России в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев.

### Партнёрство с бизнесом

Ключевыми договорённостями ОАО «РЖД», достигнутыми на полях Восточного экономического

МОСТ. Председатель совета директоров БТС-МОСТ Руслан Байсаров заверил главу государства, что проведение работ не повлияет на текущее грузовое и пассажирское движение по магистрали.

«Хочу отметить, мы построили все тоннели на БАМе, в том числе Северомуйский – самый сложный по проходке тоннель в мире и самый протяжённый в России. И сегодня под руководством РЖД возводим второй Дуссе-Алиньский тоннель на БАМе в условиях вечной мерзлоты», – подчеркнул Руслан Байсаров.

По его словам, строительство четырёх объектов планируется за счёт привлечения частных инвестиций. Бизнес готов вкладывать деньги со сроком возврата порядка 20 лет, сказал он.

Для организации финансирования строительства трёх тоннелей и моста на БАМе к 2032 году прорабатываются две модели – концессия и ЕРСФ-контракт. Заказчиком строительства в любом случае является ОАО «РЖД». Подрядная организация за счёт кредитных средств возводит объект, а ОАО «РЖД» рассчитывается

*Документ о строительстве четырёх объектов на Восточном полигоне подписали 11 сентября глава ОАО «РЖД» Олег Белозёров, вице-президент Газпромбанка Павел Бруссер и председатель совета директоров «Бамтоннельстрой-Мост» Руслан Байсаров*

форума, стало соглашение о совместной реализации четырёх крупных проектов на БАМе. Речь идёт о создании моста через реку Амур и трёх тоннелей – второго Северомуйского, второго Кодорского и Кузнецовского. Документ подписали 11 сентября генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров, вице-президент Газпромбанка Павел Бруссер и председатель совета директоров «Бамтоннельстрой-Мост» (БТС-МОСТ) Руслан Байсаров.

Если правительство утвердит план третьего этапа модернизации Восточного полигона, строительством искусственных сооружений будет заниматься БТС-

за построенные объекты с учётом процентов по займу. Преимуществом схемы ЕРСФ является отсутствие потребности в бюджетном финансировании во время строительства объекта, что выгодно для государства.

Ранее заместитель министра транспорта Валентин Иванов оценивал строительство этих четырёх объектов до 2032 года в сумму порядка 650 млрд руб.

### Городская электричка на Сахалине

Отдельное внимание холдинг уделил укреплению сотрудничества с дальневосточными регионами в сегментах грузовых и пассажирских перевозок, а также развития внутреннего туризма.

# Тема номера Восточный экономический форум



СЕРГЕЙ ГУСЕВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

В первый день ВЭФ-2023 ОАО «РЖД» заключило соглашение с правительством Сахалинской области о сотрудничестве в перевозке грузов и пассажиров, обслуживании инфраструктуры железнодорожного транспорта, социальной сфере и экологии. Подписи под документом поставили глава холдинга Олег Белозёров и губернатор региона Валерий Лимаренко.

Стороны договорились о продолжении реализации стратегического проекта «Железная дорога как городской транспорт». В холдинге рассказали, что региональные власти рассмотрят варианты поддержки в реализации инвестиционной программы ОАО «РЖД» при строительстве, реконструкции зданий и сооружений социальной направленности, в том числе жилых домов.

**В первый день ВЭФ-2023 ОАО «РЖД» заключило соглашение с правительством Сахалинской области о сотрудничестве в перевозке грузов и пассажиров, обслуживании инфраструктуры железнодорожного транспорта, социальной сфере и экологии**

В компании, в свою очередь, планируют работать над повышением эффективности работы пассажирской компании «Сахалин» и обновлением пассажирских составов.

## Приморье ждёт новаций РЖД

Ещё одно соглашение о сотрудничестве в области железнодорожного транспорта на 2023–2025 год было подписано ОАО «РЖД» и правительством Приморского края. Документ подписали глава ОАО «РЖД» Олег Белозёров и губернатор Приморского края Олег Кожемяко. Стороны проработали предложения по обновлению пассажирских вагонов, вокзальных комплексов, реорганизации привокзальных территорий.

«Обязательно учтём потребности граждан с ограниченными физическими возможностями. Продолжим взаимодействие по интеграции железнодорожного транспорта в городскую среду», – отмечает пресс-служба ОАО «РЖД».

Среди других направлений сотрудничества – развитие единых цифровых сервисов, формирование туристических продуктов на территории Приморского края, реализация инновационных проектов, связанных с энергосбережением в регионе.

Дополнительное соглашение, направленное на развитие туристических сервисов Приморского края, было подписано заместителем генерального директора ОАО «РЖД» Евгением Чаркиным и первым вице-губернатором – председателем правительства Приморского края Верой Щербиной.

Стороны договорились продвигать туристические сервисы Приморского края на туристической цифровой платформе холдинга Travel.rzd.ru, которая предлагает возможности по бронированию отелей, приобретению туров и экскурсий онлайн.

Как сообщает пресс-служба ОАО «РЖД», разработчики цифровой платформы создадут на портале специальный раздел, который позволит пассажиру не только удобно планировать свою деловую или туристическую поездку, но и заранее выстроить развлекательно-познавательную составляющую путешествия.

«Общая стратегия туристического направления деятельности ОАО «РЖД» нацелена на активное взаимодействие с субъектами РФ, продвижение локальных туристических продуктов и создание предпосылок для запуска новых популярных туристических направлений», – прокомментировал подписание соглашения Евгений Чаркин.

По его словам, Приморский край обладает большим туристическим потенциалом, в связи с чем подписание соглашения видится особенно важным достижением. В холдинге ожидают, что совместная работа станет действенным средством поддержки местного бизнеса, работающего в индустрии гостеприимства.

Кроме того, ОАО «РЖД», Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики (КРДВ) и «РЖД Логистика» договорились о расширении сотрудничества в рамках проекта территории опережающего развития «Приморье» (ранее – ТОР «Надеждинская»). Подписи под документом поставили заместитель генерального директора – начальник Центра фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД» Алексей Шило, генеральный директор КРДВ Николай Запрягаев и генеральный директор АО «РЖД Логистика» Дмитрий Мурев.

Сотрудничество будет направлено на обеспечение потребностей резидентов ТОР в транспортно-логистической инфраструктуре. В рамках проекта будет построен универсальный логистический комплекс «Терминал Приморье», запланировано развитие инфраструктуры железнодорожной станции Надеждинская Дальневосточной железной дороги. Реализация этого проекта расширит логистические возможности компаний – резидентов ТОР, даст возможность создать дополнительные рабочие места.

## Дальневосточная дорога в тренде

В отдельный блок можно выделить соглашения, подписанные в рамках ВЭФ-2023 Дальневосточной железной дорогой (ДВЖД). Так, во второй день форума начальник ДВЖД Евгений Вейде и председатель Дальневосточного Сбербанка Андрей Черкашин подписали соглашение о внедрении ИИ-технологий в производственные

# Тема номера Восточный экономический форум



СОФЬЯ САНДУРСКАЯ/ТАСС

процессы магистрали, что в конечном счёте повысит эффективность логистики на магистрали.

Соглашение также предусматривает участие банка в развитии телемедицинских сервисов. Это поможет железнодорожникам оперативно получать квалифицированные консультации врачей даже на отдалённых станциях. Также у ДВЖД появятся дополнительные цифровые решения, оптимизирующие поиск и подбор персонала.

Евгений Вейде и министр транспорта и дорожного хозяйства Хабаровского края Ирина Горбачёва подписали соглашение о реализации проекта транспортно-пересадочного узла (ТПУ) на базе вокзала Комсомольск-на-Амуре. Это позволит жителям и гостям города комфортно пересаживаться с железнодорожного транспорта на междугородные и пригородные автобусы. Строительные работы запланированы на 2024 год.

## Кузница кадров

В первый день работы ВЭФ-2023 ОАО «РЖД» и Министерство РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики подписали соглашение о реализации

совместных социальных инициатив. Подписи под документом поставили заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрий Шаханов и замглавы ведомства Эльвира Нургалиева.

Документ предусматривает достижение целей и задач Национальной программы социально-экономического развития Дальнего Востока на период до 2024 года и на перспективу до 2035 года.

«В том числе стороны планируют сотрудничать по вопросам подготовки квалифицированных рабочих, служащих и специалистов среднего звена, а также выпускников профессиональных образовательных организаций на территории ДФО», – отмечает пресс-служба холдинга.

Кроме того, в ОАО «РЖД» планируют реализовывать образовательные программы и профориентационные мероприятия в школах, а также развивать дополнительное образование детей с использованием Детских железных дорог.

В тот же день холдинг подписал соглашение о сотрудничестве в области подготовки кадров всех уровней с АНО «Россия – страна возможностей». Соответствующий документ подписали

## Дополнительное соглашение, направленное на развитие туристических сервисов Приморского края, было подписано заместителем генерального директора ОАО «РЖД» Евгением Чаркиным и первым вице-губернатором – председателем правительства Приморского края Верой Щербиной

Дмитрий Шаханов и первый заместитель гендиректора АНО «Россия – страна возможностей» Алексей Агафонов.

«Планируем расширить свои возможности в привлечении новых специалистов с помощью Кадрового агентства АНО «Россия – страна возможностей», – подчёркивается в сообщении пресс-службы.

## Хабаровские горизонты

Уже за полями форума, 14 сентября, генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров провёл встречу с губернатором Хабаровского края Михаилом Дегтярёвым. На встрече обсуждались вопросы развития пассажирских перевозок, в том числе обновления парка подвижного состава и инфраструктуры, создания ТПУ на базе вокзала Комсомольск-на-Амуре, а также реализация проектов модернизации Восточного полигона.

Особое внимание в ходе переговоров было уделено медицинскому и социальному обслуживанию железнодорожников, которые работают в отдалённых районах Хабаровского края, в частности в посёлках Ванино и Высокогорный. Также они решили совместно проработать мероприятия по созданию условий для детского досуга и дополнительного образования.

По словам Михаила Дегтярёва, РЖД являются крупнейшим налогоплательщиком в Хабаровском крае: за счёт реализации масштабных инвестиционных проектов в этом году отчисления компании в региональный бюджет удвоились по

сравнению с прошлым годом: за 7 месяцев они составили 5,6 млрд руб. «Встречаясь с коллективами, всегда затрагиваю тему качества жизни, и приятно слышать, что люди чувствуют вашу заботу. Мы продолжаем реализацию масштабных инвестиционных проектов и своевременно платим налоги, потому что знаем, что это в том числе и развитие потенциала железной дороги», – отметил Олег Белозёров.

ПУЛЬТ

Ольга Шелкова

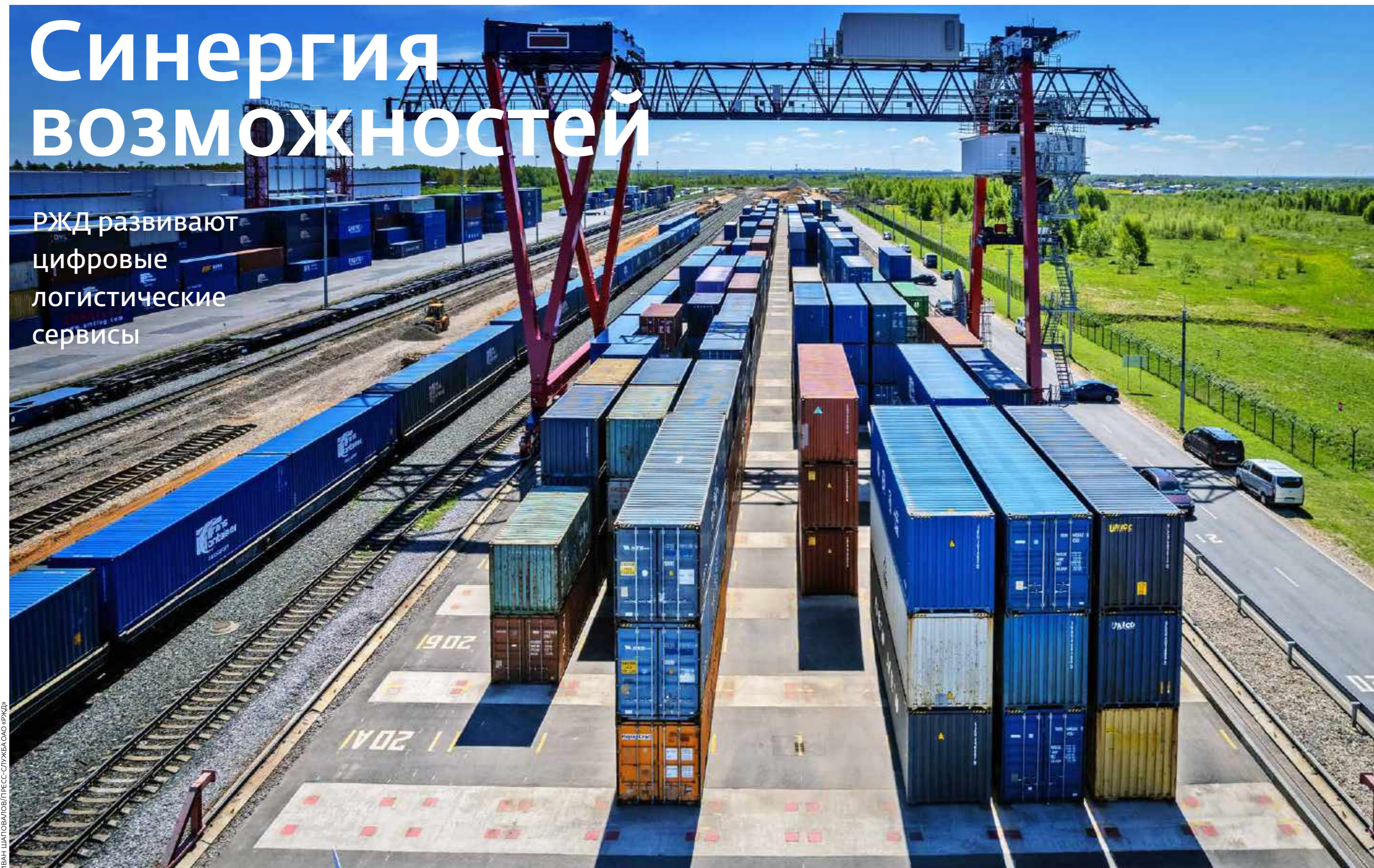


СЕРГЕЙ ТУСЕВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»



## Синергия возможностей

РЖД развивают  
цифровые  
логистические  
сервисы



**Т**ранспортно-логистическая отрасль развивается в новой экономической реальности. Приходится отвечать на непростые вызовы, связанные в том числе с перераспределением экспортных и импортных грузопотоков, созданием новых и модернизацией существующих транспортных коридоров. В этих условиях цифровизация играет одну из ведущих ролей. Она не только позволяет оптимизировать процессы, но и демонстрирует максимальный результат по соотношению объема вложений и получаемого эффекта. Цифровые решения становятся неотъемлемым инструментом для повышения эффективности грузоперевозок.

### Электронный документооборот

Одним из важнейших инструментов стал мультимодальный электронный документооборот.

В ОАО «РЖД» за подготовку и оформление перевозочных документов для грузов, доставляемых по железной дороге, отвечает автоматизированная система «Электронная транспортная накладная» (ЭТРАН). Железнодорожники стали одними из первых, кто реализовал такой сервис для клиентов. С 1 октября 2023 года начнется эксперимент по состыковке ЭТРАН с государственной информационной системой электронных перевозочных документов (ГИС ЭПД). «Это даст возможность оформлять мультимодальную перевозку между двумя видами транспорта, железнодорожным и автомобильным, в электронном виде без какой-либо бумаги, – пояснил заместитель министра транспорта России Дмитрий Баканов. – Юридически значимый документооборот – это то, что нам позволит построить ядро мультимодальной логистики».

При этом эксперимент по интеграции охватит и водный транспорт. По словам Дмитрия Баканова, до конца этого года при участии компании FESCO на базе Дальневосточного морского торгового порта с системой будут состыкованы также и портовые документы.

Как отмечал ранее заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Евгений Чаркин, безбумажные технологии станут стандартом мультимодальной грузовой перевозки для всех участников процесса. При этом затраты на логистику у участников перевозки

# Революция 4.0



ЮРИЙ СМИТКО/ТАСС

благодаря цифровизации процессов будут существенно снижены.

«По итогам пилотного проекта мы сможем решить технологические, нормативные и методологические вопросы и перейти к тиражированию решения по отрасли в 2024 году», – спрогнозировал Евгений Чаркин.

## Технологии блокчейн

Большое внимание ОАО «РЖД» уделяет развитию инструментов на основе технологии блокчейн. Например, в холдинге создан сервис мониторинга смарт-контрактов грузовых перевозок на платформе «Распределённый реестр данных» (РРД ГП). С его помощью можно создавать и проверять транзакции, снизить риски мошенничества и человеческого фактора при передаче данных, а также в целом обеспечить контроль и полную прозрачность для участников системы.

Пользователями сервиса стали уже более 20 компаний. Среди них, например, Владивостокский морской торговый порт, Кондопожский целлюлозно-бумажный комбинат, ОАО «Новоросцемент» и другие.

Как сообщала ранее куратор проекта РРД ГП, заместитель начальника Департамента информатизации ОАО «РЖД» Инесса Яковлева, развитие цифровых инициатив РЖД при сотрудничестве с транспортными компаниями позволит расширить применение РРД ГП с внутрироссийских на интермодальные грузовые перевозки.

Конкурентное преимущество РРД ГП в том, что удалось повысить эффективность взаимодействия клиентов – участников смарт-контракта, дать желаемые для рынка инструменты – отслеживание местоположения груза в режиме реального времени, автоматизированные расчёты.

**В ОАО «РЖД» за подготовку и оформление перевозочных документов для грузов, доставляемых по железной дороге, отвечает автоматизированная система «Электронная транспортная накладная»**

**По прогнозам экспертов, в основе глобальной экономики к 2025 году будет лежать конкуренция цифровых экосистем. Тренд на развитие функционала и возможностей различных сервисов в настоящее время активно подхватили многие передовые компании, включая РЖД**

Сервис интегрирован и с рядом других корпоративных информационных систем компании, включая ЭТРАН. Ожидается, что к 2025 году РРД ГП будет доступен на всей сети железных дорог.

## Личный кабинет клиента

Ещё одним флагманским цифровым решением компании в сфере логистики является личный кабинет клиента РЖД. Данный проект представляет собой «цифровое окно» взаимодействия холдинга с клиентами в области грузовых перевозок, которое также позволяет свести к минимуму бумажный документооборот.

Количество пользователей данного сервиса выросло более чем на 5 тыс. с начала этого года и уже превышает 28 тыс. компаний. Только с января по август было оформлено более 1,5 млн документов (больше, чем за весь 2022 год).

## Платформа «Грузовые перевозки»

По прогнозам экспертов, в основе глобальной экономики к 2025 году будет лежать конкуренция цифровых экосистем. Тренд на развитие функционала и возможностей различных сервисов в настоящее время активно подхватили многие передовые компании, включая и ОАО «РЖД».

В холдинге наглядным примером трансформации из сервиса в логистическую экосистему стала электронная торговая площадка «Грузовые перевозки» (ЭТП ГП). На ней организуется более 20 тыс. отправок вагонов в месяц, зарегистрировано более 9,5 тыс. клиентов. К площадке уже присоединились клиенты из 15 стран. Наиболее активно работают грузоотправители из Беларуси, Казахстана, Южной Кореи, Монголии.

По словам первого заместителя генерального директора ООО «Цифровая логистика» Артёма Шаповалова, функционал площадки расширяется, если есть устойчивый спрос со стороны клиентов. Сначала оцениваются потребности участников рынка, и если услуга потенциально массовая и рентабельная, то в скором времени она предлагается на ЭТП ГП. Ежегодно благодаря обратной связи от участников рынка, пользователей ЭТП ГП, и аналитике вводится несколько новых сервисов.

В настоящее время площадка учитывает интересы разных участников процесса и для каждого может предложить эффективные решения. Причём она развивается не только для отечественных потребителей железнодорожных грузовых перевозок, но и для зарубежных. Круглосуточная онлайн-доступность позволяет клиентам и поставщикам действовать из любой локации в мире.

На базе ЭТП ГП развивается электронная площадка «Оператор товарных поставок». Данный сервис РЖД реализовали совместно с АО «Санкт-Петербургская международная товарно-сырьевая биржа» (АО «СПБМТСБ») и Федеральной антимонопольной службой. платформа контролирует и учитывает товарные поставки по обязательствам, допущенным к клирингу в АО «СПБМТСБ».

«По направлению «нефтепродукты» все ключевые игроки уже находятся на этой площадке, – рассказал Евгений Чаркин. – Прорабатываем аналогичный сервис для сегментов угля и леса».

Стоит также отметить, что ЭТП ГП интегрирована и с электронной торговой площадкой Российского экологического оператора по купле-продаже вторсырья. По мнению генерального директора ООО «Цифровая логистика» Николая Резвова, интеграция двух циф-

# Революция 4.0



АНАТОЛИЙ ШУЛЕПОВ/ИД «ГУДОК»



МАКСИМ КАШИРИН/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»



АЛЕКСАНДР САВЕРКИН/ИД «ГУДОК»

ровых платформ внесёт вклад в повышение экологической безопасности и развитие экономики замкнутого цикла.

## Проект «РЖД Маркет»

«РЖД Маркет» – ещё один флагманский проект холдинга, начавший свою работу в октябре 2021 года. Это маркетплейс, автоматизированная система электронной торговли. «РЖД Маркет» позволяет предлагать, продавать и покупать товары с доставкой до конечного потребителя.

В настоящее время площадка активно прирастает новыми пользователями. Если на начало 2022 года к ней присоединилось около 500 компаний, то сейчас их количество уверенно приближается к 2 тыс.

Развивается «РЖД Маркет» и в части расширения продуктовой линейки. На площадке продают самые разные грузы: шлакоблоки, металлоконструкции, пиломатериалы, зернобобовые культуры и другие товары.

Что касается преимуществ сервиса, достаточно просто вспомнить, что раньше продавцы сами искали покупателей и организовывали доставку груза по железной дороге. Теперь же их предложение публикуется на площадке, указывается станция отгрузки товара, а стоимость доставки рассчитывается автоматически.

Более того, функционал маркетплейса позволяет всё провести онлайн, включая поиск и публикацию предложений, заключение договора и отслеживание хода выполнения заказа. При этом участникам сделки на площадке гарантируется безопасность расчётов с проверенными продавцами.

## Комплекс ИНТЕРТРАН

Подчёркивая важность и эффективность электронного документооборота, стоит также отметить комплексный проект ИНТЕРТРАН. В нём принимают участие оператор морской линии, перевозчик в лице ОАО «РЖД», таможенные органы, грузоотправители и грузополучатели.

Благодаря данному информационно-логистическому сервису, перевозку контейнера любого экспедитора или оператора можно сопровождать электронными данными на всём пути следования. В организации транзитных перевозок это показывает высокую эффективность. ИНТЕРТРАН позволяет сократить общее время оформления документов на четверо суток.

## Правильные решения

ОАО «РЖД» успешно адаптировалось ко всем тем изменениям, которые произошли в России и мире за

**Благодаря сервису ИНТЕРТРАН перевозку контейнера любого экспедитора или оператора можно сопровождать электронными данными на всём пути следования. В организации транзитных перевозок это показывает высокую эффективность**

последнее время. Большую роль в этом сыграли цифровые решения, реализацию которых холдинг ведёт уже давно.

Как мы видим, в основу цифровой трансформации компании легло электронное взаимодействие. Ещё во время пандемии оно сумело зарекомендовать себя, ведь в том числе благодаря организации электронного документооборота с грузоотправителями тогда удалось привлечь новых клиентов.

В компании продолжается работа по достижению технологического суверенитета. Так, например, в реестр российского ПО уже включена система ЭТРАН, а

также электронная площадка РЖД «Оператор товарных поставок».

Что очень важно, холдинг учитывает тренд на создание и развитие экосистем. Цифровые сервисы РЖД активно расширяют свой функционал, предлагая эффективные решения для самых разных участников перевозочного процесса. Более того, обеспечивается интеграция систем как во внутреннем, так и во внешнем контуре. Комплексные и бесшовные решения, которые РЖД реализуют уже сейчас, позволяют компании и дальше работать в интересах клиентов.

**АЛЕКСЕЙ АЛЕЕВ**



Архив/Идегудок»

## Врачебные кабинеты открыты для всех

«РЖД-Медицина» действует на опережение

**П**овышение доступности медицинской помощи – один из абсолютных приоритетов государства. Особенно эта тема актуальна для регионов Сибири и

Дальнего Востока, где расстояния между населёнными пунктами во много раз больше, чем в центральной части страны. «РЖД-Медицина» реализует сразу несколько проектов, направленных на решение этой задачи.

### Первое посещение

Более миллиарда раз в год обращаются россияне в амбулаторно-поликлинические заведения, подчёркивает директор Центрального научно-исследовательского института организации и информатизации здравоохранения Министерства здравоохранения РФ Ольга Кобякова. Поэтому на горизонте 2025 года в рамках госпрограммы «Модернизация первичного звена здравоохранения» в стране планируется открыть более 6 тыс. медицинских объектов.

«Вопрос повышения доступности и качества медицинской помощи, совершенствование системы здравоохранения в целом имеют большое социальное значение для каждого региона страны», – говорит начальник Центральной дирекции здравоохранения ОАО «РЖД», руководитель сети клиник «РЖД-Медицина» Елена Жидкова.

Во время Восточного экономического форума, который проходил 10–13 сентября, были подписаны соглашения о сотрудничестве «РЖД-Медицины» с правительствами Забайкальского края, Бурятии и Якутии. Тем самым «РЖД-Медицина» завершила интеграцию отраслевых клиник в систему здравоохранения 75 субъектов РФ. Жители регионов, где

расположены клиники сети, смогут получать медицинские услуги (в том числе высокотехнологичную медпомощь) по полису ОМС. Все результаты обследований и консультаций будут доступны в единой государственной информационной системе в сфере здравоохранения.

«Мы открыты для всех – такова наша позиция в течение последних лет. Мы уже давно перестали быть просто медициной для железнодорожников. Сейчас мы медицина для всей страны, – рассказывает Елена Жидкова. – Обратиться к нам может каждый с любой проблемой. Наши клиники оснащены современным диагностическим оборудованием, роботами, которые помогают в проведении сложнейших операций. Мы открываем лаборатории, специализированные центры, по стране курсируют передвижные медицинские комплексы и поезда здоровья, в которых жители страны также могут попасть на приём к узким специалистам, пройти диагностику и получить план лечения. Могу с уверенностью сказать, что доступность медицины жителям страны обеспечена».

### Набор инструментов

Сеть отраслевых клиник обладает целым набором инструментов, позволяющих оказывать медпомощь населению и в труднодоступных местах. Это и телемедицина, дистанционное наблюдение за состоянием здоровья, работа 14 передвижных медицинских комплексов. Напомним, «поликлиники на колёсах» дают возможность проводить в год



ИЛЬЯ НАУМУШИН

до 14 тыс. качественных медицинских осмотров. Приём ведут терапевт, невролог, хирург, оториноларинголог, офтальмолог, гинеколог, психиатр-нарколог, уролог, дерматовенеролог, врач УЗИ.

На Красноярской дороге работает и передвижной консультативно-диагностический комплекс «Доктор Войно-Ясенецкий (Св. Лука)». В его составе 12 вагонов, среди которых шесть медицинских, укомплектованных современным

оборудованием. За 15 лет работы поезд здоровья совершил 158 рейсов по станциям Красноярской магистрали, его посетили более 230 тыс. пациентов.

По словам Елены Жидковой, в следующем году компания пла-

## Открытие Центра превентивной медицины и диагностики – важная веха в истории «РЖД-Медицины». Из года в год мы призываем жителей нашей страны, пациентов регулярно проходить медицинские осмотры и мониторить состояние своего организма

нирует запустить ещё один поезд здоровья.

### Индивидуальный маршрут

Наравне с повышением доступности медпомощи в фокусе внимания находится и профилактика различных заболеваний, в том числе за счёт индивидуального подхода к каждому пациенту.

«Нами разработаны алгоритмы, позволяющие вовлекать в профилактические осмотры граждан из основных групп риска. Все наши усилия направлены на профилактику наиболее распространённых заболеваний, которые вносят наибольший негативный вклад в медико-демографические показатели», – говорит первый заместитель министра здравоохранения России Виктор Фисенко.

Новая модель в организации предоставления медицинских услуг внедрена в Хабаровске, где 14 сентября открылся Центр превентивной медицины и диагностики сети «РЖД-Медицина».

В центре организм человека рассматривается как единая система, где все органы и процессы связаны между собой и влияют друг на друга. Преимуществом является то, что в учреждении пациент сможет пройти комплексное об-

следование своего организма всего за один день.

В здании центра три этажа. На первом обустроены отделение лучевой диагностики, терапевтическое отделение и дневной стационар, на втором располагаются хирургическое отделение, функциональная и ультразвуковая диагностика. На третьем этаже проводятся различные чек-апы.

В центре применена методология сопровождения пациентов после проведённых обследований и лечения, при которой для пациента составляется документ с подробными разъяснениями результатов анализов. В информационной системе центра применяется функция сравнения результатов текущих обследований с предыду-

щими. Также на руки человек получит план дальнейших исследований, процедур и рекомендаций по здоровому образу жизни.

«Открытие Центра превентивной медицины и диагностики – важная веха в истории «РЖД-Медицины». Особое значение это событие носит в этом году, когда в ОАО «РЖД» проходит Год здоровья. Из года в год мы призываем жителей нашей страны, наших пациентов регулярно проходить медицинские осмотры и мониторить состояние своего организма. Только так можно вовремя выявить серьёзные патологии и начать своевременное, а значит, эффективное лечение», – отметила Елена Жидкова.

**ПУЛЬТ**  
Виталий Маслюк



МАКСИМ КАШИРИН/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

**Сеть отраслевых клиник обладает целым набором инструментов, позволяющих оказывать медпомощь населению и в труднодоступных местах. Это и телемедицина, дистанционное наблюдение, работа 14 передвижных медицинских комплексов**



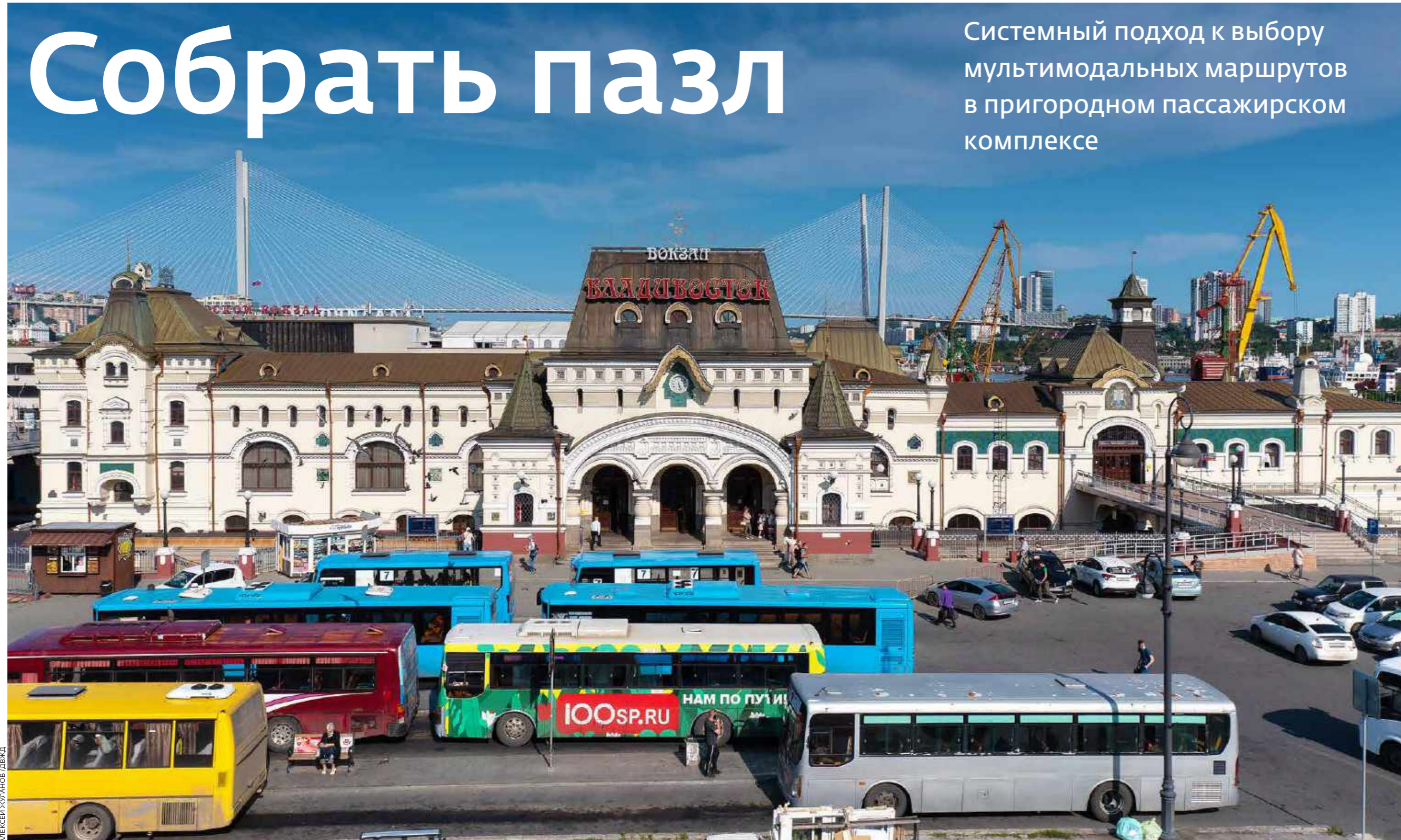
Владимир Михайлов,  
ПРОЕКТНО-КОНСТРУКТОРСКО-  
ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЕ БЮРО  
ПАССАЖИРСКОГО КОМПЛЕКСА,  
ОТДЕЛ ТЕХНОЛОГИЙ  
ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ,  
ВЕДУЩИЙ ТЕХНОЛОГ, Д.Э.Н.



ЛИЧНЫЙ АРХИВ

## Собрать пазл

Системный подход к выбору мультимодальных маршрутов в пригородном пассажирском комплексе



АЛЕКСЕЙ ЖУЛАНОВ / ДВЖД

**Т**ранспортная стратегия Российской Федерации в качестве целевых задач развития пригородного пассажирского комплекса предусматривает повышение доступности транспортных услуг для граждан, их качества в части комфортности и безопасности перевозок, скорости обслуживания пассажиров.

Основополагающими факторами, формирующими динамику и качество транспортного обслуживания населения субъектов РФ в пригородном сообщении, являются:

- развитие маршрутной сети, предусматривающее подключение к транспортной инфраструктуре новых районов жилищной застройки, территорий опережающего социально-экономического развития, вновь создаваемых технопарков, промышленных, инновационных кластеров и т.п.;
- масштабное развитие проекта «Городская электричка», ориентированного на тактовое движение подвижного состава на маршрутах с большими пассажиропотоками;
- реализация комплекса мероприятий по совмещению графика движения электропоездов и автобусных перевозок с последующим формированием мультимодальных маршрутов по схеме «электропоезд плюс автобус» и создание транспортно-пересадочных узлов (ТПУ) с возможностью оплаты проезда по единому проездному документу или транспортной карте.

Разработка основополагающих принципов развития маршрутной сети пригородных пассажирских компаний (ППК) и организации мультимодальных перевозок на инфраструктуре ОАО «РЖД» базируется на выявлении перспективных точек роста пассажиропотока.

Перспективы и возможность развития мультимодальных перевозок на конкретной железнодорожной станции определяются

# Клиентоориентированность



по результатам анализа ряда определяющих факторов:

- число жителей и социально-экономический статус ближайшего к железнодорожной станции населённого пункта, перспективы его развития,
- наличие инфраструктуры, обеспечивающей занятость населения работоспособного возраста,
- наличие в разумной транспортной доступности (экспертно – не более 1–1,5 часа по автодорогам) населённых пунктов, районов жилой или промышленной застройки, не охваченных сетью железных дорог с пригородным сообщением.

Для выявленных перспективных мультимодальных маршрутов в зависимости от объёмов перевозок обосновывается целесообразность создания ТПУ в привязке к инфраструктуре анализируемых железнодорожных станций. В основе анализа и последующей классификации станций или остановочных пунктов, намечаемых к использованию в мультимодальных перевозках в качестве станций отправления, назначения, пересадки, заложено исследование множества факторов. В их числе:

1. Выявление наличия устойчивого роста перевозок пассажиров на железнодорожной станции или остановочном пункте на протяжении ряда лет и основные причины этой тенденции:
  - удобство расписания,
  - более низкая стоимость проезда,
  - сокращение времени в пути и на пересадку,
  - создание рабочих мест в ближайших населённых пунктах по маршруту,

**Рис. 1. Синхронизация железнодорожных и автобусных перевозок в Башкортостане**



- подвоз пассажиров из новых районов жилищной застройки или удалённых населённых пунктов, в которых отсутствует пригородное сообщение и т.п.
2. Оценка потенциала станций и остановочных пунктов для возможного размещения ТПУ:
    - наличие и пригодность здания вокзала для размещения автостанций и кассовых залов, обслуживающих автобусные линии; площадок для размещения стоянок общественного

**Разработка принципов развития маршрутной сети пригородных пассажирских компаний и организации мультимодальных перевозок на инфраструктуре ОАО «РЖД» базируется на выявлении перспективных точек роста пассажиропотока**

- уровень пассажиропотока, по расчётам экспертов, не ниже 100 тыс. пассажиров в год или в среднем не менее 15–20 пассажиров в час (для организации минимально возможного автобусного сообщения);
  - отсутствие ярко выраженного сезонного характера пассажиропотока на станции пересадки;
  - число жителей населённого пункта в месте расположения пересадочной станции экспертно не менее 10 тыс. человек;
  - транспортная подвижность жителей в населённом пункте у пересадочной станции не менее средней по субъекту РФ;
  - наличие близко расположенных к пересадочной железнодорожной станции населённых пунктов с числом жителей более 3 тыс. чело-
3. Экспертная оценка затрат, необходимых для создания ТПУ, в том числе на:
    - строительство или реконструкцию здания вокзала, кассовых залов,
    - обустройство привокзальных площадей, пешеходных переходов, стоянок общественного транспорта, подъездных путей и других объектов.
  4. Анализ отдельных разделов и направлений реализации региональных программ по про-

**Для выявленных перспективных мультимодальных маршрутов в зависимости от объёмов перевозок обосновывается целесообразность создания ТПУ в привязке к инфраструктуре анализируемых железнодорожных станций**

- мышленному производству, сфере услуг, жилищному строительству, транспорту, инновационной деятельности на предмет перспектив развития ближайших к железной дороге населённых пунктов.
5. Маркетинговый анализ конкурентоспособности потенциальных мультимодальных маршрутов с оценкой альтернативных маршрутов по стоимости проезда и времени в пути.
- Отбор железнодорожных станций для проектирования новых мультимодальных маршрутов производится по ряду критериев:
- наличие высокой и устойчивой на протяжении ряда лет (не менее трёх) положительной динамики изменения пассажиропотока относительно среднего по ППК уровня;

- уровень пассажиропотока, по расчётам экспертов, не ниже 100 тыс. пассажиров в год или в среднем не менее 15–20 пассажиров в час (для организации минимально возможного автобусного сообщения);
  - отсутствие ограничений по инфраструктуре пересадочной станции.
- В результате фильтрации по вышеназванным критериям составляется ранжированный список потенциальных железнодорожных станций для проектирования новых мультимодальных маршрутов. Приоритет при отборе отдаётся станциям в железнодорожных узлах, а также расположенным на одном участке, направлении, маршруте полигона обслуживания ППК.
- Для каждой из станций, рассматриваемых в качестве пунктов отправления и назначения, необходимо:

# Клиентоориентированность



Рис. 2. Устройства СКУД



БРОНИСЛАВ СУРИН/ИД/ГУДОК

- выполнить ранжирование по числу отправленных пассажиров по всем существующим маршрутам перевозок;
- провести экспертный отбор основных пассажирообразующих маршрутов;

- сформировать перечень станций назначения по предварительно отобраным пассажирообразующим маршрутам с выделением группы станций, расположенных на одном участке или направлении маршрутной сети ППК.

При наличии дополнительной информации оценивается социально-экономическое развитие района расположения станции (общая потребность в рабочей силе, уровень безработицы и миграции населения; перечень и число рабочих мест, имеющихся в настоящее время и планируемых в будущем на предприятиях различного профиля, в сфере услуг и административных учреждениях).

Пересадочные станции, расположенные на одном участке или направлении полигона обслуживания ППК относительно станции отправления, могут рассматриваться в составе:

- одного мультимодального маршрута с одной станцией пересадки на автобусы;
- одного комплексного мультимодального маршрута, образованного несколькими пересадочными станциями; нескольких мультимодальных маршрутов с одной и более станциями пересадки. При реализации в субъектах РФ проекта «Городская электричка» мультимодальные маршруты могут формироваться в рамках одной совместной разработки.

Координация расписаний движения автобусов и железнодорожного транспорта (Рис. 1) наи-

Рис. 3. Навигация для пассажиров на Московском вокзале Нижнего Новгорода



МИХАИЛ СОЛУНИН/ТАСС

более актуальна в рабочие дни в период регулярного пикового пассажиропотока в утренние и вечерние часы через основные пересадочные узлы.

В основе координации расписаний лежит идентификация направления пикового пассажиропотока на железнодорожной станции как подвозного или вывозного.

Формирование подвозного пассажиропотока производится путём проведения следующих мероприятий:

- создание подвозной автобусной сети, связывающей станцию и населённые пункты, не имеющие железнодорожного сообщения;
- определение схемы размещения автобусных вокзалов, промежуточных остановочных пунктов и конечных остановок, в том числе с привязкой к железнодорожной инфраструктуре;

- определение режима работы подвозных маршрутов (обслуживаемые дни недели, интервал, время начала и окончания движения, сезонные характеристики);

- согласование расписания движения подвозных автобусов и пригородных поездов на железнодорожной станции.

Для подвозного маршрута прибытие автобуса на конечную остановку у железнодорожной станции привязывается к отправлению электропоезда с запасом во времени на пересадку. Норматив времени, затрачиваемого пассажиром на пересадку, должен рассчитываться исходя из следующих составляющих:

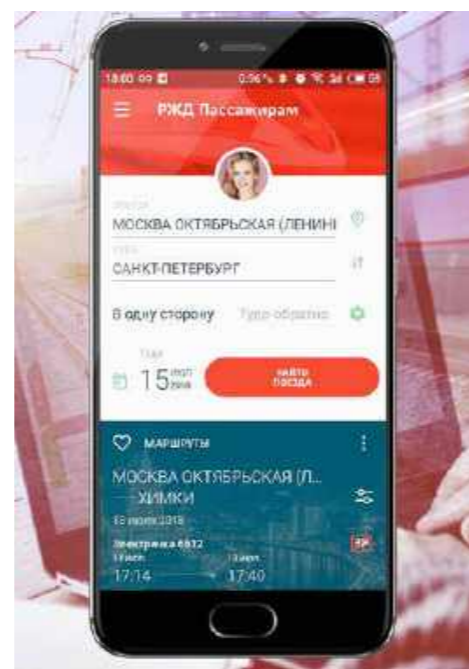
- времени высадки из автобуса с учётом места его остановки для выхода пассажиров;
- времени на переход к вокзалу и проход через установленную на вокзале или станции систему контроля и управления доступом (СКУД), в

**В результате фильтрации составляется ранжированный список потенциальных железнодорожных станций для проектирования новых мультимодальных маршрутов. Приоритет отдаётся станциям в железнодорожных узлах, расположенным на одном участке, направлении, маршруте полигона обслуживания ППК**

# Клиентоориентированность



Рис. 4. Мобильное приложение «РЖД Пассажирам»



## Координация расписаний движения автобусов и железнодорожного транспорта наиболее актуальна в рабочие дни в период регулярного пикового пассажиропотока в утренние и вечерние часы через основные пересадочные узлы

которую входят досмотровые комплексы и автоматические турникеты контроля проездных документов (Рис. 2);

- времени на пешеходный переход к платформе отправления электропоезда и возможный поиск информации о мультимодальном маршруте с использованием информационных систем вокзальных комплексов (Рис. 3) и сервиса «Навигация на вокзалах» мобильного приложения «РЖД Пассажирам» (Рис. 4);
- времени на посадку в вагон электропоезда и занятие посадочного места.

При наличии тактового графика движения электропоездов на мультимодальном маршруте в часы пикового пассажиропотока с интервалом не более 10 минут привязка времени прибытия подвозных автобусов ко времени отправления электропоездов не производится.

Аналогично для вывозного маршрута отправление автобуса с конечной остановки на железнодорожной станции привязывается к прибытию электропоезда с запасом по времени на пересадку в вывозной автобус. Этот запас определяется нормативом времени, за-

трачиваемого пассажиром на следующие действия:

- выход из наиболее удалённого вагона поезда и пешеходный переход к автоматическому турникету контроля проездных документов на выходе из вокзала станции с учётом возможных ограничений пропускной способности пешеходных переходов и очередей к турникетам в моменты залпового выхода пассажиров;
- возможный поиск информации об автобусном участке мультимодального маршрута и пешеходный переход к посадке на автобус;
- валидация проездных документов и посадка в автобус.

При наличии тактового графика движения автобусов на мультимодальном маршруте с интервалом менее 10 минут привязка времени отправления вывозных автобусов к графику движения электропоездов может не производиться.

В Москве, Санкт-Петербурге и других городах с населением более 1 млн человек развитие общественного транспорта ориентировано на интеграцию транспортных сетей города, городов-спутников и области. Такая перспектива предусматривает тактовое движение транспортных средств на железнодорожных и автомобильных маршрутах с большими пассажиропотоками, создание бесшовных транспортных маршрутов с едиными проездными документами, действующими в разных тарифных зонах без ограничения числа поездок в течение длительного периода времени с возможностью пересадки на другой вид транспорта. В рамках данной концепции мультимодальные перевозки с привязкой к конкретному маршруту городского или пригородного автобуса становятся менее востребованными.

На региональном уровне в связи с менее плотной сетью локальных маршрутов, связывающих удалённые населённые пункты в единую транспортную систему, мультимодальные перевозки с привязкой к конкретному маршруту автобуса остаются по-прежнему актуальными.

Развитие мультимодальных перевозок в пригородном пассажирском комплексе предполагает вхождение пригородных пассажирских

компаний в достаточно конкурентный бизнес автоперевозчиков, решение оперативных вопросов, связанных с организацией стыковочных рейсов и расчётов с автотранспортными компаниями, выбор новых направлений перевозок для организации мультимодальных маршрутов и развитие транспортно-пересадочных узлов. И здесь важную роль играют ключевые преимущества мультимодальных перевозок, обеспечивающие значительный потенциал их развития:

- востребованные пассажирами маршруты перевозки,
- высокая интегрированность и оптимальная взаимоувязанность всех компонентов транспортной системы;
- единый проездной документ,
- минимальное время в пути и на пересадки,
- оптимальные тарифы для пассажиров,
- высокая информированность пассажиров о маршруте по пути следования.

На основе разработанного ПКТБ Л методического подхода, базирующегося на выявлении перспективных точек роста пассажиропотока и пассажирообразующих маршрутов в пригородном железнодорожном сообщении, проведён комплексный анализ маршрутной сети более 15 ППК, обслуживающих регионы европейской части России, Урала, Сибири и Дальнего Востока, по результатам которого выявлена возможность организации порядка 200 потенциальных мультимодальных маршрутов, в том числе в перспективе.

Введение услуги мультимодальной перевозки в пригородном пассажирском комплексе, в основе которой лежат результаты комплексного анализа маршрутной сети пригородных пассажирских компаний и новые методические принципы выбора и обоснования направлений перевозок, разработанные специалистами ПКТБ Л, открывает для ППК достаточно перспективный источник привлечения дополнительных пассажиров и роста доходных поступлений, а в целом способствует расширению спектра транспортных услуг, предоставляемых ОАО «РЖД», росту престижа компании и привлекательности транспорта в целом.

Михаил Калашников,  
ДИРЕКТОР ЦЕНТРА ОРГАНИЗАЦИИ  
ТРУДА И ПРОЕКТИРОВАНИЯ  
ЭКОНОМИЧЕСКИХ НОРМАТИВОВ



ЛИЧНЫЙ АРХИВ



## «Фабрика процессов» повышает эффективность труда

Платформа для отработки навыков и обмена опытом в действии

**Ж**елезнодорожные перевозки характеризуются высокой степенью кросс-функционального взаимодействия. «Фабрика процессов» является классическим приёмом создания платформы для отработки практических навыков внедрения инструментов по повышению производительности труда.

Но эффективность напрямую зависит от степени соответствия созданной платформы реальным условиям конкретного производства. Ярво выраженный сервисно-логистический характер железнодорожных перевозок предъявляет специфические требования к

инструментам моделирования единого технологического процесса железнодорожных перевозок. Как следствие, классические примеры «Фабрики процессов», отражающие производство материального продукта из запасов сырья, в большинстве случаев воспринимаются работниками ОАО «РЖД» исключительно как элемент теоретического изучения принципов по повышению производительности труда на предприятии.

### Полный цикл

Инициативной группой в лице начальников центров повышения эффективности труда персонала Западно-Сибирской, Свердловской, Южно-Уральской, Се-

веро-Кавказской и Дальневосточной дорог в качестве объекта при создании «Фабрики процессов» принята железнодорожная станция. Была разработана интерактивная модель работы станции на виртуальной доске Migo, где имитируется полный цикл технологических операций, начиная от прибытия поезда на станцию до момента его отправления. При этом используется не условный, а реальный график движения поездов. В полном соответствии с действующими нормами Правил технической эксплуатации моделируется смена локомотивов и локомотивных бригад, а также техническое обслуживание подвижного состава. Для каждого поезда определён свой перечень технологических операций, для осуществления которых задействуется соответствующий персонал. Включённые работы по обслуживанию инфраструктуры ограничивают пропускную способность станции. Таким образом, создаются условия моделирования реально-го технологического процесса.

водстве, так и в рамках обучающих программ РУТ (МИИТ). В 2023 году на базе разработанной «Фабрики процессов» проведён отдельный конкурс «Эффективная организация труда» чемпионата профессионалов ОАО «РЖД». В ходе подготовки к чемпионату было принято решение о переносе интерактивной модели на другую площадку – Единую корпоративную платформу по работе с технической документацией.

Переход позволил полностью реализовать потенциал динамически сложной модели, выделить три основных этапа, постепенно усложняющих задачи, стоящие перед командами. Помимо выполнения непосредственно конкурсного задания оценивались компетенции конкурсантов в формировании эффективных коммуникаций, работе с технической документацией, навыках владения программными продуктами, формирования распорядительных документов, поиска и классификации скрытых потерь, а

*Масштаб тиражирования модели охватывает более 700 тыс. сотрудников «Российских железных дорог»*

По сути, мы разработали имитационную модель перевозочного процесса, объединяющую производственные процессы основных его участников в области организации движения, обеспечения перевозок тягой, технического обслуживания поездов и инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Основная задача имитационной модели заключается в наработке практических навыков и внедрении идеологии повышения производительности труда локомотивных и вагонных депо, железнодорожных станций и дорожных центров управления перевозками, дистанций инфраструктурного комплекса. Она доступна для широкого круга работников, так как не требует предварительной специализированной подготовки.

### Разработка будет тиражироваться

«Фабрика процессов» доказала свою эффективность в ходе как практического применения на произ-

также аргументированное применение инструментов их устранения и последующая визуализация.

Созданная имитационная модель базируется на единой технологии перевозок и Правилах технической эксплуатации железных дорог, она охватывает функционал практически всех подразделений ОАО «РЖД». Это позволит в перспективе тиражировать её применение и вовлечь в процесс совершенствования производственных процессов работников всех профессий и должностей. Таким образом, масштаб распространения модели охватывает более 700 тыс. сотрудников нашей компании, что способствует дальнейшему развитию профессионализма и передаче опыта сотрудниками компании. В будущем планируется расширение номенклатуры «Фабрик процессов» для вовлечения большего круга сотрудников холдинга в совершенствование производственных процессов и повышение производительности труда.



## НОВЫЙ ПОДХОД

В РЖД нормируют труд работников станции

**Н**ормирование труда административно-управленческого штата – одна из важнейших задач. Для её решения Центром организации труда и проектирования экономических нормативов (ЦОТЭН) внедряется уникальный метод

нормирования – оценка баланса рабочего времени с учётом применения процессного подхода.

Этот метод позволяет качественно использовать потенциал руководящего звена, повысить эффективность труда инженерно-технических работников, а также систематизировать и грамотно распределить организационно-управленческие функции на предприятии.

**Движенцы любят счёт**

Необходимость оценки трудозатрат административно-управленческого штата инициирована Центральной дирекцией управления движением (ЦД). Отделом организации труда в сфере управления движением ЦОТЭН проведена работа по актуализации Типового штатного расписания железнодорожной станции. Использовался аналитически-ис-

*Нормирование позволяет качественно использовать потенциал руководящего звена, повысить эффективность труда инженерно-технических работников, грамотно распределить организационно-управленческие функции на предприятии*

следовательский метод на основе актуального перечня функций административно-управленческого штата, подтверждённого действующими в ЦД нормативно-технологическими документами.

Предыдущее Типовое штатное расписание было разработано в 2006 году и предназначалось для определения количества штатных единиц только на железнодорожных станциях, являющихся самостоятельными структурными единицами, наделёнными правом ведения хозяйственной деятельности и делегированными правами работодателя.

Однако сейчас в дирекциях управления движением произошли большие структурные преобразования. Например, созданы центры организации работы железнодорожных станций, которые осуществляют экономическое и хозяйственное обслуживание, приём и увольнение работников на станциях, входящих в их состав. Многие изменилось и в технологии работы станций. Поэтому обновлённое Типовое штатное расписание устанавливает критерии определения количества штатных единиц, которые, в свою очередь, дифференцированы в зависимости от класса станции (как

для станций, входящих в состав центров организации работы железнодорожных станций, так и для железнодорожных станций, являющихся самостоятельным структурным подразделением).

**Объёмные показатели**

В целях повышения эффективности труда тех работников, трудозатраты которых непосредственно зависят от выполняемых на станции объёмных показателей (например, технологов, инженеров, техников), расчёт количества штатных единиц приведён к фактическим объёмным показателям работы и выполняемому функционалу взамен устаревшего расчёта в зависимости от штата станции, который нёс за собой риски снижения качества работ.

Объёмные показатели, используемые в качестве критерия определения штатных единиц, имеют источники данных в производственных автоматизированных системах. Это является важным фактором для дальнейшей их интеграции в расчёт численности в Единой корпоративной системе управления трудовыми ресурсами.

Для упорядочения организационно-штатной структуры желез-

нодорожной станции, а также в связи с потерей актуальности или передачей функционала в другие филиалы ОАО «РЖД» из Типового штатного расписания исключено более 15 должностей (профессий), а также вновь включена профессия (должность) переводчика на межгосударственных передаточных железнодорожных станциях, относящихся к пограничным переходам. Это является актуальным, особенно для Восточного полигона, где сосредоточен основной поток грузов.

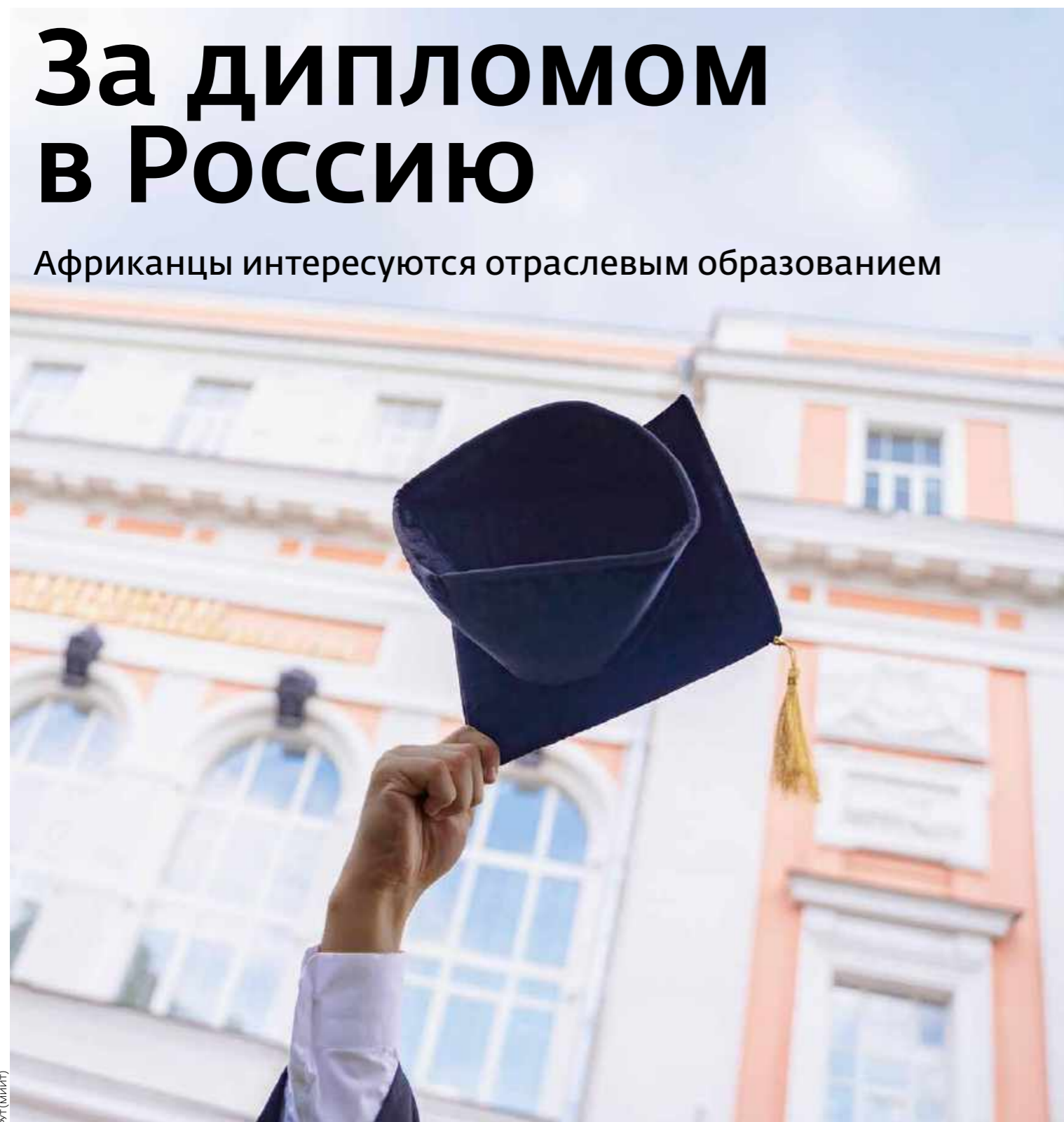
Разработанное Типовое штатное расписание станции позволит систематизировать производственный процесс более чем 5000 железнодорожных станций всех типов и классов. Доля административно-управленческого штата хозяйства перевозок, охваченная нормативными документами по труду, составляет более 75%.

Работа ЦОТЭН на этом не заканчивается. Планируется разработка норм труда для центров организации работы железнодорожных станций – структурных подразделений ЦД. Это позволит полностью охватить всех работников интеллектуального труда филиала.



## За дипломом в Россию

Африканцы интересуются отраслевым образованием



РУТ (МИИТ)



123RF/LEGION-MEDIA



АРТЕМ ГЕОДАКЯН/ТАСС



ВЛАДИМИР СМЕРНОВ/ТАСС

**Р**оссийские вузы развивают сотрудничество с учебными заведениями из дружественных стран. Взаимодействие выстраивается, в частности, с африканскими партнёрами. В эту работу активно включились и железнодорожные университеты.

В настоящее время в вузах России обучаются около 400 тыс. иностранных студентов. И интерес молодежи из разных стран к российскому образованию продолжает расти. Одна из причин тому – увеличение числа квот Правительства РФ для бесплатного обучения иностранцев. Так, в нынешнем году для абитуриентов из-за рубежа количество бюджетных мест по сравнению с 2020 годом выросло в два раза – с 15 тыс. до 30 тыс.

«О конкурентоспособности российского высшего образования свидетельствует тот факт, что количество иностранных студентов у нас не сокращается, а увеличивается. Причём это всё в неблагоприятных условиях: у нас сначала был два года COVID-19, потом геополитическая турбулентность и новые вызовы. Но тем не менее в прошлом году количество поступивших также было на уровне или даже чуть превысило – мы порядка 300 тыс. иностранцев каждый год принимаем», – подчеркнул министр науки и высшего образования РФ Валерий Фальков.

По итогам прошлого года Россия заняла шестое место в мире по количеству иностранных студентов, опередив, например, Германию и Италию. И предварительные результаты этой приёмной кампании уже обнадеживают – по данным на середину сентября, иностранные абитуриенты подали 58 тыс. заявок на поступление. Окончательные итоги поступления станут известны в ноябре. «Приём иностранных студентов ещё идёт. Предварительно те данные, которые нам дают университеты, не меньше, а ряд университетов набрали больше, чем в прошлом году. Выделенная правительством квота на 30 тыс. мест – из них 28,5 тыс. на программы высшего образования уже заполнены иностранцами», – подчеркнул Валерий Фальков.

В промежуточных лидерах по числу зарегистрированных заявок – поступающие из Казахстана, Таджикистана, Узбекистана, Туркмении, Киргизии. Тенденция последних лет – рост числа поступающих из



стран Африки. Так, по данным Минобрнауки, в 2022/23 учебном году в нашей стране обучались почти 35 тыс. африканских студентов. Это на 4 тыс. больше, чем в предшествующем учебном году. А за последние 13 лет число африканских студентов выросло в три раза. Такому интересу студентов способствует ряд проведённых мероприятий. В частности, не так давно был создан консорциум «Российско-Африканский сетевой

университет» (РАФУ). На первом этапе в него вошли 12 университетов – Южный федеральный университет, Казанский (Приволжский) федеральный университет, Крымский федеральный университет им. В.И. Вернадского, Астраханский государственный медицинский университет, Российский государственный гидрометеорологический университет, Национальный исследовательский университет «МЭИ», Московский государственный университет пищевых производств, Российский государственный геологоразведочный университет им. Серго Орджоникидзе, Российский государственный гуманитарный университет, Российский государственный университет им. А.Н. Косыгина (Технологии. Дизайн. Искусство), Государственный институт русского языка им. А.С. Пушкина, ФИЦ «Институт биологии южных морей им. А.О. Ковалевского РАН». Все они имеют богатый опыт научно-образовательного сотрудничества со странами Африканского континента.

«Мы реализуем флагманский проект по открытию филиала в Каире, который выступит для нас хабом как для стран Африки, так и для Ближнего Востока. Мы также являемся членами консорциума Российско-Африканского сетевого университета. Сегодня в КФУ обучаются более 350 студентов из стран Африки. Наиболее хорошо представлены Египет, Алжир, Нигерия, Замбия, Тунис, Конго», – рассказал проректор Казанского (Приволжского) федерального университета по внешним связям Тимирхан Алишев.

Первоочередные задачи РАФУ – создание единого образовательного и научного простран-

## В университетах отмечают особый интерес африканских абитуриентов к специальностям, необходимым для развития жизненно важных отраслей на континенте. Есть спрос и на получение профессий в сфере транспорта

ства, выработка механизмов для развития академической и студенческой мобильности, а также содействие межкультурному диалогу и взаимообогащению культур, языков. «Создание Российско-Африканского сетевого университета способствует укреплению сотрудничества в сфере образования, науки и экономического развития между нашей страной и государствами Африканского континента. Кроме того, РАФУ – это своего рода мост дружбы для студентов России и Африки», – отметил Валерий Фальков.

Ещё одно актуальное событие – в конце прошлого года Россия и Зимбабве подписали соглашение о взаимном признании документов об образовании. Подписи под документом поставили заместитель министра науки и высшего образования РФ Наталья Бочарова и министр высшего образования, инноваций и науки Республики Зимбабве Амон Мурвира. Стороны планируют усилить взаимодействие двух стран в образовательном контексте.

### Образовательный выбор

В университетах отмечают особый интерес африканских абитуриентов к специальностям, необходимым для развития жизненно важных отраслей на континенте. Популярны специальности в сфере инженерии, промышленного менеджмента, экономики и торговли, энергетики, компьютерных наук и технологий. Есть спрос и на получение профессий в сфере транспорта. Как результат – за последние три года количество поступающих из государств Африканского континента в отраслевых вузах увеличилось на 27%, а

число африканских стран, из которых приехали обучающиеся, выросло на 11%.

В настоящее время в системе российского транспортного образования обучаются 222 африканских студента из 28 стран континента. В частности, в РУТ (МИИТ) подготовку проходят 18 студентов из Гвинеи, Ганы, Замбии и Алжира. Основное направление их обучения связано с железнодорожной инфраструктурой и логистикой – ключевыми сферами развития транспортных систем их стран.

«Мы замечаем, что африканские студенты не только стремятся получить качественное образование в области транспорта, но и желают остаться в России, чтобы работать и приобретать опыт в российских компаниях. И это, безусловно, подчёркивает высокую репутацию и привлекательность нашего учебного заведения и российской железнодорожной отрасли в целом», – рассказала начальник Управления международного сотрудничества РУТ (МИИТ) Любовь Лучинина.

На подготовительном факультете РУТ (МИИТ) также обучаются 18 граждан африканских стран, и ещё пять их соотечественников проходят обучение по программам аспирантуры. В 2023/24 учебном году университет планирует принять студентов из стран Африки в рамках правительственной квоты – трёх студентов из Бурунди, пять – из Ганы и Гвинеи, восемь – из Египта, пять из Конго и Марокко, а также 25 из Замбии. «Роль РУТ (МИИТ) в подготовке африканских студентов продолжает расти, отражая стремление России к глубокому и многогранному партнёрству с Африкой в сфере образования. Подготовка кадров для африканских железных дорог, обмен знаниями

**По итогам прошлого года Россия заняла шестое место в мире по количеству иностранных студентов, опередив, например, Германию и Италию. И предварительные результаты этой приёмной кампании уже обнадеживают**





РУТ (МИИТ)

и опытом с африканскими вузами – всё это создаёт прочную основу для будущего сотрудничества и обеспечивает успешное развитие отношений между Россией и странами Африки в долгосрочной перспективе», – подчеркнули в центре по связям с общественностью РУТ (МИИТ).

В Петербургском государственном университете путей сообщения Императора Александра I (ПГУПС) также обучаются студенты из стран Африки (Конго, Гвинеи, Эфиопии). Большинство из них проходят подготовку по направлению «Строительство железных дорог, мостов и транспортных тоннелей». В новом учебном году в ПГУПСе ожидают первокурсников из Камеруна.

В Уральском государственном университете путей сообщения (УрГУПС) учатся студенты из Египта, Мали, Камеруна, Республики Чад, Кот-д'Ивуара, Гвинеи. На 2023/24 учебный год идёт

набор на подготовительный факультет студентов из Камеруна, Кот-д'Ивуара, Бенина и Судана. «УрГУПС давно и активно укрепляет сотрудничество со странами Африканского континента в образовательной сфере. Студенты, обучающиеся в транспортном вузе, имеют возможность одновременно со знаниями получать и профессиональные навыки по востребованным в странах Африки специальностям в транспортной сфере», – рассказала директор департамента международных связей УрГУПС Кристина Ташкинова.

В Иркутском государственном университете путей сообщения (ИрГУПС) за счёт ассигнований федерального бюджета РФ в новом учебном году пройдут подготовку по дополнительным общеобразовательным программам на русском языке трое слушателей из Того, Габона, Эфиопии. «Университет заинтересован в наборе обучаю-

щихся из стран Африки – на этом сделан особый акцент», – подчеркнул начальник управления международного сотрудничества ИрГУПС Максим Богатов.

## Шаг навстречу

Железнодорожные вузы готовы к сотрудничеству с коллегами из стран Африканского континента и в области синхронизации образовательных программ, отметил заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрий Шаханов, выступая на Втором саммите и Экономическом и гуманитарном форуме Россия – Африка. «Мы тоже готовы к кооперации в области подготовки специалистов среднего звена», – подчеркнул он.

И уже предпринимаются конкретные шаги для развития научно-образовательного сотрудничества. Так, в ходе профильной образователь-

мической мобильности. В частности, по такому пути идёт ПГУПС – совместно с алжирским Университетом Бумердеса рассматривается возможность организации стажировок для студентов и преподавателей двух вузов. Соответствующее соглашение о сотрудничестве между учебными заведениями было заключено в этом году.

Есть планы по развитию взаимоотношений с африканскими коллегами и у УрГУПС. «Россия и страны Африки имеют богатую историю взаимоотношений, в том числе и в сфере образования. Сегодня прорабатываются наиболее оптимальные механизмы по реализации совместных образовательных проектов. У транспортного университета довольно высокий научно-образовательный потенциал, есть весомый опыт подготовки иностранных студентов. И сегодня в

## Роль Российского университета транспорта в подготовке африканских студентов продолжает расти, отражая стремление России к глубокому и многогранному партнёрству с Африкой в сфере образования

ной сессии саммита Россия – Африка ректор РУТ (МИИТ) Александр Климов предложил расширить масштабы взаимодействия между ведущими российскими и африканскими университетами. В частности, он подчеркнул важность создания отраслевых сетевых академических структур в формате Россия – Африка, в том числе в сфере транспорта. Это необходимо для обмена опытом, проведения совместных исследовательских проектов, а также для создания образовательных программ, которые будут учитывать специфику и потребности как Российской Федерации, так и африканских государств.

Среди других вариантов сотрудничества – совместные проекты по международной акаде-

мической мобильности. В частности, по такому пути идёт ПГУПС – совместно с алжирским Университетом Бумердеса рассматривается возможность организации стажировок для студентов и преподавателей двух вузов. Соответствующее соглашение о сотрудничестве между учебными заведениями было заключено в этом году.

Есть планы по развитию взаимоотношений с африканскими коллегами и у УрГУПС. «Россия и страны Африки имеют богатую историю взаимоотношений, в том числе и в сфере образования. Сегодня прорабатываются наиболее оптимальные механизмы по реализации совместных образовательных проектов. У транспортного университета довольно высокий научно-образовательный потенциал, есть весомый опыт подготовки иностранных студентов. И сегодня в

ПУБЛИКАЦИЯ

Юлия Антич



## МИССИЯ ВЫПОЛНИМА

Отраслевые вузы вошли в международный рейтинг

123RF/LEGION-MEDIA

**Д**ва отраслевых вуза включены в Московский международный рейтинг «Три миссии университета». Их образовательная, научная и общественная деятельность соответствует мировым стандартам качества.

Московский международный рейтинг вузов «Три миссии университета» инициирован Российским союзом ректоров в соответствии с поручением Владимира Путина в 2017 году. Оператор исследования – Ассоциация составителей рейтингов,

рекингов и иных оценок эффективности (АСР), членами которой являются ведущие рейтинговые и исследовательские центры страны.

Цель исследования – оценка ключевых миссий учебного заведения (образование, наука и взаимодействие с обществом). Методология исследования прошла масштабное общественное обсуждение, в котором приняли участие свыше ста университетов. Для ранжирования учебных заведений использованы только объективные критерии, опирающиеся на официальные данные (включая публичные отчёты

вузов), а также на данные авторитетных международных провайдеров информации.

Пилотная версия Московского международного рейтинга вузов была опубликована в декабре 2017 года, вторая версия – в ноябре 2018 года, третья – в сентябре 2019 года. Начиная с 2020 года рейтинг ежегодно публикуется в августе.

В этом году была представлена его седьмая версия. В исследование включены 2 тыс. университетов из 112 стран мира. «Рейтинг «Три миссии университета» с 2020 года удерживает статус наиболее

представительного авторитетного академического рейтинга по числу участников и количеству стран, – отметил ректор МГУ им. М.В. Ломоносова, президент Российского союза ректоров Виктор Садовничий. – В этом году список расширен до 2 тыс. позиций, а наибольшего прироста по числу участников добились страны БРИКС. В рейтинге также присутствуют все новые страны – участники этого консорциума. На страны БРИКС в новой конфигурации уже сегодня приходится 30% лучших университетов мира».



АЛЕКСАНДР САВЕРКИН/ИД «ГУДОК»



АРХИВ/ИД «ГУДОК»

## Верхние строчки

Первое место рейтинга занял Гарвардский университет (США). На второй строчке расположился Массачусетский технологический институт. Следом идут три учебных заведения из Великобритании – Оксфордский и Кембриджский университеты, а также Университетский колледж Лондона. Среди вузов Азии наилучшие показатели продемонстрировали Токийский университет (11-е место) и Пекинский университет (18-е место). К слову, впервые за всё время составления рейтинга Азия обошла Европу по количеству участников в списке лучших вузов планеты – 637 университетов против 621.

Лучшим вузом в Австралии и Океании признан Университет Мельбурна (49-е место), в Латинской Америке – Национальный автономный университет Мексики (107-е место), в Африке – Университет Кейптауна (159-е место).

## Особое место России

Россия сохранила позиции в тройке мировых лидеров по представленности в исследовании – в числе лучших вузов планеты оказались 154 вуза из 46 регионов страны (это на 8 учебных заведений больше, чем в прошлом году). При этом наибольшее количество сильных российских вузов сосредоточено в Москве – 39 университе-

**Россия сохранила позиции в тройке мировых лидеров по представленности в исследовании – в числе лучших вузов планеты оказались 154 вуза из 46 регионов страны. При этом наибольшее количество сильных российских вузов сосредоточено в Москве**

**Один из приоритетов утверждённой программы развития РУТ (МИИТ) связан с обеспечением глобальной конкурентоспособности университета, в том числе через попадание в международные рейтинги. Для этого развиваем международную деятельность**

тов, далее следуют Санкт-Петербург (14 вузов), Татарстан (6 вузов), Московская, Томская и Тюменская области (по 5 вузов). По 4 университета представляют Новосибирскую, Ростовскую и Самарскую области.

Три российских участника вошли в топ-100. Самое высокое место среди них – 17-е – занял Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова. На 39-й строчке расположился Санкт-Петербургский государственный университет, на 43-й – Московский физико-технический институт (Национальный исследовательский университет).

«Широкий доступ к качественному высшему образованию – ключевое условие конкурентоспособности страны. По доступности качественного образования (численности студентов в университетах – участниках рейтинга на 100 тыс. населения) Россия занимает 8-е место среди стран с населением более 50 млн человек, – отметил генеральный директор Ассоциации составителей рейтингов Дмитрий Гришанков. – По экспорту образовательных услуг Россия занимает пятое место в мире: на российские вузы приходится свыше 5% иностранных студентов, обучающихся в топ-2000 университетов мира». Сегодня в топ-2000 университетов занимаются 3,7 млн иностранных студентов, при этом на российские вузы приходится 186 тыс. из них (или 5%). Больше только у Великобритании (14%), США (13%), Австралии (8%) и Германии (7%).

## Отраслевые участники

В международный рейтинг включены и два транспортных университета. Так, самое высокое место среди них (1401–1500-ю интервальную позицию в мире и 74–85-ю позицию среди российских вузов) занял Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I (ПГУПС). Как отмечено

в исследовании, образовательные программы ПГУПС включены в международную базу данных результатов внешнего контроля качества DEQAR и ежегодно становятся участниками проекта «Лучшие образовательные программы инновационной России», что подтверждается широким спросом среди иностранных студентов более чем из 25 стран мира. К слову, помимо Московского международного рейтинга «Три миссии университета», ПГУПС представлен и в других уважаемых мировых рейтингах, среди которых Round University Ranking (Россия), SCImago Institutions Rankings (Испания), Webometrics Ranking of World Universities (Испания), QS EESA (Великобритания). «Новые вызовы для ПГУПС – это новые задачи, новые векторы развития университета, институциональные изменения. С 2021 года ПГУПС – участник программы «Приоритет-2030». На базе университета созданы две федеральные инновационные площадки. Университет внедряет принципы устойчивого развития и готовится к процедуре получения рейтинга ESC», – отметили в вузе.

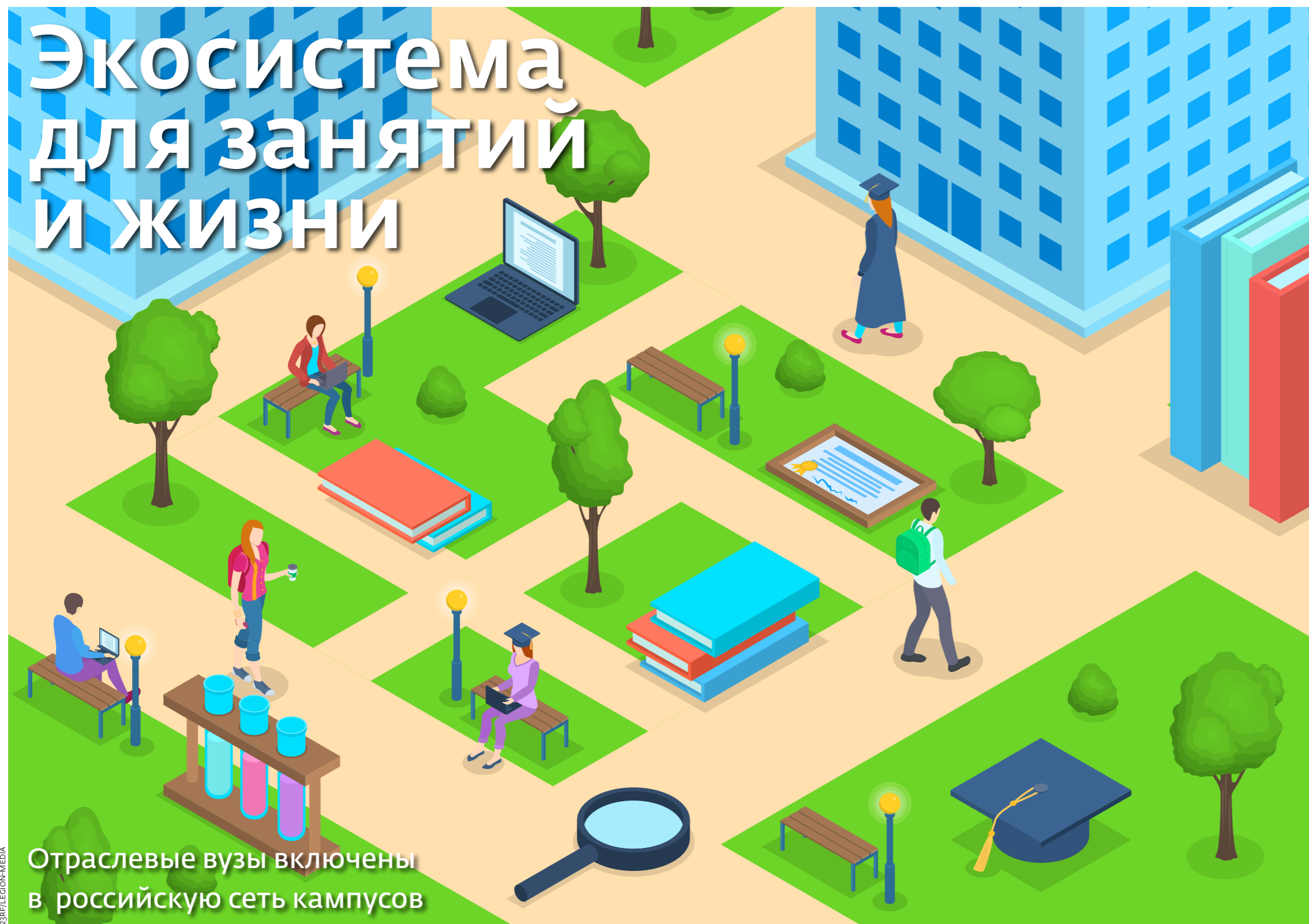
Ещё один отраслевой участник рейтинга – Российский университет транспорта (МИИТ). Он расположился на 1501–1750-м местах в мировом рейтинге и на 86–127-м среди российских вузов. Как отметили в РУТ (МИИТ), вуз ежегодно включается в это исследование начиная с 2019 года.

«Один из приоритетов утверждённой программы развития РУТ (МИИТ) связан с обеспечением глобальной конкурентоспособности университета, в том числе через попадание в международные рейтинги. Для этого мы развиваем международную деятельность, повышаем публикационную активность преподавателей и, конечно, качество образования», – говорил ранее ректор РУТ (МИИТ) Александр Климов. **ПУЛЬТ**

Юлия Антич



## Экосистема для занятий и жизни



Отраслевые вузы включены в российскую сеть кампусов

**В**пяти регионах страны приступили к реализации второй волны проектов по созданию сети межвузовских кампусов мирового уровня. В числе участников проектных команд два отраслевых университета.

### Пионеры движения

Программа по созданию сети межвузовских кампусов стартовала в 2021 году по поручению Владимира Путина. Её реализация предусмотрена национальным проектом «Наука и университеты». Предполагается, что к 2030 году в стране появится 25 современных кампусов, которые станут площадками для развития критически важных отечественных технологий, позволят реализовывать научные проекты, а также станут точками притяжения талантливой молодёжи. Сеть современных кампусов предоставит более 61 тыс. мест для подготовки кадров в соответствии с направлениями региональных стратегий социально-экономического развития, а также увеличит долю обучающихся, систематически занимающихся наукой, и молодых преподавателей и учёных.

«Строительство кампусов – это отдельный трек национального проекта «Наука и университеты», который в большинстве регионов является важным фактором их развития. Каждый кампус – это открытая экосистема и комфортная среда не только для проживания и работы, но и для развития

критических технологий, привлечения талантов, выполнения исследований мирового уровня, партнёрства с бизнесом и реализации передовых образовательных программ. Поэтому необходимо выстроить взаимодействие региона и научно-образовательных организаций для качественного смыслового и структурного наполнения объектов», – рассказал в ходе недавнего совещания с представителями региональных рабочих групп по созданию межвузовских кампусов мирового уровня замглавы Минобрнауки РФ Андрей Омельчук.

На разной стадии реализации сейчас находятся 17 проектов межвузовских кампусов. Так, восемь проектов первой волны (в Новосибирске, Калининграде, Томске, Челябинске, Уфе, Екатеринбурге, Нижнем Новгороде и Москве) практически завершены. «Хочу отметить, что я лично посещал строительные площадки и уже есть впечатляющие результаты. Кампус МГТУ им. Н.Э. Баумана в Калужской области будет сдан в эксплуатацию на год раньше запланированного срока, в Екатеринбурге кампус также примет первых студентов в новом учебном году», – отметил глава Минобрнауки РФ Валерий Фальков.

### Вторая волна

Проекты второй волны отобраны в прошлом году – кампусы появятся на федеральной территории «Сириус», в Перми, Тюмени, Великом Новгороде, Южно-Сахалинске, Хабаровске, Иванове, Архангельске, Самаре. В последних пяти городах уже приступили к



проектированию объектов в соответствии с концессионными соглашениями, подписанными на площадке Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ-2023).

Как подчеркнул глава Минобрнауки РФ Валерий Фальков, региональные власти видят уникальные возможности, которые открываются при создании кампусов, и всячески содействуют реализации проектов. Таким образом, создание нового качества высшего образования, достижение опережающих научных результатов возможны только при грамотной проработке концепции развития кампуса. Не менее важно сотрудничество с вузовским и предпринимательским сообществами, с городскими организациями и другими субъектами России.

«Отдельно отмечу высокий темп работы проектных команд, поскольку в нынешних условиях времени на раскачку нет. Регионы второй волны отбора уже менее чем через год после победы в конкурсе вышли на этап подписания концессионных соглашений. К примеру, Сахалинская область в ближайшее время уже приступит к началу строительства межвузовского кампуса в регионе. Это один из показателей ответственного отношения и заинтересованности региона в создании нового современного кампуса – точки притяжения талантливой молодёжи и драйвера развития науки и образования», – подчеркнул министр.

Как рассказал заместитель председателя Правительства РФ Дмитрий Чернышенко, общая пло-

## В каждом из современных кампусов будут сформированы разные научные и образовательные направления в соответствии со стратегиями развития регионов, а также научно-технологическим развитием страны

щадь пяти новых строящихся кампусов – более 0,5 млн кв. м, что позволит создать более 15,5 тыс. мест для комфортного проживания студентов и преподавателей. «Это отличная возможность для бизнеса инвестировать в экономику региона. Уверен, что такой высокий уровень общей включённости позволит нам достичь всех поставленных целей», – добавил Дмитрий Чернышенко. – Масштабная и амбициозная задача, поставленная президентом России Владимиром Путиным, решается только совместными усилиями государства, бизнеса, научного и экспертного сообщества».

В каждом из современных кампусов будут сформированы разные научные и образовательные направления в соответствии со стратегиями развития регионов, а также научно-технологическим развитием страны. Так, например, создание современного кампуса в Архангельске позволит проводить научные исследования в области здоровьесбережения в Арктике, арктических инженерных разработок, технологий лесопереработки. Концессионное соглашение о строительстве кампуса «Арктическая звезда» подпи-

сали председатель правительства Архангельской области Алексей Алсуфьев и генеральный директор ООО «Системные концессии» – управляющей организации ООО «Арктическая звезда» Валерий Ерёмин. Общая площадь кампуса составит около 128 тыс. кв. м. К 2030 году там появятся технопарк, офисы, три корпуса общежитий для студентов и преподавателей, легкоатлетический манеж с фитнесом, лаборатории, общественные пространства и конгресс-центр.

Основными направлениями научной деятельности кампуса в Южно-Сахалинске станут экономика Мирового океана, климат и экология, аквабиотехнологии, новая энергетика, нефтегазовые технологии и направления, связанные с изучением Азиатско-Тихоокеанского региона. Соглашение по проекту в Южно-Сахалинске подписали заместитель председателя правительства Сахалинской области Антон Зайцев и генеральный директор ООО «К1» Дмитрий Колосов. Проект предусматривает строительство учебного корпуса, научно-лабораторного блока, библиотеки, конгресс-холла и общественно-деловых пространств. Возмож-

ности научных лабораторий, которые будут оснащены современным оборудованием, позволят учёным проводить передовые исследования и повышать свою квалификацию.

Проект кампуса в Ивановской области предусматривает проведение исследовательских и научных разработок в стратегически важных направлениях: материаловедении, дизайне в текстильной и лёгкой промышленности, территориальном развитии малых и средних городов. Договорённости по концессионному соглашению по проекту «Большая Ивановская мануфактура» достигнуты между губернатором Ивановской области Станиславом Воскресенским и генеральным директором АНО по содействию в развитии социальной, культурной и научной инфраструктуры «Кампус Большой Ивановской мануфактуры» Таисьей Погодаевой.

Кампус состоит из существующей инфраструктуры университетов, городских общественных и культурных пространств, современного общежития для проживания 2,5 тыс. студентов, технопарка с лабораториями и коворкингом, образовательно-

**Каждый кампус – это открытая экосистема и комфортная среда не только для проживания и работы, но и для развития критических технологий, привлечения талантов, выполнения исследований мирового уровня, партнёрства с бизнесом**

# Образование ➔



## ДВГУПС инициировал создание на базе кампуса единого образовательного DATA-центра. Такое технологическое решение позволит изучать и имитировать транспортные и пассажирские потоки в ДФО, моделировать социально-экономические эффекты

го пространства с библиотекой. На первом этаже появится музей Большой Ивановской мануфактуры.

В возведении кампусов участвуют и два отраслевых вуза. Так, в Хабаровске в проект включён Дальневосточный государственный университет путей сообщения (ДВГУПС). В числе других участников – Тихоокеанский госуниверситет, Хабаровский государственный университет экономики и права, Хабаровский государственный институт культуры, Дальневосточный государственный медицинский университет. Концессионное соглашение о создании и эксплуатации меж-

вузовского кампуса в Хабаровске было заключено между заместителем председателя правительства Хабаровского края по социальным вопросам Евгением Никоновым и председателем совета директоров ООО «Кампус-2025» Станиславом Неверовым. Цель проекта – создать условия для получения качественного, конкурентоспособного высшего образования по приоритетным направлениям экономики субъекта, России и стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Это флагманский проект Хабаровского края, который будет включать строительство большого инфраструктурного комплекса (появятся новые учебные корпу-

са, лаборатории, конгресс-центр, общежития).

«Межвузовский кампус в Хабаровском крае станет ведущей опорной площадкой для реализации образовательных программ, современных исследований и развития инновационных технологий на Дальнем Востоке. По планам, к 2030 году здесь будут учиться более 30 тыс. студентов», – отметил заместитель председателя правительства Хабаровского края – министр экономического развития края Виктор Калашников. – В настоящее время выделено несколько ключевых направлений, которые будут развиваться на базе нового кампуса: устойчи-

вое развитие, инженерия, строительство и урбанистика, гуманитарная школа, креативная индустрия, IT-школа. Это вклад Хабаровского края в осуществление технологического прорыва на Дальнем Востоке страны».

Как рассказал ректор ДВГУПС Владимира Буровцев, университет инициировал создание на базе кампуса единого образовательного DATA-центра. Такое технологическое решение позволит изучать и имитировать транспортные и пассажирские потоки в ДФО, моделировать социально-экономические эффекты, возникающие при изменении этих потоков. Это позволит привлечь на территорию края высокотехнологичные IT- и финансовые компании в качестве потенциальных бизнес-партнёров. Кроме того, удастся существенно повысить качество научного сопровождения актуальных вопросов снятия инфраструктурных транспортных ограничений, препятствующих развитию региона.

В Самарской области при участии Самарского государственного университета путей сообщения (СамГУПС) планируется построить межвузовский кампус IT-направления. Соответствующее

концессионное соглашение заключили первый вице-губернатор – председатель правительства Самарской области Виктор Кудряшов и генеральный директор управляющей организации ООО «Прокампус № 1» – ООО «Прошкола» Алиса Денисова. В самарском кластере планируют реализовать концепцию «город в городе»: когда все точки – от дома, учёбы и работы до объектов общепита, торговли и здравоохранения – находятся в непосредственной близости. На территории будет много рекреационных пространств, спортивных и прогулочных зон.

«Реализация проекта станет стимулом для развития высшего образования и будет способствовать закреплению талантливой молодёжи в Самарской области, повышению привлекательности региона в глазах абитуриентов из других субъектов РФ, развитию инфраструктуры на территории, прилегающей к кампусу. Кроме того, на площадке кампуса можно будет развивать межвузовские научно-исследовательские проекты, выстраивать коллаборации с участием научных коллективов и промышленных партнёров», – подчеркнул ректор Самарского

национального исследовательского университета им. академика С.П. Королёва Владимир Богатырёв.

Как отметил первый проректор СамГУПС Максим Гнатюк, участие транспортного университета в создании межвузовского кампуса позволит эффективнее организовать работу по реализации инфраструктурных и IT-проектов нового научно-образовательного пространства, а также конкретизировать концепцию проекта межвузовского кампуса в целом. Проектирование кампуса в Самаре будет завершено до сентября 2024 года, а ввести его в эксплуатацию планируется в I квартале 2027 года. «Это большой шаг навстречу новым технологиям и разработкам, к созданию условий для учёных и развитию науки. Этот проект позволит снизить отток талантливой молодёжи из Самарской области, даст ребятам возможность расти профессионально, никуда не уезжая, а значит, жить, работать, создавать семьи и развивать родной регион», – подчеркнул министр экономического развития и инвестиций Самарской области Дмитрий Богданов. **ПУБЛИЦА**

Юлия Антч



ИВАН ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

## В знаниях – сила

### ОАО «РЖД» повышает профкомпетенции студентов вузов

**Р**оссийские компании считают необходимым повышать уровень практической подготовки студентов в вузах. Об этом свидетельствуют результаты недавнего опроса комиссии Общественной палаты по развитию высшего образования и науки: 85% работодателей (всего было опрошено более тысячи

представителей бизнеса из 89 регионов страны) из разных сфер, в том числе транспорта, отметили, что у будущих специалистов возникают трудности с выполнением конкретных заданий в ходе производственной практики. Для решения этой проблемы респонденты предложили «открыть» учебные заведения для бизнеса, чтобы компании и вузы на постоянной основе проводили совместные образовательные и научные

мероприятия. Успешный пример такого взаимодействия уже демонстрируют отраслевые университеты и ОАО «РЖД».

Практическая подготовка сегодня активно развивается во всех железнодорожных учебных заведениях. Так, в скором времени в Иркутском государственном университете путей сообщения (ИрГУПС) откроется «Корпорация знаний ВСЖД», где будущие железнодорожники при поддержке специалистов Восточно-Сибирской магистрали смогут подтянуть свои профессиональные компетенции. Соглашение о создании «Корпорации знаний» летом этого года подписали начальник ВСЖД Вадим Владимиров и ректор ИрГУПС Юрий Трофимов. Цель этой работы – развитие нового формата информационного взаимодействия между работодателем и вузом, который позволит обеспечить практическую подготовку

функциям, конкурсы профмастерства в формате «Молодые профессионалы».

Подобные программы разрабатывают и другие филиалы и структурные подразделения ОАО «РЖД». Так, например, в начале сентября соглашение о сотрудничестве в сфере реализации совместных образовательных и научных проектов заключили Российский университет транспорта (МИИТ) и Центр фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД». Подписи под документом поставили директор Института управления и цифровых технологий РУТ (МИИТ) Сергей Вакуленко и заместитель генерального директора ОАО «РЖД» – начальник ЦФТО Алексей Шило.

Стороны планируют проводить совместные исследования, связанные с транспортными процессами. Также будут реализованы углу-

*В ходе реализации проекта будет создано единое интеллектуальное пространство для установления прочных связей между образованием, наукой и секторами экономики, а также выстраивания социального партнёрства*

специалистов железнодорожного транспорта и сократить период адаптации молодых кадров, принятых в структурные подразделения магистрали.

Как рассказала проректор по учебной работе ИрГУПС Дарья Динец, в ходе реализации проекта будет создано единое интеллектуальное пространство для установления прочных связей между образованием, наукой и секторами экономики, а также выстраивания социального партнёрства.

В программу обучения будущих специалистов войдут мастер-классы представителей работодателя по развитию профессиональных компетенций, тестирование и кейсы по трудовым

блённая специализированная подготовка студентов старших курсов по системе авторских классов и дополнительные профессиональные программы для сотрудников ЦФТО. Как подчеркнули в центре по связям с общественностью РУТ (МИИТ), такое сотрудничество позволит расширить спектр образовательных программ высшего образования для подготовки современного поколения инженеров транспорта, способных осуществлять стратегическое планирование и управление корпоративной логистической системой, а также применять современные технологии для эффективной организации транспортного бизнеса.

11/07/15/4

Юлия Антич



## Строительство Варшавско-Венской дороги стало пробным шаром

Вопрос о концессиях в Российской империи был решён в середине 1860-х годов

RU.WIKIPEDIA.ORG



L. Pachaczek

**В**ысочайшим манифестом 8 сентября 1857 года было объявлено об утверждении договоров на уступку Варшавско-Венской железной дороги частной компании с правом образования Общества Варшавско-Венской железной дороги и Общества Варшавско-Бромбергской железной дороги. Эта весьма сложная формулировка скрывала одно из первых в истории российских железных дорог концессионных соглашений. О нём рассказывает сегодня «Пульт управления», основываясь в том числе и на архивных материалах.

После тяжёлого поражения России в Крымской войне правительству и новому императору – Александру II, вошедшему в историю как Освободитель, – стала очевидна необходимость реформ в социальной, экономической, военной сфере: поистине трудно назвать какую-то часть народной жизни, которая не нуждалась бы в изменении. Особенно острой была ситуация на железных дорогах.

Историки Анна Ефимова и Наталья Стецюк так описывают создавшееся положение: «К середине XIX в. в Российской империи сложился конфликт интересов, одна сторона которого, в силу субъективности мировоззрения либо личной финансовой заинтересованности своих представителей, сдерживала инициативность собственников частного капитала и их активность в его объединении для строительства железнодорожных транспортных путей. В то же время другая сторона считала, что этот вид транспорта необходим для общества, государства и национальной экономики, но вследствие дефицита государственного бюджета казна не могла удовлетворить потребности страны. В результате железнодорожный транспорт страны к середине XIX в. не получил достаточного потенциала для своего развития: к 1855 г. в стране было построено лишь 980 вёрст рельсовых дорог, что составляло 1,5 % мировой железнодорожной сети».

Главной проблемой была нехватка финансирования: строившаяся в течение 10 лет Варшавско-Венская дорога оставалась так и не введённой в эксплуатацию.

Вот как её характеризовал энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона: «Нужно заметить, что в то время Царство Польское было отделено от империи





таможенной чертой, уничтоженной лишь в 1850 году, причём ввозные таможенные пошлины в Царстве Польском были гораздо ниже, чем в Империи. Вследствие этих условий значительно облегчались сношения Царства Польского с пограничными частями Австрийской империи и Прусского королевства и затруднялись сношения с Империей. Новая железная дорога, конечно, ещё более облегчила сношения с Австрией... Ширина колеи Вар-

шавско-Венской железной дороги принята та же, что и на железных дорогах Пруссии и Австрии, – уже, чем на большинстве русских железных дорог... В конце 50-х годов другому железнодорожному обществу, названному Варшавско-Бромбергским, была выдана концессия на железную дорогу, соединяющую город Лович с прусской границей у Александрова... Впоследствии (1 января 1890) две компании слились воедино под названием Варшавско-Венской

железной дороги». Как же это стало возможным?

Концессии уже не были новой идеей для второй половины 1850-х годов. Сложность состояла в другом: поскольку обсуждалась возможность отмены крепостного права, неясным оставался статус земли, по которой рассчитывали проложить новые железные дороги. Если она выкупалась частными предпринимателями, которые вслед за тем брали на себя обязанности по строительству магистра-

**Главное управление путей сообщения переуступало частным компаниям строившиеся железные дороги: новые владельцы обязывались проложить их до конца. Казне выплачивалось 50% стоимости магистрали, по окончании проводился перерасчёт**

**С первого года эксплуатации устанавливалась плавающая ставка на основе средней прибыльности железной дороги, привязанная к её длине и насыщенности движения, причём владельцы не должны были снижать долю пассажирских перевозок ниже 25%**

ли, то впоследствии эту землю уже практически невозможно было вернуть в государственную собственность, а казна на неопределённо долгое время лишалась доходов от эксплуатации частных железных дорог. Забегая вперёд, скажем, что вопрос о концессиях будет решён только в середине 1860-х годов, правда, в чрезвычайно широких законодательных рамках, оговаривавших строительство на основе концессий как вид долговременной аренды.

Безусловно, такой в высшей степени либеральный подход к делу сыграл огромную роль в начале первого железнодорожного бума в Российской империи. Однако в 50-е годы любое решение о концессии казалось неочевидным и спорным.

Летом 1857 года рассматривалось несколько возможных проектов для концессионирования. Среди них обсуждались и совсем радикальные меры – продажа концессий и разрешение на строительство железных дорог по очень высокой стоимости, но с полным переходом в руки частных владельцев. Иным вариантом было создание крупномасштабных акционерных обществ с долевым

участием государства, но сразу вставала проблема управления такими компаниями. Кроме того, на несколько лет откладывались и доходы, столь необходимые российской казне. Был ещё один план – как показало ближайшее будущее, самый реалистичный. Он предполагал фактически новый вид договоров о собственности.

Главное управление путей сообщения переуступало частным компаниям строившиеся железные дороги: новые владельцы обязывались проложить их до конца, а главное, запустить по ним движение. Казне выплачивалось 50% ориентировочной стоимости магистрали, а уже после окончания строительства проводился перерасчёт и часть средств либо возвращалась, либо доплачивалась.

Начиная с первого года эксплуатации устанавливалась плавающая ставка на основе средней прибыльности железной дороги, привязанная к её длине и насыщенности движения, причём частные владельцы не должны были снижать долю пассажирских перевозок ниже одной четверти. В зависимости от величины ставки управляющая компания отчисля-

ла в казну от 20 до 40% прибыли, остальное оставляла себе. Главным выгодоприобретателем становилось государство, но только в случае выкупа частной железной дороги в казну, который по закону не мог быть осуществлён, пока магистраль не принесёт десятикратную прибыль.

Как показывают сроки подписания концессии – всего через месяц после окончания слушаний, – точка зрения сторонников нового подхода была очень убедительной. От имени государства свою подпись поставил Константин Чевкин, последний главноуправляющий путей сообщения.

Варшавско-Венская дорога оказалась пробным шаром, за которым последовал настоящий бум строительства. Вот как его оценивает современный историк Александр Голубев: «Железнодорожные предприниматели и акционерные компании сыграли положительную роль в развитии транспортной сети страны. Это обусловлено тем, что строительство и эксплуатация железных дорог в России на практике оказались доходным делом и привлекали предприимчивых людей».

Владимир Максаков

# Библиотека Корпоративного университета РЖД»



**Виктор Пономаренко**  
**«ПРАКТИЧЕСКАЯ КОНФЛИКТОЛОГИЯ: ОТ КОНФРОНТАЦИИ К СОТРУДНИЧЕСТВУ»**  
Издательство «АСТ»  
2020 год

» Конфликт в менеджменте принято понимать как отсутствие согласия между сторонами, при этом каждая из них стремится продвинуть свою точку зрения или цель, мешает другим сделать то же самое. Один из важнейших принципов гносеологии, науки о познании, гласит: хочешь понять явление – поднимись на более высокий уровень обобщения. Именно это и предлагает автор читателям: хотите научиться управлять конфликтом, уходя от разрушения в строительство, в развитие, – сумейте увидеть конфликт в контексте предыдущих и последующих событий. Ошибки – вот, что предшествует конфликту и служит его основной причиной. Что они собой представляют, что к ним привело, можно ли их исправить и, если данный конфликт необратим, можно ли их избежать в будущих отношениях – тот круг вопросов, на которые надо получить ответ. При этом автор убеждён, что люди самой природой созданы для плодотворного развивающего взаимовыгодного сотрудничества. Книга подходит для первого знакомства с конфликтологией: она написана простым и доступным языком с приведением развёрнутых пояснений и расшифровкой терминов, что делает её понятной широкому кругу читателей. Автор доносит информацию через простые примеры и схемы, доходчиво разъясняет механизмы различных практических инструментов для работы с конфликтами. Она будет полезна как руководителям, так и всем желающим для развития навыков эффективного взаимодействия в команде.

**Елена Киреева,**  
ДИЗАЙНЕР  
ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ  
ПРОГРАММ  
КОРПОРАТИВНОГО  
УНИВЕРСИТЕТА РЖД



ЛИЧНЫЙ АРХИВ



**Борис Лapidус, Лариса Лapidус**  
**«ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ. ФИЛОСОФИЯ БУДУЩЕГО»**  
Издательство «ПРОМЕТЕЙ»  
2015 год

» Книга интригует уже названием, а точнее сочетанием «железнодорожного транспорта» и «философии» в одном произведении. Авторы рассматривают эволюцию транспорта, его прошлое, настоящее и будущее как с точки зрения ключевых трендов (технологических, экономических, экологических), так и ценностных аспектов сложившейся железнодорожной культуры, которые, по их мнению, также имеют ключевое значение при формировании образа будущего компании и отрасли. Начиная тему будущего «странным сном железнодорожника» (который читается на одном дыхании), авторы смещают акцент с довольно неблагодарной работы предсказания и предвидения в сторону более тонких материй – предчувствий и философии. При этом во главу угла ставится человек – железнодорожник. Отсюда и основной посыл книги: в будущее железных дорог нужно не просто заглядывать, а формировать его собственными руками, опираясь на глобальные тренды, непрерывно возрастающее влияние цифровой экономики и уникальную корпоративную культуру. Книгу сложно однозначно отнести к какому-либо жанру, ссылаться на неё можно как на научный труд, а не как на художественное произведение. Поэтому я рекомендую эту книгу широкому кругу читателей, особенно слушателям программ развития корпоративного резерва, как обязательный для изучения материал. Очень жду продолжения этой книги – «Железнодорожный транспорт. Мировые тренды с проекцией на Россию».

**Александр Коркин,**  
ЗАМЕСТИТЕЛЬ  
ДИРЕКТОРА КОРПОРАТИВНОГО УНИВЕРСИТЕТА РЖД



ЛИЧНЫЙ АРХИВ



реклама

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

Не забудьте подписаться на «Гудок»

## «ГУДОК» ВСЕГДА С ВАМИ!

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



12+

**Гудок**

---

Издательский дом

---