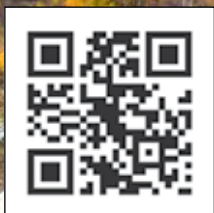


# ПУЛЬТ УПРАВЛЕНИЯ

№ 10 (96) 2023

ЖУРНАЛ ДЛЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ КОМПАНИЙ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

WWW.PULT.GUDOK.RU



## 366 млрд руб.

планируется инвестировать  
в 2024 году в модернизацию  
Восточного полигона

## Масштаб развития

В 2024 году инвестпрограмма компании  
составит 1,27 трлн руб.

СТР. 6

ЭЛЕКТРОННАЯ ВЕРСИЯ СВЕЖЕГО  
НОМЕРА ГАЗЕТЫ  
ВСЕГДА РЯДОМ,



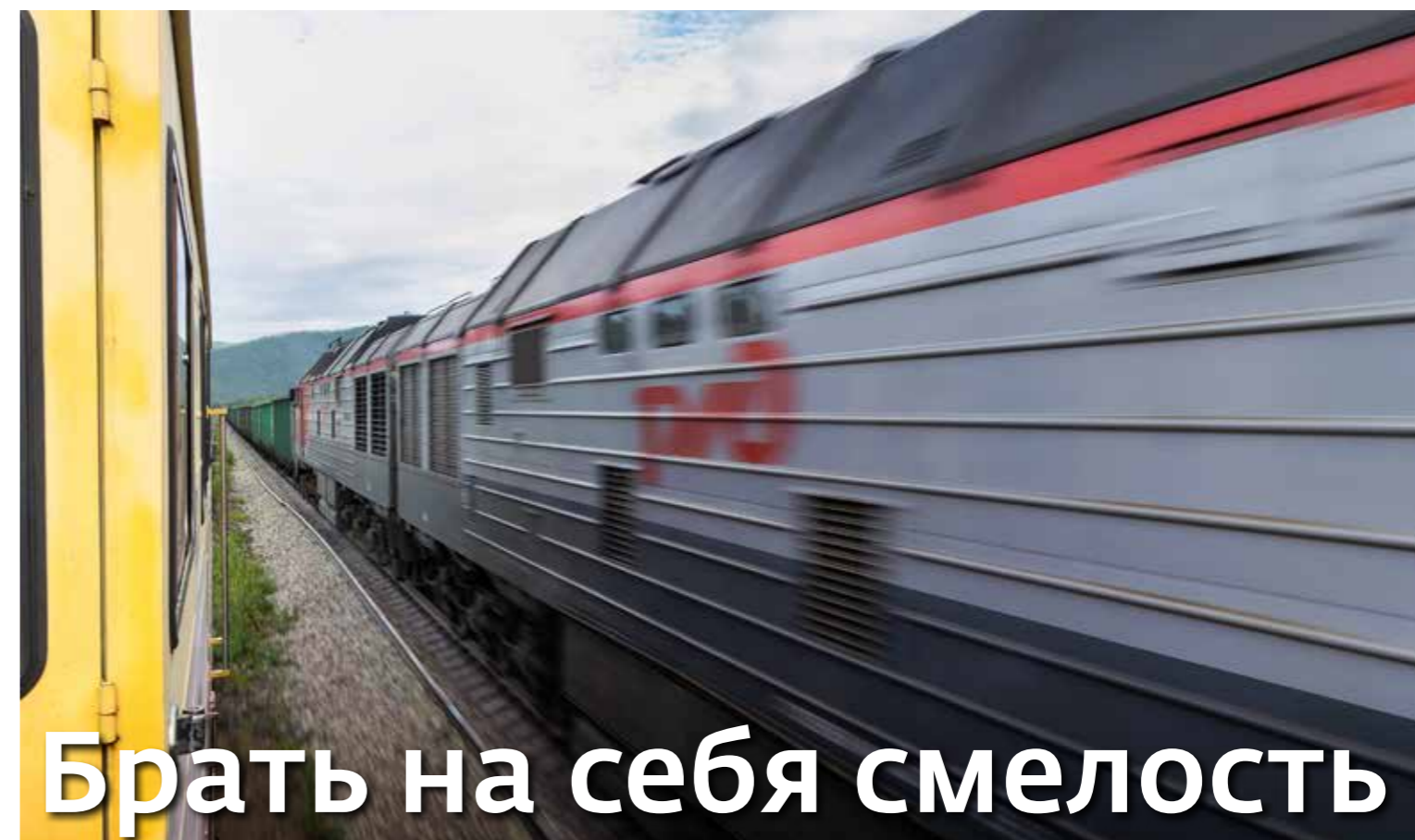
ВСЕГДА ПОД РУКОЙ



12+

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

От редакции»



**С** какими бы вызовами ни приходилось сталкиваться нашей стране, какие бы грандиозные задачи ни стояли перед обществом и бизнесом, главное – не терять мотивации, просчитывать варианты и двигаться вперёд. Мы живём в удивительное время, когда Россия встряхнулась, разочаровалась в бывших партнёрах и друзьях, обрела новых и, что самое главное, вновь поверила в себя. В прошлом году в РФ открылось более 1,05 млн коммерческих компаний, количество новых бизнесов в IT-сфере увеличилось на 17% с начала текущего года, число занятых в малом и среднем бизнесе превысило 30 млн человек. По данным Росстата, за девять месяцев 2023 года индекс промышленного производства вырос по сравнению с январем – сентябрем 2022 года на 3,3%.

Самым крупным работодателем России и важнейшим драйвером нашей экономики является ОАО

«РЖД». За 10 месяцев текущего года грузооборот компании составил 2210,5 млрд ткм, что на 0,9% больше аналогичного периода прошлого года, погрузка выросла на 0,2% и составила 1 млрд 30,1 млн тонн. Перевозки контейнеров по сети по итогам января – октября составили 6 млн 114,4 тыс. TEU, что на 13,8% больше, чем за аналогичный период прошлого года. С начала года ОАО «РЖД» было перевезено 996,3 млн человек, из них в пригородном сообщении – 893 млн (плюс 4,3%). Закупка подвижного состава, ремонт пути, реализация инфраструктурных проектов, выполнение социальных обязательств – это то, чем наполнены будни железнодорожников. В следующем году предстоит сделать ещё больше, как того требует рекордная по объёму инвестиционная программа – 1,27 трлн руб. «Начинайте делать всё, что вы можете сделать, и даже то, о чём можете хотя бы мечтать. В смелости – гений, сила и магия», – писал великий Гёте.

ПУЛЬТ



## ТЕМА НОМЕРА Перспективы

### Оперативка

4–5 Отраслевые новости

### Тема номера

#### Перспективы

6–11 Масштаб развития  
В 2024 году инвестпрограмма РЖД составит 1,27 трлн руб.  
12–15 Карьерный трек  
РЖД поддерживают Дальний Восток  
16–19 Всероссийский масштаб  
Железным дорогам отводится важная роль в развитии экономики

### Перевозки

20–23 Цифровизация ускоряет процессы  
Упрощение таможенных процедур помогает делу  
24–27 Остановка у платформы  
Работать надо не над увеличением парка, а над лимитирующими направлениями

### Охрана труда

28–31 Эпидемия современности  
Выгорание сотрудников разрушает позитивный микроклимат в команде

### Стандартизация

32–35 Требование времени  
Актуальные стандарты повышают производительность труда

### Управление

36–39 Делегирование полномочий  
Подход к штатному расписанию становится гибким

### Законодательство

40–41 Соглашение сторон  
РЖД улучшают законодательную базу для строительства  
42–45 Майнинг данных  
Искусственный интеллект против коррупции

### Образование

46–49 Глубина погружения  
Железнодорожные вузы нашли сетевой формат сотрудничества  
50–53 Процессные аналитики в тренде  
РУТ (МИИТ) удовлетворяет растущий спрос рынка труда  
54–57 Дружба коллег  
ДВГУПС укрепляет отношения с Китаем  
58–61 Логические задачи  
Студенты-железнодорожники программируют

### Психология

62–63 Мыслить критически  
Как стать высокоэффективным специалистом

### 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. Замуреева

#### Служба выпуска

Выпускающий редактор М.А. Лобов  
Билд-редактор Е.Н. Малышева  
Предпечатная подготовка, вёрстка  
Т.В. Мацеевская  
Цветокоррекция М.Ю. Саянов

#### Корректур

Заведующая отделом О.В. Подколзина

#### Над номером работали:

Юлия Антич, Сергей Волков,  
Виктория Гаджиева, Виталий Маслюк,  
Дарья Чикиркина

#### Фото на обложке:

МАКСИМ КАШИРИН/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»  
Информация о стратегическом партнере –  
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: 20.11.2023 г.

Подписано фактически: 20.11.2023 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

## СКЖД сотрудничает с регионами



шения» Радмилой Нальгиевой. Оно предусматривает долгосрочное сотрудничество в области информационного взаимодействия. После заседания круглого стола Сергей Задорин и президент союза «Липецкая торгово-промышленная палата» Анатолий Гольцов подписали соглашение о сотрудничестве. Оно рассчитано на 2023–2026 годы и предусматривает взаимовыгодное сотрудничество в инвестиционной, производственной и социальной сферах, направлено на повышение уровня транспортно-логистического обслуживания предприятий Липецкой области при организации перевозок грузов в направлении станций СКЖД, а также на удовлетворение потребностей жителей региона в перевозках к курортам Юга России.

Северо-Кавказская железная дорога (СКЖД) заключила соглашения о сотрудничестве с торгово-промышленными палатами Республики Ингушетия и Липецкой области, сооб-

щила служба корпоративных коммуникаций магистрали. Соглашение с ТПП Республики Ингушетия было подписано в рамках круглого стола «Драйверы повы-

шения эффективности железнодорожной логистики на Юге России» начальником СКЖД Сергеем Задориным и президентом союза «Торгово-промышленная палата Республики Ингу-

## Контейнеры за 10 месяцев перевезли 63 млн тонн грузов

С января по октябрь текущего года перевозки грузёных и порожних контейнеров на сети выросли на 13,8%, до 6,1 млн TEU. Во всех видах сообщения в них было перевезено почти 63 млн тонн различных грузов.

Во внутреннем сообщении отправлено 2 млн 473,5 тыс. ДФЭ (плюс 17,4%), сообщает пресс-служба РЖД.

Количество грузёных контейнеров, отправленных во всех видах сообщения, выросло на 17,8%, до

4 млн 492,5 тыс. ДФЭ (перевезено 62,8 млн тонн грузов, плюс 14,8%).

Лидерми по перевезённым объёмам стали химикаты – 666,2 тыс. ДФЭ, лесные грузы – 498,9 тыс. ДФЭ, автомобили – 394,7 тыс. ДФЭ, промтовары – 353,8 тыс. ДФЭ. Максимальный прирост показали зерно (в 2,8 раза), автомобили и комплектующие (в 2,2 раза), химические и минеральные удобрения (в 2,1 раза), продукты перемолла (в 2,1 раза), картофель, овощи, фрукты (в 1,3 раза).



## НЕ ПРОСТО СЛОВА

Очень важной составляющей передового эффективного производства является надёжное и современное программное обеспечение. Раньше эту нишу занимали преимущественно зарубежные корпорации. И конечно, надо честно и откровенно признать: в промышленности иностранные решения были практически повсеместно основой многих средств проектирования и технологических программных комплексов. Ежегодно прибыль западных разработчиков и поставщиков на российском рынке превышала 35 млрд руб. Целью введённых внешних ограничений была в том числе и остановка производственных процессов в нашей стране. Мы приступили к их доработке под конкретные нужды предприятий. А в прошлом году создали специальные центры компетенций, которые возглавляются топ-менеджерами компаний – лидеров в самых различных сферах: 34 – индустриальных и 13 – по развитию общесистемного и прикладного программного обеспечения. За работу этих центров отвечают руководители цифровой трансформации федеральных министерств. Основные направления – автомобилестроение, электроэнергетика, нефтегазовый сектор, авиационный и железнодорожный транспорт, логистика. Россия должна стать одной из передовых стран, которая будет иметь линейку собственного программного обеспечения по всем классам. Эксперты оценивают размер этого рынка почти в 56 млрд руб.

Михаил Мишустин,  
премьер-министр РФ,  
Стратегическая сессия по переходу промышленности на отечественную цифровую систему поддержки полного жизненного цикла изделий  
7 ноября 2023

## Дорога на Ямал

ОАО «РЖД» и правительство Ямало-Ненецкого автономного округа договорились о сотрудничестве в сфере развития железнодорожной инфраструктуры в регионе с целью повышения её пропускной и провозной способности для обеспечения возрастающих потребностей в перевозках. Соглашение о намерениях подписали в Москве генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров и губернатор ЯНАО Дмитрий Артюхов.

Правительство округа готово предоставить налоговые льготы

в отношении объектов недвижимого имущества ОАО «РЖД» на ближайшие три года. В свою очередь, холдинг направит высвободившиеся средства от налоговой льготы на развитие железнодорожной инфраструктуры в ЯНАО. Перечень мероприятий, которые будут финансироваться в рамках данного соглашения, стороны будут формировать совместно.

«Подписанное сегодня соглашение позволит нам вместе с регионом сконцентрировать необходимые средства для развития железной дороги», – подчеркнул Олег Белозёров.

## Награды за обеспечение безопасности



Дирекция железнодорожных вокзалов ОАО «РЖД» стала победителем премии «Транспортная безопасность России – 2023» в номинации «Лучший СТИ или перевозчик железнодорожного транспорта, реализовавший требования в области обеспечения транспортной безопасности».

В той же номинации третье место занял Киевский вокзал – его отметили как крупный объект пассажирской инфраструктуры, обеспечивающий высокий уровень транспортной безопасности пассажиров, совершающих пересадку на различные виды транспорта. Итоги премии были подведены в рамках научно-практической конференции «Формула транспортной безопасности. Закон. Знание. Практика».



## Масштаб развития

В 2024 году инвестпрограмма компании составит 1,27 трлн руб.

АРКАДИЙ ШАГОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

**П**ри формировании программы развития холдинга «Российские железные дороги» на следующий год все показатели учитывались с существенным ростом. Так, по данным Министерства транспорта, погрузка оценивается в 1 млрд 265 млн тонн с ростом к текущему году на 1,7%. Грузооборот в 2024 году составит 3,4 трлн ткм, что на 3,4% выше уровня текущего года. Прогнозируется дальнейший рост пассажирооборота до 128 млрд пасс.-км, или на 1% к уровню текущего года.

«Данные параметры финансового плана позволяют сформировать источники финансирования

# Тема номера Перспективы



## Инвестиционная программа РЖД на 2024 год

Общий объём	<b>1,275400</b> трлн руб.
По проектам:	
Выполнение комплексной модернизации инфраструктуры (КПМИ)	<b>535</b> млрд руб.
Из них:	
Восточный полигон	<b>366</b> млрд руб. (в 2023 г. – <b>260,2</b> млрд руб.)
Центральный транспортный узел	<b>97</b> млрд руб.
Подходы к южным портам	<b>43</b> млрд руб.
Подходы к портам Северо-Запада	<b>29</b> млрд руб.
По направлениям расходов:	
Обновление инфраструктуры	<b>425</b> млрд руб. (ремонт <b>&gt;5,5</b> тыс. км ж/д пути)
Обновление подвижного состава	<b>230</b> млрд руб. ( <b>&gt;500</b> локомотивов <b>&gt;280</b> вагонов электропоезда «Ласточка» и других видов пригородных поездов)

инвестиционной программы в размере 1,27 трлн руб. Благодаря этому «Российские железные дороги» продолжат реализацию важнейших проектов по развитию и обновлению инфраструктуры, а также по приобретению нового подвижного состава», – заявил на заседании Правительства РФ 2 ноября министр транспорта Виталий Савельев.

Кабинет министров оценил перспективы и одобрил инвестпрограмму ОАО «РЖД» на следующий год в размере 1,27 трлн руб. «Средства пойдут на решение масштабных задач. Около половины из них будет направлено на создание магистральной инфраструктуры. Продолжится реализация проекта Восточного полигона, который включает БАМ и Транссиб, что поможет дальнейшему росту провозной способности в рамках международных коридоров. Также в планах развитие железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского и Северо-Западного бассейнов. Треть финансирования предусмотрена

на обновление и ремонт железнодорожных путей, мостов, тоннелей, станций и вокзалов», – сообщил председатель Правительства РФ Михаил Мишустин (см. таблицу).

По мнению президента Национального центра перевозок и инфраструктуры Павла Иванкина, в рамках работ второго этапа модернизации БАМа уже делается задел для следующего этапа: ведётся подготовка объекта, который включён в БАМ-3. При этом он отметил, что больше трети обновлённого локомотивного парка – «тяжёлые машины для тяжёловесных поездов» – также будет закуплено для БАМа.

Больших вложений в инфраструктуру требует развитие подходов к портам Азово-Черноморского и Северо-Западного бассейнов, а также расширение Центрального транспортного узла – речь идёт о пяти Московских центральных диаметрах и в перспективе о строительстве ВСМ Москва – Санкт-Петербург.

«Вероятно, размер инвестиционной программы компании утверждался с учётом нескольких факторов: её запроса, опыта использования средств инвестиционной программы предыдущих периодов, возможностей федерального бюджета, финансирования компании из других источников, размера инфляции. С учётом этих факторов и был определён размер инвестиционной программы компании на будущие периоды, который, вероятно, является некой компромиссной величиной, – предположил в беседе с «Пульт управления» ведущий эксперт УК «Финам Менеджмент» Дмитрий Баранов.

По его мнению, данная сумма позволит компании развиваться, совершать необходимые вложения. При этом аналитик не исключает, что в случае необходимости государство может пересмотреть инвестиционный бюджет и выделить компании дополнительные средства.

«Средства могут пойти на увеличение пропускных и провозных мощностей, строительство дополнительных путей как на наиболее загруженных участках железных дорог, так и приемо-отправочных на станциях. Также средства могут быть направлены на строительство дорожной инфраструктуры: мостов, тоннелей, переездов, водопропускных сооружений,



## Совокупный мультипликативный эффект на экономику России от реализации инвестпрограммы ОАО «РЖД» за 2014–2023 годы и закупки подвижного состава прочими участниками рынка



ВВП

**9,77** трлн руб.



Социальные отчисления

**788,2** млрд руб.



Налоги для федерального бюджета

**1,74** трлн руб.



Налоги для региональных бюджетов

**115** млрд руб.

### Среднегодовой вклад в ВВП России

от реализации инвестпрограммы ОАО «РЖД» в 2014–2023 гг. составил 1,03%  
1 рубль инвестиций ОАО «РЖД» в 2014–2023 гг. обеспечивал вклад в ВВП России в размере 1,44 руб.

# Тема номера Перспективы



## Ранжирование мультипликативных эффектов для экономики РФ (топ-5)

Показатель	Закупаемая продукция / услуги	Эффект на 1 руб. затрат, руб.
 <b>ВВП</b>	Услуги по строительству, содержанию и ремонту инфраструктуры и капитальных объектов строительства	<b>1,86</b>
	Электрическое оборудование	<b>1,76</b>
	Локомотивы	<b>1,69</b>
	Щебень	<b>1,68</b>
	Путевая техника	<b>1,66</b>
 <b>Налоги для федерального бюджета</b>	Услуги по строительству, содержанию и ремонту инфраструктуры и капитальных объектов строительства	<b>0,37</b>
	Щебень	<b>0,33</b>
	Электрическое оборудование	<b>0,31</b>
	Установки генерации энергии	<b>0,29</b>
	Шпалы деревянные	<b>0,28</b>

**Государство докапитализирует РЖД на 162 млрд руб. При этом следует отметить, что более 90 млрд руб. – это опережающее выполнение следующих лет**

объектов по обслуживанию подвижного состава. Возможная докапитализация может быть связана с тем, что позднее, в ходе реализации инвестиционной программы, может возникнуть дополнительная потребность в средствах, например в случае каких-либо сложностей и/или возможности компании увеличить объём работ, поэтому заранее предусматривают возможность увеличить её. Если этого не потребуется, то данное финансирование может быть отнесено в счёт будущих периодов», – рассуждает Дмитрий Баранов.

Стоит напомнить, что в текущем году инвестпрограмма ОАО «РЖД» пересматривалась несколько раз. Так, в июне 2023 года она была скорректирована до 1,1 трлн руб. (изначально утверждена в объёме 1,084 млрд руб.) – как пояснил генеральный директор – председа-

тель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров, «с учётом потребности и дополнительных объёмов перевозок, дополнительных доходов, повышения эффективности».

Осенью этого года инвестпрограмма ОАО «РЖД» на 2023 год была увеличена ещё на 8,2% – с 1,1 трлн до 1,19 трлн руб. – соответствующее решение принял совет директоров компании 16 октября. Рост инвестпрограммы связан с развитием крупных проектов, в частности Восточного полигона. «В прошлом году выполнили объём работ на 138 млрд руб., в этом году уже на сегодняшний момент – 168 млрд руб. выполнили, до конца года будет 250 млрд руб. Это объём прироста по нашему железнодорожному строительству на Восточном полигоне», – отмечал Олег Белозёров.

На заседании правительства 2 ноября Виталий Савельев тоже сказал о докапитализации. По его словам, государство докапитализирует РЖД на 162 млрд руб. «В 2023 году будет перевезено 1 млрд 147 млн пассажиров, с ростом пассажирооборота на 3,6%. В части грузовых перевозок погрузка на сети РЖД составит более 1,2 млрд тонн. «Российскими железными дорогами» будет обеспечено рекордное выполнение инвестиционной программы в объёме 1,2 трлн руб. При этом следует отметить, что более 90 млрд руб. – это опережающее выполнение следующих лет. Для формирования дополнительных источников инвестиций до конца текущего года запланировано суммарное увеличение уставного капитала РЖД на 162 млрд руб. В том числе приближение по решению правительства с 2024 года 45,5 млрд руб. для инвестирования этого года», – пояснил он.

В августе Институт проблем естественных монополий презентовал аналитический доклад «Оцен-

ка мультипликативного эффекта для экономики РФ от реализации инвестиционной программы ОАО «РЖД» в изменившихся условиях, связанных с необходимостью переориентации РФ на внутренний рынок». В нём оцениваются мультипликативные эффекты от реализации инвестпрограмм ОАО «РЖД» (см. инфографику) в 2014–2023 годах – среднегодовой вклад в ВВП РФ составил 1,03%, а рубль расходов инвестиционной программы увеличивал ВВП РФ на 1 руб. 44 коп.

«Устойчивое финансовое положение «Российских железных дорог» и предлагаемая инвестиционная программа создают условия для развития всех взаимосвязанных отраслей экономики и промышленности, а также полностью обеспечат транспортную доступность для населения. В результате это будет способствовать динамичному социально-экономическому развитию страны», – заявил Виталий Савельев.

**ПУЛЬТ**

ИРИНА ИВАНОВА



МАКСИМ КАШИРИН/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»



## Карьерный трек

РЖД поддерживают Дальний Восток



АРКАДИЙ ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО РЖД

**П**равительство России в этом году периодически проводит тематические стратегические сессии. В них участвуют представители федеральной и региональной власти, бизнеса, общественных организаций.

Главная задача – продолжить развитие экономики с учётом изменений и внешних вызовов. Последняя из проведённых кабмином сессий была посвящена Дальнему Востоку.

### Инвестиции идут на Восток

Макрорегион является национальным приоритетом Российской Федерации на весь XXI век, неоднократно заявлял президент России Владимир Путин.

«Из-за внешних ограничений мы видим, как интенсивно разворачиваются транспортные коридоры в Юго-Восточную Азию, как растёт интерес предпринимателей к участию в совместных проектах с дружественными странами. Появляются также новые возможности для развития приграничных регионов», – отметил во время стратегической сессии председатель Правительства РФ Михаил Мишустин.

В текущем году из федерального бюджета на развитие Дальнего Востока направлено более 64 млрд руб., причём только в рамках государственной программы социально-экономического развития.

В 2024 году общий объём средств, зарезервированных для регионов Дальневосточного федерального округа (ДФО), превысит 80 млрд руб.

«За последние 10 лет с государственной поддержкой стало реализовываться более 3 тыс. инвестиционных проектов, начало работу более 700 новых предприятий, создана 131 тыс. рабочих мест», – сказал заместитель председателя Правительства РФ – полномочный представитель президента в ДФО Юрий Трутнев.

Михаил Мишустин во время сессии обозначил и ключевые направления, по которым будет строиться работа по развитию региона: демография, обновление инфраструктуры, сохранение природных богатств.

### Корпоративная поддержка

Глава кабмина Михаил Мишустин особо подчеркнул: «Опережающее развитие регионов Дальнего Востока –



# Тема номера Перспективы»



МАКСИМ КАШИРИН/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

это наша общая ответственность и работа правительства, регионов, крупнейших отечественных компаний. ОАО «РЖД» является одним из ключевых работодателей в регионе. Компания на системной основе поддерживает железнодорожников Восточного полигона.

Всем работающим на БАМе установлена ежемесячная надбавка в размере 10% от оклада, размер вознаграждения за каждые пять лет непрерывного стажа составляет 1,5 оклада. Всем медработникам отраслевых медицинских учреждений на БАМе установлена надбавка к должностному окладу 25%.

Для усиления кадрового потенциала железных дорог в ОАО «РЖД» с 1 октября текущего года принято решение, которое касается работников подразделений, расположенных в границах Дальневосточной железной дороги, и распространится на тех, кто трудится в районах Крайнего Севера или приравненных к ним местностях, южных районах Дальнего Востока. Так, северная надбавка к заработной плате в максимальном размере будет выплачиваться с первого дня работы, без учёта стажа (ранее необходимо было проработать на Крайнем Севере или приравненных к нему местностях не менее полугода).

**Работникам БАМа РЖД безвозмездно предоставляют денежные средства на приобретение жилья в собственность. Это касается отдельных категорий, к числу которых относятся руководители линейных подразделений и руководители среднего звена**

Также работникам всех филиалов и структурных подразделений ДВЖД, ЗабЖД, БАМа (от станции Лена до Советской Гавани) и сахалинцам компания компенсирует расходы на авиаперелёт и перевозку багажа к месту отдыха на Черноморском побережье России и обратно.

Согласно Коллективному договору железнодорожники значимых профессий имеют право на получение компенсируемого социального пакета (КСП) – денежной компенсации за оплату социальных услуг из установленного компанией перечня. Размер КСП зависит от филиала, в котором работает сотрудник, но не может быть менее 13 800 руб. К примеру, можно компенсировать затраты на отдых детей, услуги спортивных учреждений, детского сада или няни.

границах ВСЖД и ДВЖД. Сотрудники, которые проработают в подразделениях БАМа не менее 10 лет, получают выплату до 5 млн руб. на покупку жилья в любом российском регионе.

Занимаются РЖД и развитием социальной инфраструктуры. Только за последнее время благодаря помощи компании в посёлке Нижнеангарск Республики Бурятия построены детская и спортивные площадки, хоккейный корт, а также благоустроен «Адреналин-парк». В школах посёлков Новый Уоян, Ангоя, Небель, Улькан, Таксимо и города Усть-Кут отремонтированы учебные классы.

По мнению Юрия Трутнева, Дальний Восток открыт для активных молодых людей. Здесь можно достичь успеха. Ряд предприятий, и ОАО РЖД не исключение, проводит стажировки сту-

**Дальний Восток открыт для активных молодых людей. Здесь можно достичь успеха. Ряд дальневосточных предприятий, и ОАО «РЖД» не исключение, проводит стажировки, платит именные стипендии, гарантирует трудоустройство после завершения обучения в вузе**

У работников Дальневосточной железной дороги КСП шире – в него включена компенсация оплаты услуг за ЖКХ, за горюче-смазочные материалы, трат на подготовку детей к школе и покупку товаров первой необходимости для детей до трёх лет.

Работникам БАМа компания безвозмездно предоставляет денежные средства на приобретение жилья в собственность. Это касается отдельных категорий сотрудников, к числу которых относятся руководители линейных подразделений и руководители среднего звена.

Напомним, проработав пять лет на территории БАМа, можно получить до 2,5 млн руб. на покупку квартиры или дома, находящихся в границах БАМа. За семь лет работы – 3,5 млн руб. для приобретения жилья в собственность уже в любом населённом пункте, расположенном в

дентов, выплачивает именные стипендии, гарантирует трудоустройство после завершения обучения в вузе. «Всё это помогает формировать карьерный трек со студенческой скамьи», – подчёркивает вице-премьер.

**ЦУР/15/21**

Виталий Маслюк

## СПРАВКА

По поручению главы государства реализуется масштабная задача по реновации 25 дальневосточных городов – для этого разрабатываются мастер-планы городов, в том числе Тынды и Северобайкальска. Мастер-планы отвечают на вопросы, связанные с жилищной застройкой, созданием новых точек туристической привлекательности, обновлением социальной инфраструктуры, зон промышленного развития.

# Тема номера Перспективы»



ЕВРОИСЛАВ СЕРИНИ/ИД «ГУДОК»

# Всероссийский масштаб

Железным дорогам отводится важная роль в развитии экономики

**В** Москве с 14 по 16 ноября проходило важное для отрасли мероприятие – «Транспортная неделя – 2023». Её ключевыми событиями стали XVII Международный форум и выставка «Транспорт России». На площадке форума обсуждались актуальные вопросы развития транспорта, инфраструктуры, необходимость научных разработок и достижения технологического суверенитета, подготовки квалифицированных кадров.

На пленарной дискуссии «Россия-2035: к новой экономике транспорта», которая состоялась 15 ноября, выступил премьер-министр РФ Михаил Мишустин.

В течение ближайших лет на финансирование государственной программы развития транспортной си-

субъектов – Донецкой, Луганской республик, Запорожской и Херсонской областей, подготовка квалифицированных кадров.

Все приоритетные проекты включены в Транспортную стратегию, утверждённую правительством, и закладываются значительные возможности для укрепления нашей экономики, реализации всех проектов на будущее.

Говоря о поступательном наращивании провозных способностей всех транспортно-логистических коридоров, Михаил Мишустин пояснил: расширение коридоров идёт в сторону восточного, азово-черноморского и каспийского направлений и далее к Персидскому заливу, так как это необходимо для укрепления торговых связей с партнёрами по Евразийскому экономическому союзу, по СНГ, а также со странами

*Несмотря на санкционные вызовы, отрасль динамично движется вперёд, обеспечивая надёжное снабжение промышленного сектора*

стемы в федеральном бюджете предусмотрено около 1,5 трлн руб. ежегодно, сообщил он.

«В условиях формирования нового многополярного мира нам удалось достаточно быстро перестроить внешнюю торговлю, развернуть грузовые потоки на юг и восток. И важно завершить начатые системные преобразования. Несмотря на санкционные вызовы, отрасль динамично движется вперёд, обеспечивая надёжное снабжение промышленного сектора, бизнеса и, что самое важное, наших людей всеми необходимыми товарами и услугами», – подчеркнул глава правительства.

## Первоочередные задачи

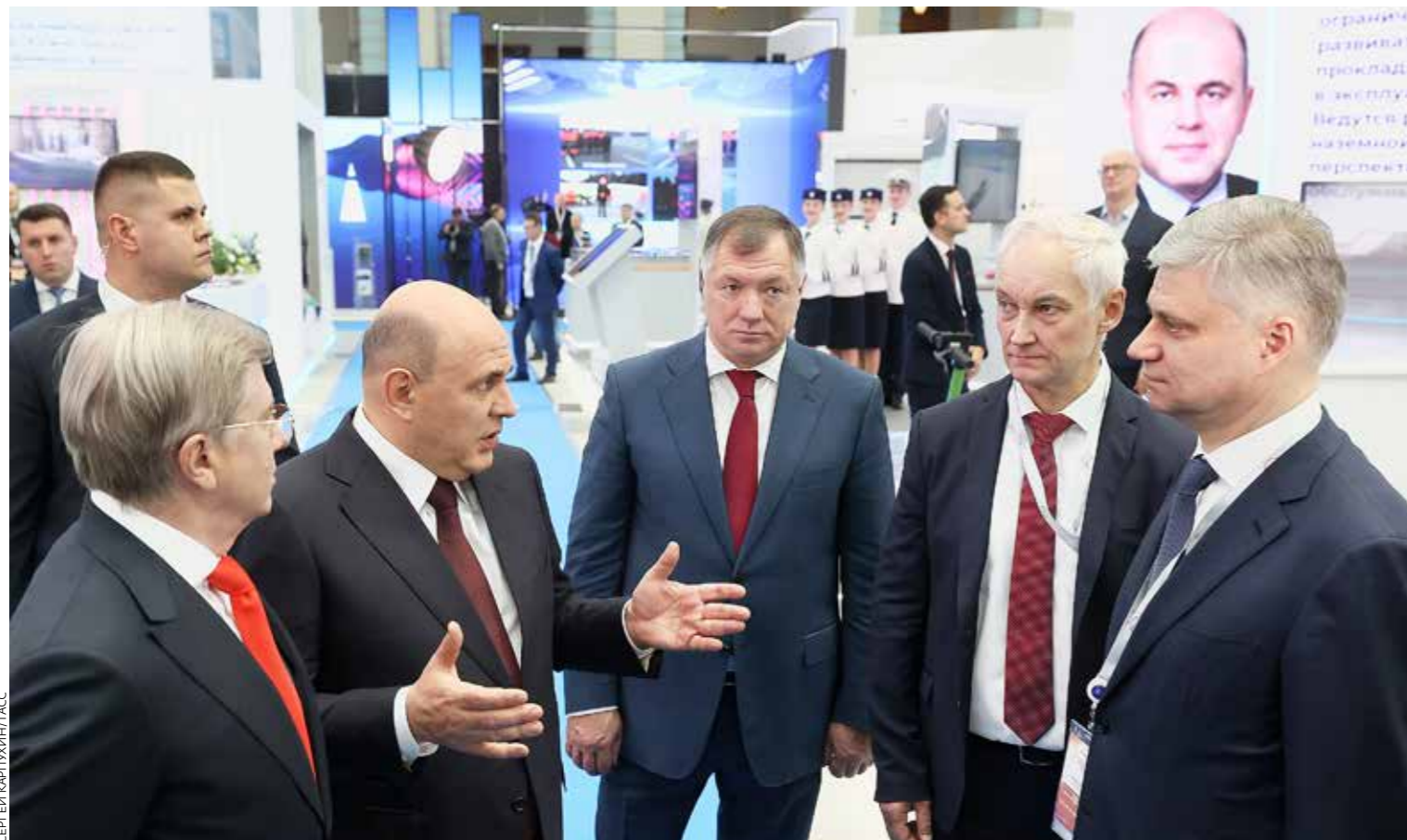
Глава кабмина обозначил шесть ключевых задач, которые предстоит решить отрасли в ближайшие годы. Это наращивание провозной способности основных транспортно-логистических коридоров, укрепление связности территорий, повышение доступности перевозок, достижение полноценного технологического суверенитета, транспортная интеграция новых

Ближнего Востока, Африки, Азии. Реализация намеченных планов, по словам премьер-министра, потребует серьёзного запаса производственных мощностей и ускорения строительства инфраструктуры. Прежде всего речь идёт о железных дорогах.

«Изменения в грузовой логистике носят кардинальный характер, особенно за последние два года, – напомнил он. – Внешние ограничения и барьеры привели к тому, что мы вышли на очень хорошие темпы перевозок, и очень важно их не сбавлять. Усиление возможностей железных дорог задаёт вектор добывающей и обрабатывающей промышленности. Вырастут заказы наших отечественных предприятий, откроются тысячи новых высокотехнологичных рабочих мест, что отразится на качестве жизни людей в регионах».

Глава правительства напомнил о поручении президента о повышении пропускной способности Восточного полигона до 180 млн тонн в год к концу следующего года. «В целом за 10 лет этот показатель увеличился уже более чем в полтора раза и в текущем году достигнет 173 млн тонн. По нашим прогнозам,

# Тема номера Перспективы»



СЕРГЕЙ КАРПУШИН/ТАСС

к окончанию этого десятилетия он превысит 210 млн тонн», – уточнил Михаил Мишустин.

Он добавил, что продолжится также и создание магистральной инфраструктуры, обновление и ремонт путей, мостов, тоннелей, станций, вокзалов, внедрение новых цифровых технологий и повышение безопасности движения. «В том числе на эти цели будет направлена инвестиционная программа компании «РЖД». В текущем году объём её станет рекордным – свыше 1 трлн руб.», – подчеркнул глава правительства (подробнее об инвестпрограмме ОАО «РЖД» – на стр. 6–11).

## Смена повестки

Выступивший на сессии первый заместитель председателя Правительства РФ Андрей Белоусов сказал: «Год назад, когда мы собирались в этом зале, мы были уверены в победе, но понимали, что неопределённость и риски очень высоки. Сегодня задачу прорыва

транспортной блокады в значительной мере уже можно снять с повестки, заменив её задачей развития».

Он, в частности, отметил, что рекордного уровня достигли контейнерные перевозки железнодорожным транспортом: их объём за 10 месяцев 2023 года составил более 950 тыс. контейнеров. По словам Андрея Белоусова, к этому привели эффективная диспетчеризация поездов и развитие специализированных транспортно-логистических центров.

«Мы привыкли, что на БАМе и Транссибе годовой объём инвестиций составлял 60–70–80 млрд руб. В этом году РЖД освоят 250 млрд руб. инвестиций, а в следующем году – 350 млрд руб. Следующий год – это завершающий год второго этапа развития БАМа и Транссиба. И мы сейчас с очень большой уверенностью можем сказать, что ту цель, которую нам поставил президент, – выйти в 2024 году на 180 млн тонн провозных мощностей по

## Продолжится также и создание магистральной инфраструктуры, обновление и ремонт путей, мостов, тоннелей, станций, вокзалов, внедрение новых цифровых технологий и повышение безопасности движения

БАМу и Транссибу, я думаю, в ночь с 31 декабря на 1 января 2024 года мы выполним», – сказал Андрей Белоусов.

### Произвели впечатление

Председатель правительства осмотрел выставку достижений транспортной отрасли. На своём стенде железнодорожники представили новые перспективные проекты, в том числе по развитию Восточного полигона, квантовых сетей, специализированную тренажёрную среду для операторов беспилотных систем, которая создана под решение данной задачи.

На стенде генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров рассказал главе кабинета о развитии железнодорожного туризма, поездах здоровья и подготовке к 50-летию БАМа.

«Буквально четыре года назад у нас было три – пять туристических маршрутов по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом. На данный момент запущено 50 федеральных и 28 региональных маршрутов. Перевезём как туристов почти 850 тыс. человек. Это абсолютно уникальный рекорд для нас», – подчеркнул Олег Белозёров.

Михаилу Мишустину рассказали о проекте передвижного клиничко-диагностического комплекса «Святой Пантелеймон». Поезд будет состоять из 14 вагонов, среди которых, в частности, вагоны лучевой и функциональной диагностики, терапевтические, хирургический и лабораторный, а также вагон для проживания медицинских работников. По словам Олега Белозёрова, сдача поезда запланирована на I квартал 2024 года, а во II квартале он будет запущен на территории Дальнего Востока.

Особое внимание гостей выставки привлёк полномерный макет модернизированного вагона СВ с обновлённым интерьером. При разработке нового

концепта СВ было принято решение сохранить традиционное горизонтальное расположение спальных мест друг напротив друга, отказаться от расширения полок, от раковины в купе и от двери, открыв которую можно объединить два смежных купе в единое пространство. Появилось больше места для хранения ручной клади за счёт вместительных закрытых багажных полок над спальными местами, специальной ниши для перевозки спортивного инвентаря (лыжи, сноуборды) и шкафчиков для верхней одежды, которые пришли на замену стандартным крючкам. В каждом купе предусмотрены индивидуальные энергосберегающие светильники, мониторы с плоскими экранами, работой которых можно управлять дистанционно, розетки 220 В и USB-разъёмы, а также кнопки вызова проводника и индивидуальные сейфы.

**ПУЛЬТ**  
Виталий Маслюк

### СПРАВКА

Во время «Транспортной недели» были объявлены победители национальной премии «Формула движения». Три проекта холдинга «РЖД» стали победителями. «Московские центральные диаметры (МЦД-3 и МЦД-4)» признаны лучшим решением в области пассажирского транспорта (совместно с Московским метрополитеном). «Центр содействия мобильности, оказывающий поддержку лицам с ограниченными возможностями здоровья на всех этапах поездки» стал лучшим социальным проектом в сфере транспорта.

В номинации «Лучшее решение в области цифровизации транспорта» победил «РЖД Маркет» – IT-площадка, позволяющая любым предприятиям расширить географию поставок, найти новые рынки сбыта своей продукции.



## Цифровизация ускоряет процессы

Упрощение таможенных процедур помогает делу

МАКСИМ КАШИРИН / ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

**В** конце октября в Москве состоялся Международный таможенный форум – 2023. Одним из главных тематических треков программы стала трансформация международной логистики и развитие транспортных коридоров с учётом оптимизации и цифровизации таможенных процедур.

Председатель Правительства России Михаил Мишустин в своём видеообращении к участникам форума отметил, что сегодня максимально упрощены таможенные процедуры и совершенствуются цифровые сервисы. Теперь почти все декларации (80%) подаются в электронной форме – через Интернет.

Внедрение новых решений помогло добиться определённых результатов. Так, только за семь месяцев текущего года грузовой поток со странами Азии увеличился почти на 50% по сравнению с аналогичным периодом 2022 года и составил 25 трлн руб.

Существенно повысилась пропускная способность на пограничных переходах. К примеру, с Китаем в Забайкалье – более чем в два раза. Товарооборот по международному транспортному коридору Север – Юг за три квартала превысил прошлогодние показатели на 30%.

«Необходимо продолжать сокращать сроки проведения таможенных операций и активнее внедрять решения на основе искусственного интеллекта (ИИ). Сформировать единую цифровую платформу, которая должна быть

интегрирована не только с базами данных всех контролирующих органов, но и с программным обеспечением технических средств», – обратился к участникам форума Михаил Мишустин.

По словам временно исполняющего обязанности руководителя Федеральной таможенной службы (ФТС) Руслана Давыдова, краеугольная задача таможни в новых условиях – поддержка российской экономики, упрощение и ускорение прохождения таможенных формальностей.

### Польза от сотрудничества

«Прошедший год – яркое свидетельство проявления эффективности конструктивного профессионального поиска ОАО «РЖД», ФТС России возможностей развития транспортного сообщения в быстро меняющихся условиях», – рассказал «Гудку» заместитель начальника Центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) – начальник Управления по таможенной деятельности Андрей Семёнов.

Участники форума привели несколько положительных примеров совместной работы с ФТС, которые позволили как упростить само движение товаров через границу, так и сократить сроки доставки.

Так, например, одно из решений ФТС дало возможность помещения товаров из-за рубежа под таможенный транзит с использованием разных видов транспорта. Оно в том числе помогло решить проблему перегрузки морских терминалов на Дальнем Востоке из-за дисбаланса экспортных и импортных контейнерных по-



## Инфраструктура, на которую накладывается цифровизация, – это эталонная модель, по которой работает весь мир

токов, оценил работу таможенной службы заместитель генерального директора ОАО «РЖД» – начальник ЦФТО Алексей Шило.

Если раньше отправления, по которым срабатывали таможенные риски, досматривались непо-

средственно на пункте пропуска, то теперь это стало возможным после перемещения груза на терминалы в глубь страны. Как результат – высвобождение мощностей пунктов пропуска для дополнительных объёмов перевозок.

Соответствующий эксперимент проводится с июля 2023 года при перевозках через крупнейший на российско-китайской границе железнодорожный пункт пропуска Забайкальск. Таможенный досмотр грузов в контейнерах осуществляется в транспортно-логистических центрах Московского транспортного узла.

«РЖД используют 17 сухих терминалов, с которых можно отправить контейнеры по новой технологии. Перевезли уже более 14 тыс. контейнеров. И это только начало. Совместно с Минтрансом России, ФТС и участниками рынка планируем дооснащать терминалы, чтобы развивать этот сервис», – добавил Алексей Шило.

Первый вице-президент «Транс-Контейнера» (входит в Группу компаний «Дело») Валерий Веремеев предложил реализовать данную концепцию и в отношении пункта пропуска Наушки на границе с Монголией.

«Считаем, что есть возможность организовать аналогичный формат пропуска поездов с досмотром на Московском полигоне. Мы со своей стороны подтверждаем планы по развитию терминальной инфраструктуры в МТУ», – отметил он.

### Цифровой портфель

Президент Транспортной группы FESCO Аркадий Коростелёв отметил, что благодаря совместным цифровым сервисам с ФТС FESCO только за последний год смогла в пять раз сократить время оформления экспортных поручений во Владивостокском морском торговом порту – с 10 до 2 часов.

«Кроме того, нам удалось ускорить получение разрешений от таможни на проведение операций в порту с 48 до 3 часов, а экономия общего времени оформления контейнеров составила 40%», – уточнил он.

Однако, как отметил Руслан Давыдов, практически исчерпаны физические лимиты по ускорению операций. Поэтому необходимо переходить к интеллектуальной работе: применять электронные навигационные пломбы, внедрять интеллектуальный пункт про-

### Первым делом инфраструктура

«Стоит отметить, что цифровые технологии не могут полностью заменить вопросы развития инфраструктуры. Всё равно сохраняется физический контроль, и инфраструктура здесь первична», – высказал своё мнение Руслан Давыдов.

Он привёл в пример морской порт Владивосток, где в первом квартале следующего года планируют оборудовать современный терминал для досмотровых операций. В результате это положитель-

**Если раньше отправления, по которым срабатывали таможенные риски, досматривались непосредственно на пункте пропуска, то теперь это стало возможным после перемещения груза на терминалы в глубь страны**

пуска и применять технологию одного окна.

ФТС для ускорения операций уже внедряет в работу элементы искусственного интеллекта, например в части автоматического анализа снимков инспекционно-досмотровых комплексов. Создаётся библиотека эталонных снимков, с которыми машина сравнивает полученные на постах. После этого предварительно обработанный снимок отдаётся инспектору. Это позволяет увеличить скорость контроля и сконцентрировать усилия на тех поставках, которые действительно требуют проверки.

но отразится на скорости оформления поставок.

При этом ОАО «РЖД» продолжает модернизировать инфраструктуру пограничных терминалов и приграничных железнодорожных линий.

«Инвестиции холдинга РЖД в развитие железнодорожных пограничных переходов в текущем году составят 4,5 млрд руб., в следующем году – 7 млрд руб.», – сообщил Алексей Шило.

Так, в данный момент на погранпереходе Наушки параллельно реализуется две программы по реконструкции трансграничного

перехода, одну из которых ведёт ФГКУ «Росгранстрой», вторую – ОАО «РЖД».

На западном маршруте МТК Север – Юг ОАО «РЖД» реализует несколько проектов по развитию приграничной инфраструктуры, которые, несомненно, должны положительно отразиться на повышении грузопотока. Ведутся мероприятия по переводу на систему тяги переменного тока российского участка Дербент – Самур до госграницы, строится железнодорожный пункт пропуска Дербент.

«Инфраструктура, на которую накладывается цифровизация, – это эталонная модель, по которой работает весь мир», – подытожил Руслан Давыдов.

В этом году в мероприятиях деловой программы и интерактивно-выставочной экспозиции приняли участие члены 27 международных делегаций, более 1,5 тыс. представителей федеральных органов власти, бизнес-сообщества и предпринимательских объединений, а также российские и зарубежные эксперты в сфере внешнеэкономической деятельности.

СЕРГЕЙ ВОЛКОВ



## Остановка у платформы



АЛЕКСАНДР СВАВЕРКИН/ИД «ГУДОК»

Работать надо не над увеличением парка, а над лимитирующими направлениями

**В** конце октября состоялась онлайн-встреча экспертного клуба Евразийского союза участников железнодорожных грузовых перевозок на тему «Дефицит фитинговых платформ – миф или реальность?». Участники логистического рынка обсудили вопросы обеспеченности фитинговыми платформами и их стоимости.

### Дефицита нет

По данным ОАО «РЖД», общий объём транспортировки грузов в контейнерах с 2018 года к текущему году вырос на 47%. Ёмкость контейнерного парка выросла за это время в 2,3 раза за счёт покупок более конкурентоспособных фитинговых платформ (в настоящее время их количество составляет около 110 тыс.).

Увеличение объёмов контейнерных перевозок (этот тренд особенно ярко обозначился в 2021 году) повлек-

ло за собой стремительный рост доли фитинговых платформ в структуре подвижного состава.

В 2021 году их было выпущено рекордное количество – 22 тыс. единиц. Однако уже в следующем году их производство снизилось на 51% – до 10,6 тыс. единиц.

По данным Объединения вагоностроителей, 62% пришлось на 80-футовые, 31% – на 40-футовые, 7% – на 40-60-футовые.

В целом на сегодня дефицита фитинговых платформ нет.

### Дорого и нерентабельно

У каждой из сторон свои аргументы. Так, вице-президент по линейно-логистическому дивизиону FESCO Герман Маслов заявил, что их компания в 2024 году не собирается закупать новые фитинговые платформы, потому что они слишком дорогие. FESCO готова покупать подобный подвижной состав по цене 3,5–4 млн руб. за штуку, тогда как сейчас она составляет около 5–5,7 млн руб. за единицу.

Производители подсчитали, что фитинговые платформы уступают по рентабельности выпуску полувагонов.

Первый вице-президент ПАО «ТрансКонтейнер» Виктор Марков утверждает, что для вагоностроителей производство фитинговых платформ рентабельно даже при продаже за 4 млн руб., но им выгоднее делать другой вид подвижного состава, который проще в производстве и при продаже стоит дороже.

«Правильно говорить, что производство фитинговых платформ менее рентабельно, чем производство того же полувагона, потому что его себестоимость ниже, чем производство 80-футовых платформ», – отметил Герман Маслов. Нет смысла продавать фитинговые платформы за 4–5 млн руб., когда можно сделать более дешёвый полувагон и продать его за 6 млн, добавил он.

«В данный момент дефицита фитинговых платформ нет, однако присутствуют локальные точки на сети, где дефицит виден», – отмечает генеральный директор «РЖД Бизнес Актив» (РЖДБА, дочерняя компания ОАО «РЖД») Вячеслав Сараев. По его словам, проблемы периодически наблюдаются в Сибири, Москве и на Дальнем Востоке. Тем не менее, по подсчётам РЖДБА, имеющегося парка фитинговых платформ будет достаточно для выполнения планов холдинга по вывозу на 2023 год.

# Перевозки



СЕРГЕЙ ГУСЕВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

В «ТрансКонтейнере» тот факт, что рынок контейнерных перевозок растёт (в октябре, например, рост составил 18,1%) значительно быстрее, нежели производство фитинговых платформ (по итогам девяти месяцев прирост составил всего 3,8%), вызывает опасение.

Аналогичная ситуация прогнозируется и в 2024 году: при росте спроса на контейнерную транспортировку фитинговых платформ может не хватить. Данные тенденции уже находят отражение на рынке: ставка аренды на 80-футовую фитинговую платформу в декабре 2022 года составляла около 1,6–1,7 тыс. руб., а сейчас уже доходит до 2,3 тыс. руб.

## Избыточный парк затрудняет движение

В ОАО «РЖД» убеждены, что нет причин для пополнения парка фитинговых платформ. В холдинге считают, что работать необходимо не с увеличением парка, а с лимитирующими направлениями.

«Мы пытаемся проблему оборота решить добавлением парка вагонов, хотя это называется «заливать пожар бензином». Сегодня оборот ухудшается из-за того, что в стране избыточный парк, а это затрудняет движение», – говорит заместитель генерального директора ОАО «РЖД» – начальник ЦФТО Алексей Шило. Он отметил, что целевая задача на сегодня – стараться уменьшать количество вагонов и лучше их использовать.

**В данный момент дефицита фитинговых платформ нет, однако присутствуют локальные точки на сети, где дефицит виден**



## Мы пытаемся проблему оборота решить добавлением парка вагонов, хотя это называется «заливать пожар бензином»

В FESCO, напротив, решают проблему «замедления» увеличением парка платформ. В текущем году, пояснил Герман Маслов, оборот фитинговых платформ замедлился на 24% в сравнении с показателями 2020 года. «Время оборота поездов только по направлению Москва – Дальний Восток и обратно увеличилось на 20% за последние три года», – рассказал он. По словам Германа Маслова, компания смогла компенсировать падение в скорости за счёт повышения парка платформ, увеличив их число на 2,9 тыс. штук.

## Решения для перевозчиков

В РЖДБА убеждены, что даже тем парком, который имеется сегодня, можно выполнить задачи 2024 года, но при соблюдении ряда условий. Так, для избежания локального дефицита необходимо сбалансировать встречные грузопотоки: нужно, чтобы операторы смогли обеспечивать весь входящий импорт встречным экспортом, тем самым сократив порожние регулировки.

Второй момент заключается в согласовании планов операторов с грузоотправителями и грузополучателями (в том числе с сухими портами и терминалами) для сокращения общего оборота вагона за счёт уменьшения простоя вагонов на подходах и станциях погрузки и выгрузки контейнеров.

Также необходимо распространять новые технологии транспортировки. В первую очередь необходимо увеличение длины контейнерных поездов, установление экономически и технологически эффективной для каждого отдельного направления длины и вместимости контейнерного поезда. «При отдельных локальных дефицитах можно использовать и другие типы подвижного состава помимо полувагонов, например, универсальные платформы с фитинговыми упорами, которые можно использовать для специализированных контейнеров», – заявил Алексей Шило.

ПУЛЬТ

Александр Соляник



ИВАН ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»



## Эпидемия современности

Выгорание сотрудников  
разрушает позитивный  
микроклимат в команде

**В**о время VIII Всероссийской недели охраны труда прошла панельная дискуссия «Стресс-менеджмент на рабочем месте: как сохранять контроль в мире хаоса». Представители российских компаний, специалисты в области психологии обсудили лучшие корпоративные практики поддержки эмоционального здоровья и стрессоустойчивости сотрудников.

Директор направления стратегических проектов Аналитического центра НАФИ Ирина Гильдебрандт представила результаты нового исследовательского проекта НАФИ и Фонда Росконгресс «Профессиональное выгорание россиян. Симптомы, причины, меры профилактики». Исследования показали, что 46% работающих россиян когда-либо сталкивались с профвыгоранием – это более 13 млн человек. «Профессиональное выгорание можно назвать эпидемией современности. По мнению 42% работающих россиян, главные факторы, приводящие специалиста к истощению, – постоянные стрессовые ситуации и нервное напряжение на работе», – отметила она. Ещё 31% респондентов объяснили своё состояние неадекватной оценкой результатов работы, отсутствием обратной связи, поддержки. Также среди причин выгорания респонденты называли несоразмерность финансовой мотивации и затрачиваемых усилий на работе, типичные задачи, конфликтные ситуации с руководством и коллегами, переработки.

Профессиональное выгорание – серьёзная проблема, приводящая к падению производительности труда и нередко к уходу сотрудников, а соответственно, и к издержкам компании.

«Даже оставаясь на работе, выгорающие сотрудники становятся фактором напряжённости. Из-за истощения физических ресурсов они чаще других берут больничный, присущее им негативное восприятие рабочих процессов приводит к обострению отношений в коллективе», – отмечает учредитель и генеральный директор ООО «Тимлайн Консалт» Татьяна Вавилова. Для бизнеса это несёт определённые риски: рост сто-





123RF/LEGION-MEDIA

имости подбора персонала из-за повышения текучести, стоимость ошибок, штрафов, неустоек, возросших из-за снижения эффективности сотрудников, рост фонда оплаты труда – сотрудники не справляются и нужно расширять штат.

Участники дискуссии отметили, что из-за этого стрессоустойчивость становится одной из ключевых профессиональных компетенций. Именно навыки стресс-менеджмента позволяют работникам решать задачи в сложных, нестандартных условиях и поддерживать эффективность бизнес-процессов.

### Стресс делает человека сильнее

«Если мы хотим быть успешными и эффективными, мы должны понять, что самой характерной чертой сегодняшнего дня являются постоянные, непредсказуемые изменения. Нужно понимать, что стрессы не закончатся, изменения будут продолжаться», – отметил исполнительный директор Ассоциации междисциплинарной медицины, доктор медицинских наук, заведующий кафедрой нервных болезней Института профессионального образования Первого МГМУ им. И.М. Сеченова Алексей Данилов. По его словам, эффективная

программа стресс-менеджмента должна включать два аспекта: создание здоровой стрессоустойчивой среды и копинг-стратегии (реакция индивида на уровень дискомфорта и поиск им ресурсов для выхода из ситуации), которая позволит сотрудникам от стресса становиться только сильнее. Очень важна и комфортная среда в офисе, создание комнат психологической разгрузки.

Эксперты представили свои наработки для улучшения эмоционального состояния сотрудников и повышения их стрессоустойчивости. Так, Татьяна Вавилова презентовала платформу Sostaff.io, которая помогает принимать кадро-

### В «РЖД-Медицине» проводят тренинги

Главный врач ЧУЗ «Клиническая больница «РЖД-Медицина» города Тверь» Ольга Ульянова поделилась опытом внедрения в клинике комплексного подхода к профилактике выгорания у медицинского персонала.

Первым этапом стало исследование, во время которого были определены уровень профессионального стресса и распространённость синдрома эмоционального выгорания у работников ЧУЗ. В результате 1,8% имеют очень высокий уровень стресса, умеренный уровень стресса испы-

**В любой организации мы совершенно точно можем управлять эмоциональным выгоранием. Результатом станет позитивный микроклимат в коллективе, работники с удовольствием будут приходить на работу**

тые решения. Это специально разработанные тесты для сотрудников и соискателей. Результаты теста объективно показывают, кто из кандидатов больше всего соответствует целям и задачам компании, уровень стрессоустойчивости сотрудника, его сильные и слабые компетенции, поведенческие особенности, а также обладает ли сотрудник управленческим потенциалом и какой стиль управления для него характерен. С помощью теста можно быстро определить рейтинг ответственности профессиям и сформировать индивидуальные планы развития.

Алексей Данилов рассказал о междисциплинарной программе укрепления здоровья и повышения продуктивности сотрудников SMART & HEALTHY. В основе подхода работа не только с эмоциональным состоянием сотрудников, но и с их физическим здоровьем. Так, в неё включены тренинги по осознанному питанию, программы офис-фитнеса, диагностика и работа с нарушением сна.

тывают 51,8% работников, а 46% практически его не испытывают.

Признаки эмоционального выгорания были диагностированы у 37% медиков. Затем была разработана целая система профилактики: медики проходили различные тренинги (например, «Рациональное самопознание и саморазвитие», «Психология общения с пациентом»), коуч-сессии, которые проводились штатными психологами.

«В результате работоспособность у тех сотрудников, которые прошли тренинги, выросла на 33%, уменьшилось их эмоциональное истощение, – отметила Ольга Ульянова. – В любой организации мы совершенно точно можем управлять эмоциональным выгоранием. Результатом станет позитивный микроклимат в коллективе, работники с удовольствием будут приходить на работу».

11/07/15/14

Виктория Гаджиева

**Если хотим быть успешными, мы должны понять, что самая характерная черта сегодняшнего дня – постоянные изменения**

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



ЛИЧНЫЙ АРХИВ

## Требование времени

Актуальные стандарты  
повышают  
производительность труда

**Д**ля повышения эффективности персонала компании и вовлечения его в решение корпоративных задач необходимо в том числе разрабатывать вновь и актуализировать действующие профессиональные стандарты для новых

и межотраслевых видов деятельности.

### Актуальная повестка

Приказами Минтруда России утверждено 98 отраслевых профстандартов и применяется более 200 профстандартов, относящихся к межотраслевым. ОАО «РЖД» принимает активное участие в

реализации национального проекта «Производительность труда». Принято решение с 2023 года отражать в профстандартах вопросы применения инструментов бережливого производства.

В этом году в компании разработали проекты четырёх профессиональных стандартов по межотраслевым видам профдеятельности:

«Аккумуляторщик», «Специалист по организации, разработке и внедрению в производство технологических процессов и режимов производства на железнодорожном транспорте», «Специалист по организации и проведению испытаний тормозного оборудования (техники) железнодорожного подвижного

состава», «Специалист по эксплуатации, ремонту и техническому обслуживанию оборудования железнодорожной инфраструктуры».

На 2024 год запланирована подготовка проектов ещё пяти профстандартов: «Работник по контролю учёта электрической энергии на железнодорожном транспор-

те», «Работник по комплексному обслуживанию и ремонту зданий», «Работник по организации эксплуатации и управлению автотранспортными средствами», «Работник по стирке, ремонту, чистке и глажению спецодежды», «Специалист по приёмке в эксплуатацию вновь построенных объектов железнодорожной ин-

# Стандартизация



ИВАН ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

фраструктуры и после капитального ремонта».

## Производственная необходимость

В 2023 году в ОАО «РЖД» актуализировали 14 профессиональных стандартов. Была произведена корректировка описания трудо-

вых действий, минимальных требований к группе по электробезопасности, уточнены формулировки требований к необходимым умениям и знаниям, уровню образования рабочих.

Необходимость актуализации профессионального стандарта «Работник по техническому об-

служиванию и ремонту объектов железнодорожной электросвязи» возникла в связи со строительством квантовой магистральной сети на участке Санкт-Петербург – Москва и её дальнейшим развитием на всей сети железных дорог в соответствии с дорожной картой развития высокотехнологичной

**ОАО «РЖД» принимает активное участие в реализации национального проекта «Производительность труда». Принято решение с 2023 года отражать в профстандартах вопросы применения инструментов бережливого производства**

области «Квантовые коммуникации».

При актуализации профстандарта описана вновь трудовая функция «техническое обслуживание оптической части сети квантовых коммуникаций», дополнены требования к опыту практической работы для должности специалиста «электромеханик», произведена корректировка описания трудовых действий, уточнены формулировки требований к необходимым умениям и знаниям.

Актуализация профстандарта «Специалист по текущему содержанию и ремонту верхнего

гид в соответствии с концепцией технологии цифрового двойника инфраструктурного комплекса. Профстандарт «Начальник пассажирского поезда» – трудовыми функциями выполняемыми представителем перевозчика, сопровождающего туристический поезд.

В профстандарте «Работник по организации и оформлению проездных и перевозочных документов в пассажирских перевозках на железнодорожном транспорте» будут изменены трудовые функции в связи с расширением функционала по оформлению мультимо-

том числе в 2023 году для дежурного транспортно-пересадочного пункта, начальника транспортно-пересадочного пункта.

Актуализированный профессиональный стандарт «Работник по организации обслуживания пассажиров железнодорожного транспорта» дополнен трудовыми функциями, осуществляемыми работниками вышеуказанных новых должностей. Основными трудовыми функциями дежурного транспортно-пересадочного узла являются обслуживание пассажиров и посетителей ТПУ, контроль качества обслуживания.

## Необходимость актуализации стандарта «Работник по техническому обслуживанию и ремонту объектов железнодорожной электросвязи» возникла в связи со строительством квантовой магистральной сети на участке Санкт-Петербург – Москва

строения пути, искусственных сооружений железнодорожного транспорта» вызвана изменением технологического процесса контроля за их техническим состоянием.

В 2024 году планируется продолжить актуализацию профстандартов. Так, профстандарт «Специалист диспетчерского аппарата подразделения по обслуживанию сооружений и устройств инфраструктуры железнодорожного транспорта» будет дополнен необходимыми умениями и знаниями в области цифровых техноло-

дальных маршрутов, проездных документов на все виды транспорта в едином интерфейсе.

## Новые профессии

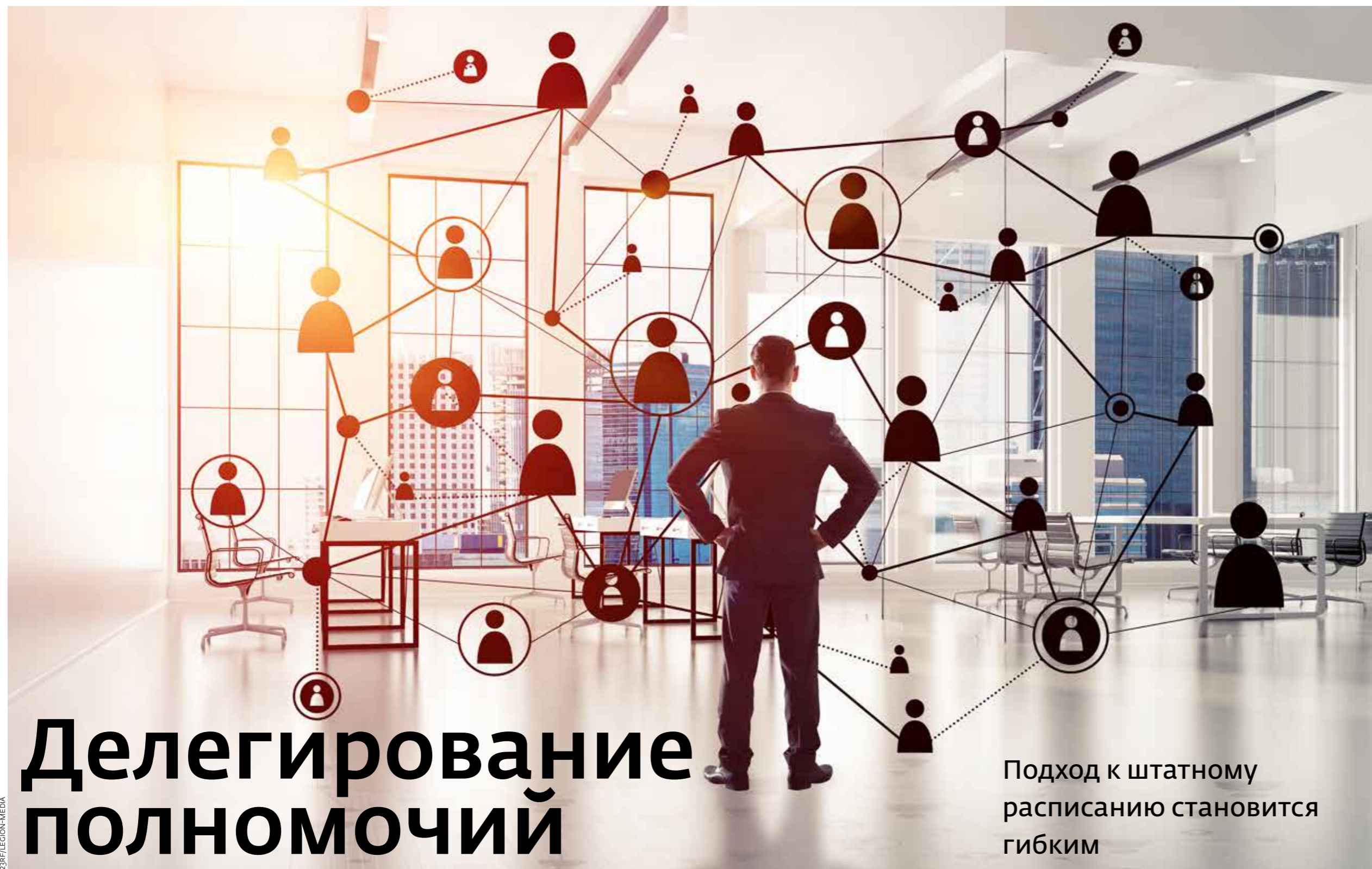
В соответствии с дорожной картой по созданию новых профессий и должностей мы ежегодно разрабатываем и актуализируем профстандарты, также и роботизируемых или автоматизируемых рабочих мест и автоматизированного подвижного состава.

На сегодня разработаны и актуализированы профстандарты для 18 новых профессий и должностей, в

Основными трудовыми функциями начальника транспортно-пересадочного узла являются организация деятельности подразделений ТПУ, координация деятельности подразделений ТПУ, контроль качества обслуживания пассажиров и посетителей ТПУ.

В 2024 году планируется разработать (актуализировать) профстандарты на такие новые должности, как инспектор по безопасности движения поездов, администратор туристического поезда, инженер по обслуживанию подвижного состава.

Ольга Бессонова,  
ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА  
СЛУЖБЫ УПРАВЛЕНИЯ ТРУДОВЫМИ  
РЕСУРСАМИ И ОРГАНИЗАЦИОННОЙ  
СТРУКТУРОЙ – НАЧАЛЬНИК ОТДЕЛА  
ОРГАНИЗАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ  
И ШТАТНОЙ РАБОТЫ ЗАПАДНО-  
СИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ



## Делегирование полномочий

Подход к штатному расписанию становится гибким

**Д**ля ОАО «РЖД» сегодня большое значение приобретает скорость внесения изменений в организационную структуру численного состава персонала из-за внешних и внутренних обстоятельств. Важно, чтобы у руководителей подразделений были на это полномочия.

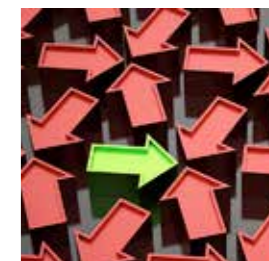
Повседневная жизнь состоит из процессов, задач и решений, в которых мы принимаем непосредственное участие, обеспечивая непрерывное функционирование общества как единого механизма. Так и жизнь компании состоит из бизнес-процессов, грамотная и эффективная реализация которых является гарантом стабильности и важным условием для достижения успеха организации.

Служба управления трудовыми ресурсами и организационной структурой включает в себя два направления деятельности – это организация оплаты труда и формирование организационной структуры. Ведь от того, насколько рационально выстроена структура подразделения, как рассмотрены вопросы структурных преобразований, а также насколько конкурентоспособен уровень оплаты труда персонала, определяется эффективность выполняемых функций и успешное выполнение заданных бизнес-процессов железной дороги.

### Изменение штатного расписания

В данный момент на Западно-Сибирской железной дороге реализуется пилотный проект по делегированию начальнику железной дороги полномочий на внесение изменений в штатное расписание подразделений, находящихся на финансово-хозяйственном обслуживании органа управления железной дороги (приписного штата), которые ранее необходимо было согласовывать в ОАО «РЖД».

В 2021 году был утверждён Порядок делегирования полномочий на внесение изменений в штатные расписания отдельных филиалов ОАО «РЖД» на основе принципов и инструментов организационного дизайна. Порядком установлены правила формирования, согласования, утверждения организационно-функциональных моделей (ОФМ) и штатных расписаний и внесения в них изменений.



В текущем году распоряжением ОАО «РЖД» утверждена организационно-функциональная модель приписного штата органа управления Западно-Сибирской железной дороги, а также перечень должностей и профессий подразделений приписного штата и значения индикаторов ОФМ, в пределах которых возможно изменение (увеличение или уменьшение) штатной численности. Это касается центров охраны окружающей среды, оценки, мониторинга персонала и молодежной политики, оперативно-технического учёта работы локомотивов (моторвагонного подвижного состава), повышения эффективности труда персонала, управления автотранспортом, инновационного развития, также сектора служебных билетов.

Теперь мы можем оперировать численностью подразделений в пределах утверждённой ОФМ и поставленных перед руководством целевых задач.

Реализация данного проекта позволяет значительно ускорить и упростить процесс рассмотрения и согласования изменений в штатное расписание.

#### Как есть и как будет

Сегодня ни одно организационно-штатное изменение не обходится без построения бизнес-модели в автоматизированной системе управления бизнес-моделированием (АСУБМ), сравнительного анализа моделей в состоянии «как есть» и «как будет». Бизнес-моделирование позволяет наглядно, по-

этапно выстроить каждый процесс в подразделении, разложив его до мельчайших подробностей, увидеть узкие места в работе, где происходит потеря времени на выполнение ненужных функций, дублирование функций, спрогнозировать возможные риски. Увязка АСУБМ в одно целое с другими автоматизированными системами, применяемыми в ОАО «РЖД», даёт возможность определять трудоёмкость вплоть до каждого работника – его загрузку, перечень выполняемых функций, сформировать должностные инструкции и регламенты процессов, рассчитать премирование работника по результатам выполнения показателей эффективности процесса, производить расчет потребности в персонале и даже выстроить структуру предприятия.

минимально и максимально возможную численность подразделения, предельные значения нормы управляемости и звенности. Для привлечения высококвалифицированных специалистов с необходимым уровнем профессиональных компетенций в штатное расписание служб вводятся должности экспертов.

Первой для дороги типовой ОФМ стала ОФМ службы управления имуществом, на основе которой с 1 июня 2023 года сформировано и введено в действие штатное расписание службы управления имуществом.

Второй – временная типовая ОФМ службы управления персоналом, новое штатное расписание службы управления персоналом введено в действие с 1 сентября 2023 года.

## **Начальнику железной дороги делегированы права самостоятельно принимать решение о размещении работников служб в зависимости от производственной необходимости в границах железной дороги, а также вносить изменения в штатное расписание служб**

#### Типовая модель

Параллельно с делегированием полномочий на внесение изменений в штатное расписание Департаментом по организации, оплате и мотивации труда совместно с профильными департаментами на железных дорогах активно внедряются типовые организационно-функциональные модели служб, разработанные на основе процессного подхода, функционального анализа, проводятся работы по нормированию труда административно-управленческих работников.

Типовая организационно-функциональная модель выстраивает единую для железных дорог вертикаль управления, структуру служб, сформированную на основе выполняемых функций.

Для служб в целом и её подразделений установлены предельные значения индикаторов, определяющих

Начальнику железной дороги делегированы права самостоятельно принимать решение о размещении работников служб в зависимости от производственной необходимости в границах железной дороги, а также вносить изменения в штатное расписание служб в рамках установленных индикаторов ОФМ в пределах фактической штатной численности и утверждённых бюджетных параметров железной дороги по согласованию с профильными департаментами, Департаментом по организации, оплате и мотивации труда, при приведении фактической штатной численности к нормативной – по согласованию с Департаментом экономики, Департаментом по организации, оплате и мотивации труда и профильными департаментами.

Постепенно все типовые штатные расписания будут заменены на типовые ОФМ, что сделает структуру более прозрачной.

**Бизнес-моделирование позволяет наглядно, поэтапно выстроить каждый процесс в подразделении, разложив его до мельчайших подробностей, увидеть узкие места в работе, где происходит потеря времени на выполнение ненужных функций, дублирование**



НАТАЛЬЯ ЕРШОВА,  
ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА  
ДЕПАРТАМЕНТА КАПИТАЛЬНОГО  
СТРОИТЕЛЬСТВА ОАО «РЖД»

## Согласие сторон

РЖД улучшают законодательную  
базу для строительства



123RF/LEGION-MEDIA

**Ш**тербургский международный газовый форум проходил с 31 октября по 3 ноября. Представители «Российских железных дорог» получили приглашение принять

участие в дискуссии, посвящённой законодательному регулированию переустройства объектов магистрального транспорта, пересекающихся с инфраструктурными проектами. О том, какой опыт в этом есть у ОАО «РЖД», «Пульту управления» рассказала заместитель начальника Депар-

тамента капитального строительства Наталья Ершова.

– **Наталья Васильевна, как ОАО «РЖД», реализуя крупные строительные проекты, решает проблему так называемых пересечек с инженерными сетями, сооружениями?**

– ОАО «РЖД» ведёт проектирование и строительство объектов железнодорожного транспорта на всей территории России. Условия стремительных перемен, ускорения темпов реализации национальных проектов и государственных программ требуют от нас поиска оптимальных решений, способствующих динамичному развитию железнодорожной инфраструктуры и обеспечению директивных сроков объектов строительства. Казавшиеся невозможными ещё несколько десятилетий назад сроки реализации проектов сегодня стали реальностью. Во

нию типовых форм соглашений о компенсации потерь с рядом крупнейших компаний страны, ресурсоснабжающими организациями и органами власти.

– **В чём преимущество для ОАО «РЖД» типового формата?**

– Переход к типовому формату взаимодействия решает несколько ключевых задач. Первое – регламентация процесса. Это гарантирует согласованную политику в работе, детализацию сроков и порядка действий участников, определяет ответственность участников. Второй момент – происходит снижение финансовой нагрузки компа-

соглашения наша компания уже заключила с правительством Москвы, ПАО «Транснефть», ПАО «Россети», ПАО «Газпром». Готовится подписание совместного документа с ООО «Газпром межрегионгаз».

– **Вопрос переустройства объектов магистрального транспорта при их пересечении с инфраструктурными проектами законодательно не до конца урегулирован. Может ли опыт РЖД быть тиражирован на всю страну?**

– Председатель комитета Госдумы по энергетике Павел Завальный сообщил, что на базе

**На сегодняшний день типовые соглашения наша компания уже заключила с правительством Москвы, ПАО «Транснефть», ПАО «Россети», ПАО «Газпром»**

многом это связано с систематической оптимизацией процесса строительства.

При проектировании и строительстве объектов железнодорожного транспорта вынос инженерных сетей и сооружений – неизбежный этап.

Из-за того что у балансодержателей нет единообразного подхода при определении порядка, объёма и сроков выплаты компенсации за переустраиваемые объекты, строительным комплексом ОАО «РЖД» ещё в 2019 году была инициирована работа по разработке и заключе-

нии посредством введения оптимальных схем авансирования и сроков расчётов, а также этапности платежей за выполненные проектно-изыскательские и строительно-монтажные работы.

Третье – повышается точность ценовых параметров реализации мероприятий за счёт применения независимой оценки, где окончательная стоимость работ определяется на основании отчёта оценщика, включающего положительное заключение государственной экспертизы. На сегодняшний день типовые

Российского газового общества будет создана рабочая группа для того, чтобы на законодательном уровне закрепить типовые соглашения. Опыт РЖД будет использован – мы готовы им делиться. Отмечу, что в целях совершенствования правовой базы строительный блок ОАО «РЖД» ведёт работу и в качестве члена рабочей группы при Правительственной комиссии по региональному развитию по вопросам нормативно-технического регулирования в строительстве.

Беседавал Виталий Маслюк

Андрей Ковальчук,  
главный специалист отдела  
мониторинга соблюдения  
нормативных требований и процесса  
управления коррупционными  
рисками Центра по организации  
противодействия коррупции  
ОАО «РЖД»



ЛИЧНЫЙ АРХИВ

# Майнинг данных

Искусственный интеллект против коррупции

**Н**аш век называют веком цифровых технологий и информационных коммуникаций. Использование их в работе открывает широкие перспективы, в том числе и для разработки практических инструментов профилактики и противодействия коррупции.

Исходя из открытых источников информации, практически все крупные компании уже используют информационно-аналитические платформы собственной разработки, которые автоматизируют бизнес-процессы антикоррупционной работы.

Несмотря на то что такие проекты ресурсозатратны как по объёму информационно-аналитической работы, необходимой для запуска и экс-

плуатации, так и по бюджету, использование в антикоррупционной работе внутренних высокотехнологичных решений становится всё более распространённым. Это обусловлено возможностью обработки большого количества массивов данных, широким потенциалом последующего расширения функциональных возможностей таких платформ, а также удобством их использования в работе.

Использование цифровых технологий с целью минимизации коррупционных правонарушений в компании условно можно разделить на четыре вектора их применения в работе: искусственный интеллект, блокчейн (цепочка данных), большие данные (Big Data) и майнинг данных.

Давайте на этот раз обратим внимание на технологию глубокого анализа данных, или просто майнинг данных.



В мировой практике выработка знаний на основе информации, полученной из массивов данных, сложилась в особую категорию – майнинг данных. Автор термина – Григорий Пятацкий-Шапиро – определял его как процесс обнаружения в сырых данных ранее неизвестных, нетривиальных, практически полезных и доступных интерпретаций знаний, необходимых для принятия решений в различных сферах человеческой деятельности.

Простыми словами, это технология получения и обработки различных категорий источников и видов данных (текст, файл, фото, видеоматериалы и т.д.), позволяющая выявлять прямые

и косвенные связи между объектами проверки (персонами и организациями).

Например, используя закономерности в массивах больших данных (цепочка связей работника по адресам, телефонам, командировкам, проведённым переговорам, заключённым договорам, включая учредительство в коммерческих или некоммерческих организациях), можно строить не только стратегию профилактики и выявления конфликта интересов у работников компании, но и принимать меры к устранению условий, создавших возможность для совершения коррупционных правонарушений.

**Создание нового модуля системы АС «Декларант» – это важный этап развития комплексной цифровой системы в области профилактики и противодействия коррупции в ОАО «РЖД»**

Технологическое обеспечение информационно-аналитической деятельности любого подразделения компании, занимающегося противодействием коррупции, подразумевает наличие не столько компьютеров, сетей, доступа к цифровым базам данных (хотя и это является необходимым условием), сколько продуманной программной среды, позволяющей накапливать, обрабатывать и искать необходимую информацию в автоматизированном виде.

Однако нужно быть осторожным, так как сбор и анализ всей доступной информации про запас очень скоро приведут к финансовым и техническим ограничениям. Чем больше посторонних данных будет в подсистеме, тем сложнее работать с её информационными массивами. Поэтому сведения должны быть высокорелевантны

личных внешних и внутрикорпоративных источников данных для выявления конфликта интересов у работников и автоматизации функции антикоррупционного комплаенса. Интеграционным решением в этой области стало программное обеспечение собственной разработки, получившее патентное название «АС «Декларант».

Одним из этапов дальнейшего развития АС «Декларант» как раз может стать применение технологии майнинга данных в процессе доработки программного обеспечения, которое в будущем поможет комбинировать содержание различных баз, выделять связанные фрагменты и генерировать из них обобщённые отчёты, позволяющие из разрозненных данных сложить, как пазл, общую информативную картинку.

В качестве первого шага к цифровизации этого процесса необходимо начать с создания концеп-

**Сегодня в ОАО «РЖД» ведётся планомерная работа по созданию цифровой антикоррупционной экосистемы компании путём объединения различных внешних и внутрикорпоративных источников данных для выявления конфликта интересов**

и хорошо структурированы для дальнейшей аналитической обработки.

Технология майнинга данных при предотвращении коррупционных правонарушений в любой компании предполагает изначально внесение ясности в то, какие параметры, с какой частотой необходимо оценивать, какие их значения являются критическими, на какие сигналы требуется реакция. Поэтому необходимо разработать механизм для создания собственных алгоритмов интеллектуального анализа данных и выявления фактов коррупционных правонарушений.

Сегодня в ОАО «РЖД» ведётся планомерная работа по созданию цифровой антикоррупционной экосистемы компании путём объединения раз-

ции интеллектуального анализа данных в виде автоматизированного робота, который может стать одним из модулей АС «Декларант».

Создание нового модуля системы – это важный этап развития комплексной цифровой системы в области профилактики и противодействия коррупции в ОАО «РЖД». В планах на несколько лет масштабирование и продолжение интеграции с внутренними системами компании.

В общем, антикоррупционная работа компании «трендов» не отвергает, а, наоборот, активно следит за лучшими достижениями века цифровых технологий и информационных коммуникаций.





## Глубина погружения

Железнодорожные вузы  
нашли сетевой формат  
сотрудничества

**О**траслевые вузы, совершенствуя образовательный процесс, развивают сотрудничество с другими университетами по различным направлениям. Одно из них – реализация образовательных программ в сетевой форме. Речь идёт об углублённом онлайн-изучении студентами отдельных курсов и дисциплин в профильном вузе-партнёре. Таким образом, слушатели получают качественную подготовку и оценку своих знаний сторонними экспертами.

Сетевое взаимодействие подразумевает сотрудничество вузов, благодаря которому студенты используют для обучения их образовательные и научные ресурсы. В результате расширяется доступ обучающихся к современным образовательным технологиям и средствам обучения, им предоставляется возможность выбора различных профилей подготовки и специализаций, а также углублённого изучения учебных курсов, предметов, дисциплин, модулей. За счёт изучения и освоения опыта ведущих университетов страны студенты развивают актуальные компетенции и совершенствуют профессиональные знания.

В сетевое взаимодействие активно включены отраслевые вузы. Они сотрудничают как между собой, так и с классическими, многопрофильными университетами страны. Например, Самарский государственный университет путей сообщения (СамГУПС) реализует программы дополнительного обучения в рамках сетевой формы с Дальневосточным госуниверситетом путей сообщения (ДВГУПС), Национальным исследовательским технологическим университетом МИСиС, Самарским национальным исследовательским университетом им. академика С.П. Королёва (Самарский университет), Российским университетом транспорта (МИИТ). Так, в октябре этого года 50 первокурсников СамГУПС, обучающихся по специальности «подвижной состав железных дорог», начали изучать дисциплину «информатика» во ДВГУПСе. Одновременно с этим студенты дальневосточного вуза проходят онлайн-подготовку по дисциплине «общий курс железных дорог»



123RF/LEGION-MEDIA

под руководством преподавателей из Самары. Взаимодействие между вузами происходит в дистанционном формате с использованием технических и кадровых ресурсов обеих сторон.

Аналогичный договор действует между СамГУПСом и РУТ (МИИТ). От СамГУПС в столичном вузе сейчас дистанционно обучаются 88 студентов по программам «1С-разработчик», «Аналитик данных», «Технологии информационного моделирования в транспортном строительстве». По окончании обучения студенты получают документ о дополнительном профессиональном образовании.

Второй год подряд на основании договора о сетевой форме реализации образовательных программ СамГУПС сотрудничает с МИСиС в части преподавания дисциплины «химия». Обучающие ресурсы МИСиС размещены на платформе «Открытое образование». В этом году к изучению химии там приступили около 800 студентов 1-го и 2-го курсов очной и заочной форм обучения СамГУПС. «Студенты нашего университета успешно осваивают учебную программу, получая необходимые знания и навыки. Этот результат стал возможным за счёт использования наиболее передовых образовательных методик и ресурсов», – рассказала начальник учебно-методического управления СамГУПС Екатерина Кожуханова.

В новом учебном году студенты СамГУПС также присоединились к проекту «Приоритет-2030» в рамках сотрудничества с Самарским университетом. 25 студентов железнодорожного вуза получают дополнительное образование по программам «Анализ данных», «Web-вёрстка», «Управление IT-проектами», «Frontend-технологии» и «Разработка и сопровождение решений на платформе 1С-предприятие».

**Студенты университета успешно осваивают учебную программу, получая необходимые знания и навыки. Этот результат стал возможным за счёт использования наиболее передовых образовательных методик и ресурсов**

Сетевое партнёрство также развивают РУТ (МИИТ) и ДВГУПС. Между университетами заключено соглашение о сетевом взаимодействии в области подготовки квалифицированных кадров, востребованных на рынке труда. С 2022 года они реализуют совместную сетевую бакалаврскую программу «Технологии информационного моделирования в строительстве». Решение университетов о реализации этой программы вызвано потребностью строительных предприятий в квалифицированных BIM-специалистах. Студенты получают уникальную подготовку, сочетающую столичный опыт и умение решать нетривиальные задачи в условиях Дальнего Востока. Основной образовательной площадкой для проведения программы стал ДВГУПС, при этом освоение отдельных дис-

тов столичного вуза, обучающихся по направлению «эксплуатация железных дорог» (специализации «транспортный бизнес и логистика», «управление международными перевозками», «цифровые технологии управления транспортными процессами»), приступили к изучению курса «Основы комплексной безопасности». Лекции и практические занятия для них в онлайн-формате проводят ведущие преподаватели ДВГУПС. «Такой формат работы позволяет сформировать особые уникальные компетенции и ведёт к совершенствованию подготовки специалистов. Выпускники смогут уверенно представлять себя на рынке труда, стать более гибкими и мобильными и, как результат, добиться успехов в карьере», – подчеркнули в Центре по связям с общественностью РУТ (МИИТ).

**Такой формат работы позволяет сформировать особые уникальные компетенции и ведёт к совершенствованию подготовки специалистов. Выпускники смогут уверенно представлять себя на рынке труда, стать более гибкими и мобильными**

циплин и прохождение практики доступно на базе РУТ (МИИТ). Профессорско-преподавательский состав дальневосточного вуза усилили специалисты академии «Высшая инженерная школа» РУТ (МИИТ). Студенты изучают специальный цикл информационных дисциплин: «Визуализация проектных решений (AR, VR). Технология виртуальной и дополненной реальности в строительстве»; «Информационное моделирование строительных объектов»; «Системы управления инженерными данными (PDM)» и другие.

«Трудовые ресурсы – это главный ограничительный фактор в развитии Дальнего Востока России. Поэтому и открылась новая специальность для тех, кто видит себя в BIM-технологиях», – подчеркнул ректор ДВГУПС Владимир Буровцев.

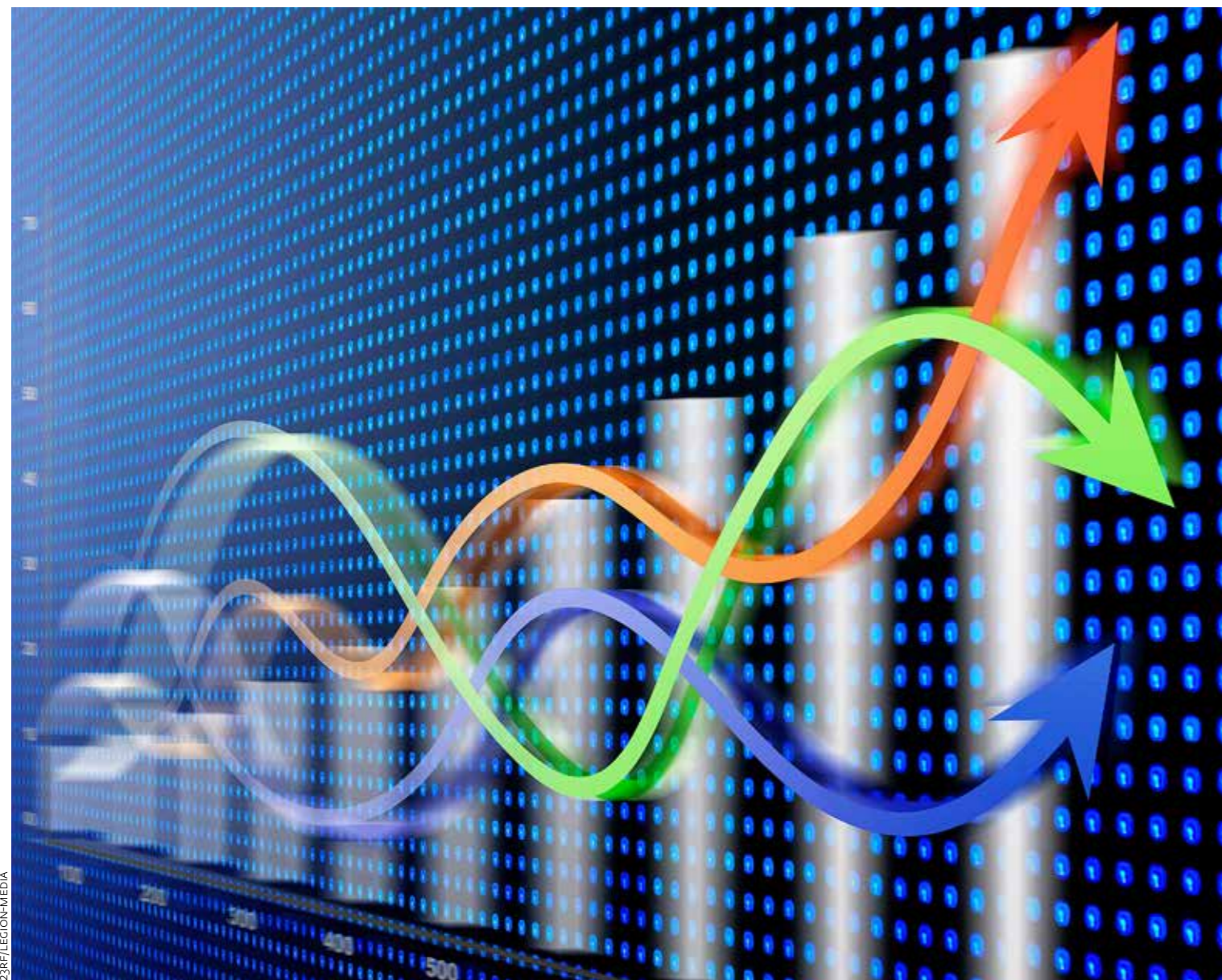
В этом учебном году сетевое взаимодействие РУТ (МИИТ) и ДВГУПС продолжилось благодаря реализации совместных учебных курсов. Так, 118 студен-

Студенты РУТ (МИИТ) будут обучаться по программам ДВГУПС до 5-го курса. Итогом этого станет командная дипломная работа, подготовленная студентами двух вузов при поддержке преподавателей.

По словам Владимира Буровцева, реализация сетевых образовательных программ с вузами-партнёрами позволяет ДВГУПСу быстрее подстраиваться под рынок труда. По этой причине планируется и дальше расширять возможности дистанционного обучения в заочном образовании и привлекать на условиях сетевых форм профессоров из других учебных заведений. «Мы получаем возможность выпускать квалифицированные кадры, которые нужны конкретным компаниям в конкретное время, и, главное, непрерывно совершенствовать формы и методы обучения в соответствии с тенденциями в отрасли», – отметил он.

Получить

Юлия Антич



## Процессы аналитики в тренде

РУТ (МИИТ) удовлетворяет растущий спрос рынка труда

**О**дним из ключевых инструментов корпоративного управления и повышения уровня зрелости и эффективности организации является процессный подход. Его применение становится особенно актуальным на пути цифровой трансформации бизнеса, по которому сейчас идут многие крупные компании, в том числе ОАО «РЖД».

Цифровая трансформация происходит через изучение и оптимизацию бизнес-процессов организации. Важная роль в работе над реализацией таких проектов отводится процессным аналитикам, которые сейчас крайне востребованы на рынке труда. В связи с этим, отвечая на кадро-

Чтобы обеспечить отрасль квалифицированными кадрами в этой сфере, в академии «Высшая инженерная школа» РУТ (МИИТ) в рамках направления «Прикладная информатика» разработана магистерская образовательная программа «Процессная аналитика». Она реализуется при поддержке промышленных партнёров, в числе которых ОАО «РЖД», Российское отделение Международной ассоциации профессионалов в сфере управления бизнес-процессами (ABRMP Russian Chapter).

Как рассказал директор академии «Высшая инженерная школа» РУТ (МИИТ) Олег Покусаев, образовательная программа ориентирована на развитие у слушателей знаний и компетенций в сфере транспортных технологий на стыке урба-

*Вследствие цифровизации экономики и развития информационных технологий процессная аналитика – одно из самых востребованных направлений. Хотите что-либо изменить, улучшить или создать новое – нужно разобраться с тем, как это будет функционировать*

вый запрос бизнеса, Российский университет транспорта (МИИТ) организовал подготовку соответствующих специалистов для отрасли.

Процессная аналитика подразумевает под собой визуализацию внутренних бизнес-процессов компании для проведения их глубинного анализа и дальнейшей оптимизации. Специалист в сфере процессной аналитики может увидеть узкие места в работающих процессах, проанализировать причины появления различных сбоев (временных, финансовых, кадровых) и найти оптимальные пути их устранения. В настоящее время процессные аналитики востребованы в крупных компаниях, в том числе транспортных, где ежедневно выполняется большое количество типовых задач и массовых процессов.

истики, цифровизации и новых инженерных решений. При этом в основе обучения лежит проектная деятельность и связанная с ней исследовательская работа. Это способствует подготовке грамотных, квалифицированных специалистов в сфере процессной аналитики.

«В настоящее время вследствие цифровизации экономики и развития информационных технологий процессная аналитика – одно из самых востребованных направлений подготовки», – подчеркнул Олег Покусаев. – В основе любого шага лежит хорошая аналитика и осмысление процессов. Хотите что-либо изменить, улучшить или создать новое – нужно разобраться с тем, как это будет функционировать».

Магистерская программа рассчитана на 2,5 года и нацелена на подготовку кадров в сфере



анализа, регламентирования, проектирования, оптимизации и автоматизации процессов на транспорте.

Первый поток слушателей программы завершил обучение летом этого года. Магистры успешно защитили свои диссертации, охватывающие широкий пул проблематики в области цифровой трансформации на транспорте. Их проектную работу курировал заместитель начальника Управления анализа и статистики Департамента информатизации ОАО «РЖД» Андрей Щелканов.

«Для людей с инженерным складом ума проектная деятельность очень важна. Она даёт понимание того, как теоретические знания применимы на практике, – подчеркнул он. – Самая

большая ценность презентованных на защите магистерских диссертаций в том, что все эти работы прикладные. Они построены на реальных проблемах, которые находятся в проработке. При этом для всех моделей представлены варианты тиражирования, которые подтверждают, что это реальная технология, а не просто локальное техническое решение».

Проекты выпускников детально рассмотрят в ОАО «РЖД» в рамках работы по построению корпоративной системы управления данными и повышению их качества. Кроме того, магистры будут привлечены к реализации проектов цифровизации процессов компании в целях разработки и внедрения новых эффективных инструментов во все аспекты бизнеса.

**Проекты выпускников детально рассмотрят в ОАО «РЖД» в рамках работы по построению корпоративной системы управления данными и повышению их качества. Магистры будут привлечены к реализации проектов цифровизации процессов компании**

Слушатели нового потока программы получили студенческие билеты в конце октября этого года. В торжественном мероприятии приняли участие представители администрации университета, компаний и профессионального сообщества. В частности, студентов приветствовала начальник Центра моделирования бизнес-процессов ОАО «РЖД» Екатерина Измалкова. По её словам, в мире бизнеса и технологий системное мышление и аналитика играют ключевую роль в понимании и управлении сложными процессами, что особенно актуально в сфере логистики и транспорта. Также спикер рассказала присутствующим о ходе реализации в компании Стратегии цифровой трансформации, отметив, что одним из главных шагов этой работы является внедрение в бизнес-процессы технологий искусственного интеллекта и программной роботизации, что, в свою очередь, невозможно без применения процессного подхода.

По этой причине на сегодняшний день специалисты в области процессной аналитики являются едва ли не самыми востребованными на рынке труда, так что каждый из будущих выпускников-магистров сможет значительно продвинуться по карьерной лестнице.

В ходе обучения магистранты будут погружаться в специфику проблем отрасли, работая над кейсами – реальными задачами от подразделений ОАО «РЖД», формировать свои профессиональные компетенции и необходимые soft skills. В частности, они осваивают такие навыки, как проектирование и внедрение систем процессного управления организации, проектирование и трансформирование процессной архитектуры организации, проектирование и внедрение кросс-функциональных процессов организации или административных регламентов организации.

В числе профессиональных модулей программы – информационно-аналитические технологии (информационная аналитика, интеллектуальные системы управления на транспорте, управление рисками, анализ больших текстовых данных и текстовый поиск), цифровые трансформации на транспорте (цифровая трансформация транспортных систем, управление большими

данными, управление изменениями в цифровой экономике), технологии процессного управления (проектирование системы процессного управления организации, современные технологии моделирования и оптимизации бизнес-процессов). Также слушатели ознакомятся с особенностями управленческой инфраструктуры – методами принятия бизнес-решений и технологиями организации производства.

Будущие управленцы также поработают над созданием цифровых двойников бизнес-процессов компании, оценят влияние планируемых изменений процессной архитектуры на деятельность подразделений, освоят технологию автоматизации бизнес-процессов с помощью роботизации. Большинство проектных разработок, над которыми слушатели будут трудиться во время учёбы, лягут в основу их магистерских диссертационных работ.

Получив дипломы, выпускники программы станут экспертами в области разработки и усовершенствования административных регламентов в отрасли, в том числе с использованием современных информационных и телекоммуникационных технологий. В результате они смогут работать на таких должностях, как процессный аналитик, процессный архитектор, специалист по процессному управлению.

Юлия Антич





## Дружба коллег

ДВГУПС укрепляет отношения с Китаем



123RF/LEGION-MEDIA

**О**траслевые вузы развивают сотрудничество с учебными заведениями из дружественных стран. Так, в Дальневосточном государственном университете путей сообщения (ДВГУПС) организован молодёжный международный интернет-лагерь InterTransCamp, где ежегодно обучение по профессиональным компетенциям проходят студенты железнодорожных учебных заведений из России и Китая. В этом году подготовка слушателей организована в октябре-ноябре.

### Удачный опыт

Международный молодёжный онлайн-лагерь InterTransCamp (ITC) создан в целях интеграции транспортных учебных заведений России в международное образовательное пространство, а также совершенствования профессиональных знаний и умений студентов-железнодорожников.

Лагерь ITC был организован в прошлом году по инициативе ДВГУПС и при поддержке со стороны Учебно-методического центра по образованию на железнодорожном транспорте и Ассоциации колледжей и техникумов транспорта. Тогда в мероприятии при-

няли участие 22 команды из российских колледжей и техникумов и 20 команд из железнодорожных учебных заведений Китая.

Работа первого молодёжного международного лагеря показала свою эффективность: студенты освоили реальные навыки осмотра и замены токоприёмника, демонтаж и монтаж наружных дверей вагона, работу с тележкой подвижного состава, осмотр подвижного состава. Кроме того, российские и китайские участники познакомились друг с другом и культурой обеих стран. Так, для них был организован День дружбы. Мероприятие началось

с викторины, где российские студенты отвечали на вопросы об истории и культуре Китая, а китайские – по истории и культуре России.

В этом году заявки на участие в онлайн-лагере ITC подали 32 команды. В его виртуальном открытии, которое состоялось в середине октября, приняли участие руководители ДВГУПС, а также представители генерального консульства КНР в Хабаровске, Шаньдунского политехнического института, китайской компании Jiean Hi-tech Co. Ltd., Университета Куала-Лумпура (Центр железных дорог Азии), Пекинского университета транспорта.



«Обеспечение кадрового сопровождения остаётся основой развития современной транспортной системы и транспортного сотрудничества между Китаем и Россией. Молодёжный международный лагерь InterTransCamp – это уникальный проект, объединяющий команды из учебных заведений среднего профессионального образования Китая и России», – подчеркнул генеральный консул Генерального консульства КНР в Хабаровске Цзян Сяоян.

В течение трёх недель – с 16 октября по 7 ноября – студенты, обучающиеся по специальностям «машинист локомотива», «техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог (локомотивы)», «техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог (вагоны)», проходили подготовку по четырём тематическим профессиональным модулям, состоящим из 24 технических заданий. Участники выполняли задания при помощи онлайн-тренажёра, разра-

ботанного крупнейшей компанией Китая Zhengzhou Jiean Hi-tech Co., Ltd.

«Сотрудничество с компанией Zhengzhou Jiean Hi-tech Co., Ltd. – очередной пример тесного взаимодействия ДВГУПС и крупнейших китайских производственных компаний, – подчеркнули в пресс-службе университета. – Совместные мероприятия позволяют совершенствовать профессиональные умения студентов инженерного профиля в соответствии с мировыми стандартами в области железнодорожного транспорта».

## Учат полиглотов

Новшеством этого года стало наличие дополнительных заданий на знание технических терминов на английском языке. Это необходимо для формирования у будущих профессионалов навыков работы с иностранным оборудованием и зарубежными специалистами.

Как рассказал директор Приморского института железнодорожного транспорта (филиал ДВГУПС в Уссурийске) Вячеслав Духовников, эксплуатация трёхмерного тренажёра, решение десятков технологических задач, а также общение с китайскими коллегами позволяют российским студентам получить интересный профессиональный опыт и возможность участия в международных железнодорожных проектах.

«Трёхмерный симулятор обслуживания железнодорожного транспорта, разработанный китайской компанией Zhengzhou Jiean Hi-tech Co., Ltd., имеет высокую степень детализации узлов и агрегатов подвижного состава, содержит полностью функционирующие цепи сигнализации, пневматическую систему локомотива. Симулятор позволяет проводить поиск и диагностирование неисправностей, выполнять

## Совместные мероприятия позволяют совершенствовать профессиональные умения студентов инженерного профиля в соответствии с мировыми стандартами в области железнодорожного транспорта

обслуживание, регулировку, настройку различных узлов и агрегатов локомотива, а также отрабатывать практические навыки ремонта в соответствии с технологической картой технического процесса, – подчеркнул Вячеслав Духовников. – Использование данного симулятора в учебном процессе предоставляет студентам возможность применения теоретических знаний и опыта профессионального поведения, а также комплекс профессионально-личностных компетенций».

Поддержку конкурсантам в решении технических задач, а также в работе на виртуальном тренажёре оказывали как российские, так и китайские консультанты. При этом преподаватели ДВГУПС в ходе проведения лагеря ИТС прошли дополнительное обучение в качестве экспертов, чтобы иметь возможность оценивать качество подготовки выпускников программы.

По итогам обучения в онлайн-лагере каждый студент получил международный сертификат. Кроме того, лучшие конкурсанты в составе команд смогут принять участие в международном чемпионате InterTransChampionship, который состоится в ноябре.

«Совершенствование профессиональных навыков и умений в соответствии с лучшими практиками в области железнодорожного транспорта, получение новых знаний и развитие личностных качеств остаётся важным как для самореализации конкурсантов, так и для эффективной работы железнодорожной компании», – подчеркнул заместитель начальника Административно-кадрового управления Федерального агентства железнодорожного транспорта Игорь Чирва.

ПУЛЬТ

Юлия Антич

## СПРАВКА

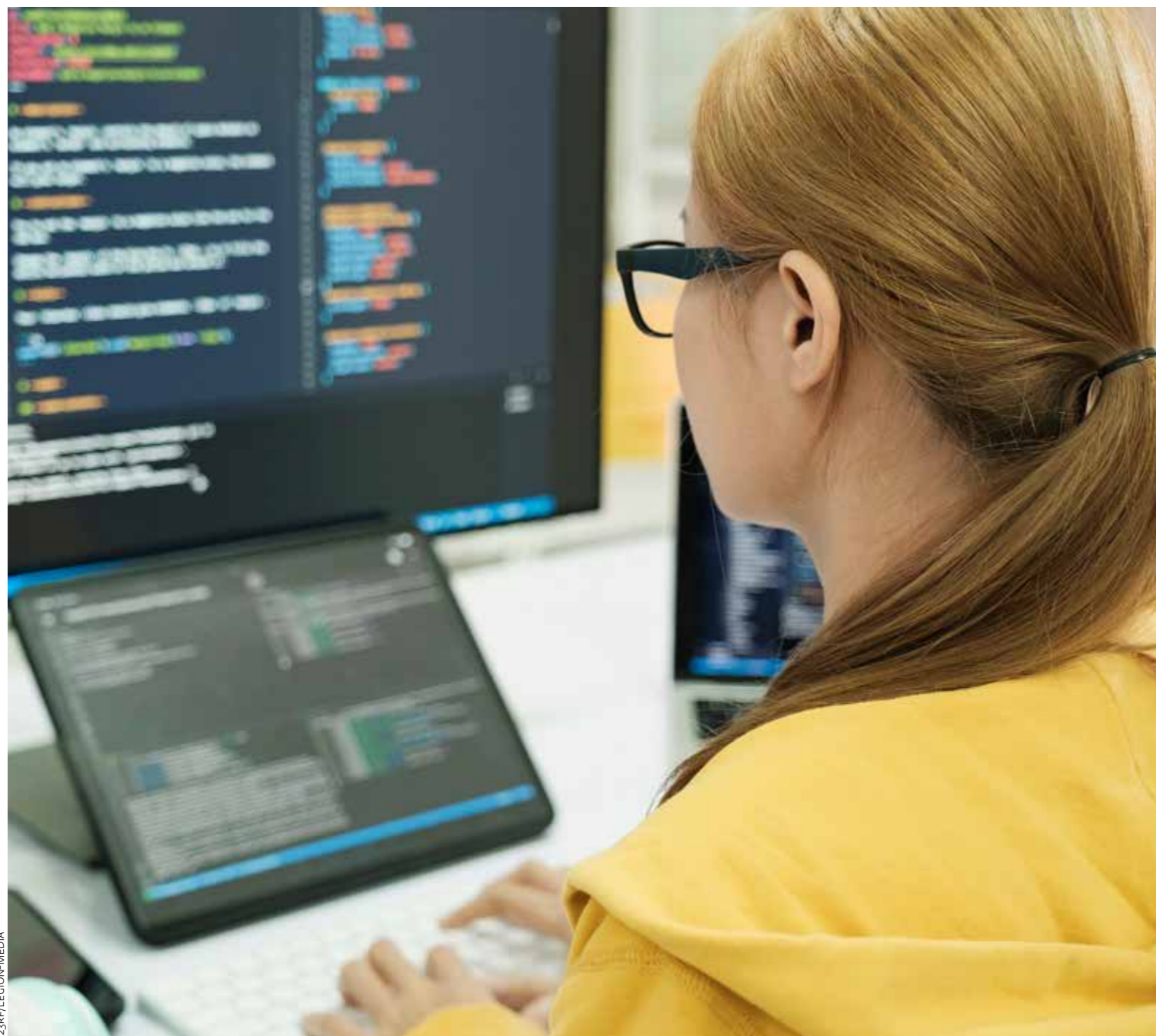
Международный чемпионат профессионального мастерства по железнодорожным компетенциям InterTransChampionship впервые был организован в 2022 году. В нём приняли участие 40 команд из железнодорожных колледжей, техникумов и институтов России и Китая. Задания для них состояли из четырёх модулей: обслуживание токоприёмника локомотива,

обслуживание и поиск неисправности дверей пассажирского вагона, обслуживание ходовой части, поиск и устранение неисправностей пассажирского вагона. Соревнования проводились на онлайн-тренажёре OnlineSystem\_WS3C, разработанном в КНР. ДВГУПС на конкурсе был представлен Хабаровским техникумом железнодорожного транспорта, а также своими филиалами

– Амурским институтом железнодорожного транспорта (город Свободный), Приморским институтом железнодорожного транспорта (город Уссурийск) и Байкало-Амурским институтом железнодорожного транспорта (город Тынды). Также университет выступил секретариатом при проведении мероприятия. По результатам экспертных оценок, «золото» и «серебро» чемпионата за-

воевали китайские студенты, «бронзу» – российские конкурсанты из Амурского института железнодорожного транспорта (филиал ДВГУПС в городе Свободный). В пятёрку лучших также вошли команды из Приморского института железнодорожного транспорта (филиал ДВГУПС в городе Уссурийск) и Новосибирского колледжа транспортных технологий им. Н.А. Лунина.

**Эксплуатация трёхмерного тренажёра, решение десятков технологических задач, общение с китайскими коллегами позволяют студентам получить интересный профессиональный опыт и возможность участия в международных железнодорожных проектах**



## Логические задачи

Студенты-железнодорожники программируют

**К**онкуренция на рынке труда постоянно растёт. И если раньше цифровые навыки нужны были по большей части только IT-специалистам, то сегодня владение ими – весомое преимущество кандидатов на совершенно разные должности. Учитывая всеобщую компьютеризацию, в отраслевых вузах будущих инженеров транспорта начали обучать в том числе азам программирования.

В современном технологическом мире, где компьютеры и

витой логики и умения тщательно анализировать информацию. Всё это актуально и для профессии инженера.

### Программисты для транспорта

Чтобы обучать востребованных, высококвалифицированных специалистов, в отраслевых вузах, колледжах и техникумах реализуются программы подготовки в сфере программирования. Они пользуются большой популярностью среди абитуриентов. Так, по словам проректора Российского университета транспорта (МИИТ) Алексея Овчинникова, в эту приёмную кампанию самым

обнаучи и Минцифры «Цифровые кафедры», направленного на повышение квалификации студентов в сфере информационных технологий. Так, студенты, обучающиеся по основным IT-программам, могут получить «цифровую» квалификацию в сферах Java-разработки, искусственного интеллекта и машинного обучения. Студентам, получающим специальность, не связанную с информационными технологиями, доступны дополнительные программы «Основы разработки и управления IT-проектами», «Разработка программных приложений для бизнеса», «1С-разработчик»,

*Умение программировать становится всё более важным навыком. Оно не только открывает множество возможностей для карьерного роста, но и помогает в развитии критического мышления и решении сложных задач*

Интернет уже являются неотъемлемой частью жизни, умение программировать становится всё более важным навыком. Оно не только открывает множество возможностей для карьерного роста, но и помогает в развитии критического мышления и решении сложных задач. Так, например, при написании программы специалист должен тщательно продумать каждый шаг, предвидеть возможные ошибки и искать пути их решения. Это требует от него раз-

востребованным направлением подготовки среднего профессионального образования стало «Информационные системы и программирование». Поступающие подали 483 заявления на выделенные 90 мест (таким образом, конкурс составил более пяти человек на место).

IT-навыки стремятся получить и будущие инженеры транспорта, обучающиеся в РУТ (МИИТ). Университет является участником совместного проекта Мин-

«Инженер сопровождения IT-инфраструктуры».

«Мы понимаем, что программирование становится базовой компетенцией. Сегодня сложно представить, что можно написать текст от руки и отдать его машинистке, чтобы она «набила» текст на компьютере. Через два-три года таким же нонсенсом будет прийти в IT-подразделение компании и попросить специалистов решить какую-то несложную задачу по программированию. Это



РУТ (МИИТ)

должны делать инженеры на местах», – отметил проректор РУТ (МИИТ) Виталий Борщ.

Азы программирования в РУТ (МИИТ) могут изучать и школьники. Для них на территории университета с 2021 года действует детский технопарк. Среди прочих там реализуются такие программы обучения, как «Основы программирования на языке Python. Введение в ООП», «Дизайн интерфейсов в Figma», «Основы 3D-моделирования в Blender» и другие.

«Такое обучение позволяет школьнику расширить кругозор, улучшить понимание перспектив. Технопарк – это огромный мир, где каждый может найти себя», – рассказала директор детского технопарка «Московский транспорт» РУТ (МИИТ) Анастасия Архангельская.

## Чемпионы программирования

Студенты отраслевых вузов являются завсегдатями чемпионатов профессионального мастерства в IT-сфере. Так, представители Дальневосточного государственного университета путей сообщения (ДВГУПС) с 2016 года регулярно принимают участие в Международной олимпиаде по математике и программированию среди вузов Дальнего Востока России и провинции Хейлунцзян (КНР). В 2021 году команды студентов ДВГУПС завоёвали два диплома третьей степени. В октябре этого года олимпиада прошла в 16-й раз, участие в ней приняли команды 10 вузов (по пять из России и Китая). В итоге студентка кафедры «Вычислительная техника и компьютерная графика» ДВГУПС Оксана Иорданашвили завоёвала третье место.

Студенты Московского колледжа транспорта РУТ (МИИТ) в этом году приняли участие в XI Международном конкурсе проектов и прикладных исследований на основе кейсов от работодателей «Школа реальных дел». Свои инновационные идеи и уникальные разработки в области робототехники, программирования, инженерного дела, 3D-моделирования и других направлений представили более 4 тыс. участников. Практические кейсы для конкурсантов подготовили 52 ведущие отечественные компании. От Московского колледжа транспорта РУТ (МИИТ) в конкурсе приняли участие студенты, обучающиеся по специальности «информационные системы и программирование». Будущие специалисты провели разноплановое тестирование российской операционной системы Astra Linux и

успешно презентовали результаты своей работы. В итоге команда транспортного колледжа заняла первое место с проектом «Создание учебно-методических материалов для преподавания операционной системы Astra Linux».

«В проекте мы стремились показать, как можно использовать операционную систему Astra Linux в учебных целях и на работе. В команде каждый из нас выполнял свою роль: мы вместе обсуждали идеи и принимали решения, чтобы добиться наилучшего результата. Мы учились лучше понимать друг друга, учитывать мнения и предложения других участников

университет путей сообщения (СамГУПС) установил связи с Федерацией спортивного программирования (ФСР) Самарской области. Соглашение о сотрудничестве в октябре этого года подписали ректор университета Максим Гаранин и председатель ФСР Самарской области, глава комитета информационных цифровых технологий Самарского регионального отделения Общероссийской общественной организации малого и среднего предпринимательства «Опора России» Михаил Бабенко. Партнёры намерены реализовывать совместные научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы в сфере

столов и симпозиумов. Студенты смогут участвовать в мероприятиях ФСР, а также готовить научные доклады, статьи и иные публикации, отражающие результаты научных исследований в сфере спортивного программирования.

«Взаимодействие с ФСР будет способствовать развитию и популяризации спортивного программирования в университете, а также подготовке кадров для IT-индустрии», – подчеркнул Максим Гаранин.

Михаил Бабенко особо отметил значимость взаимодействия с транспортным университетом, актуальность инновационных образо-

**Чтобы обучать востребованных, высококвалифицированных специалистов, в отраслевых вузах, колледжах и техникумах реализуются программы подготовки в сфере программирования. Они пользуются большой популярностью среди абитуриентов**

команды, а также находить компромиссы. Каждый из нас вносил свой вклад в проект, и это помогло нам достичь наилучших результатов», – отметил участник команды Московского колледжа транспорта РУТ (МИИТ) Сергей Хутко.

## Развитие IT-партнёрства

Чтобы подготовка специалистов в сфере программирования была более практико-ориентированной, отраслевые вузы сотрудничают с профильными организациями. Так, Самарский государственный

спортивного программирования. Они будут продвигать и актуализировать IT-направления при подготовке специалистов железнодорожного транспорта, распространять результаты научных исследований в сфере высоких технологий, создавать условия для разработки и реализации образовательных программ в сфере спортивного программирования.

По словам Максима Гаранина, соглашением также предусмотрено проведение совместных семинаров, конференций, круглых

вательных программ вуза, а также новые возможности для обучения и развития студентов – будущих специалистов в сфере программирования. По его словам, сотрудничество двух организаций обеспечит устойчивое развитие профессионального сообщества программистов в регионе, что будет способствовать формированию кадрового резерва для ведущих российских предприятий, в том числе индустриального партнёра СамГУПС – компании «РЖД».

**ПУЛЬТ**

Юлия Антич





## Мыслить критически

### Как стать высокоэффективным специалистом

**В**ысокоорганизованность и эффективность относятся к числу важнейших качеств современного работника. Одни считают, что в основе лежит просто высокая работоспособность, другие полагают, что дело во внутренних ресурсах организма человека. Что такое высокая эффективность, разбирался «Пульт управления».

О высокоэффективности и организованности работников в профессиональной сфере заговорили в 2012 году, когда вышла книга американского консультанта по вопросам руководства, управления жизнью, преподавателя и консультанта по организационному управлению Стивена Кови «Семь навыков высокоэффективных людей». В ней автор рассказывает о том, как любой человек может стать лучше и достигать важных целей с помощью простых инструментов.

«По своему опыту могу сказать, что жить, следуя семи навыкам, – значит вести непрерывную борьбу, главным образом потому, что чем больших высот вы достигаете, тем сильнее изменяется характер встающих перед вами задач; подобное же происходит, когда вы учитесь кататься на лыжах, играть в гольф, теннис или овладеваете любым другим видом спорта», – пишет автор.

В основе предложенных Кови навыков умение владеть собой и навыки взаимодействия с окружающими. Он советует:

- будьте проактивны;
- начиная, представляйте конечную цель;
- сначала делайте то, что необходимо делать сначала;
- думайте в духе «выиграл/выиграл»;
- старайтесь услышать, а только потом быть услышанным;
- достигайте синергии;
- затачивайте пилу.

Всё это входит в перечень так называемых мягких навыков (soft skills).

«В первую очередь это коммуникация. Эффективное общение с коллегами, клиентами и партнёрами является важным фактором для успешного выполнения работы. Хорошие межличностные навыки позволяют взаимодействовать в команде и решать конфликты», – говорит руководитель направления адаптации персонала цифрового финансового сервиса Lime Дамир Берхеев.

Но, по его мнению, не стоит сбрасывать со счёта и универсальные жёсткие навыки (hard skills). «Ещё один важный навык – аналитическое мышление. Способность анализировать информацию и принимать обоснованные решения позволит справиться со сложными задачами. Кроме того, нужно учиться управлять временем. Умение планировать и организовывать свою работу поможет достигать результатов в срок. Ценным преимуществом высокоэффективного человека может стать креативный подход к решению проблем и поиск новых идей. Также важна способность человека планировать и контролировать выполнение проектов. Наконец, незаменимые качества – эрудированность, знание иностранного языка,

готовность к обучению и адаптация к изменениям», – говорит Дамир Берхеев.

Сертифицированный коуч Виктория Белых выделяет 10 основных навыков, которые характерны для высокоорганизованных людей.

«Во-первых, все они имеют чётко расписанные цели и план действий. Когда понимаешь, чего ты хочешь и как этого добиться, процессы сразу ускоряются. Второе – развитие эмоционального интеллекта, умение распознавать свои и чужие чувства и управлять ими. Нужно понимать, как себе помочь, когда становится страшно, тревожно, грустно. Это позволяет эмоциям не завладевать вами. Очень важна гибкость мышления. Мир непредсказуем, обстоятельства могут меняться ежедневно и нарушать текущие планы. Нужно уметь адаптироваться и находить новые решения для достижения цели», – говорит Виктория Белых.

**Ценным преимуществом высокоэффективного человека может стать креативный подход к решению проблем и поиск новых идей**

Также специалист отмечает такие навыки, как развитая креативность, взрослая позиция, навык быстрого принятия решения, высокая финансовая грамотность, умение презентовать себя и развитый личный бренд. «Когда человек любопытен, открыт новым знаниям, новым людям, у него вместо ярлыкового мышления развивается критическое мышление. Это помогает находить интересные и эффективные решения для бизнеса и для роста в отношениях. Всё это позволяет быстрее реализоваться не только в деле, но и в жизни», – считает коуч.

Дарья Чикиркина

# Библиотека Корпоративного университета РЖД»



**Ирина Рыженкова**  
«Профессиональные навыки менеджера. Повышение личной и командной эффективности»  
Издательство «ЭКСМО»  
2022 ГОД

» В 2023 году мне посчастливилось пройти обучение в Корпоративном университете РЖД по программе «Корпоративный МВА». В рамках курса я познакомился с книгой «Профессиональные навыки менеджера», которую рекомендую каждому на начальном этапе бизнес-обучения. Не секрет, что со временем у руководителей разного уровня стираются или замыливаются многие понятия из теории управления организацией. Книга поможет этого избежать. В ней приведены классические и современные концепции менеджмента, которые помогут сформировать единый подход к управлению сотрудниками, развить лидерский потенциал.

Ирина Рыженкова рассказывает о необходимых современному менеджеру навыках, излагает проверенные на практике идеи, приводит много примеров из деятельности российских компаний. Описание управленческих методик чётко привязано к конкретным практическим задачам, возникающим у руководителей в ежедневной работе: при подготовке и проведении совещаний, презентаций, а также при работе в команде. Книга написана простым и доступным языком, в ней много таблиц, схем, графиков и цитат топ-менеджеров. В конце каждого раздела есть контрольные вопросы и интересные задания. Всё это позволяет читателю не только получить новый знания, но и сверить собственный опыт с современными рекомендациями.

Книга, на мой взгляд, будет востребована многими управленцами, работающими в ОАО «РЖД».

**Алексей Шмалей,**  
начальник  
отдела по работе  
со СМИ службы  
корпоративных  
коммуникаций  
ПРИВЖД



Личный архив



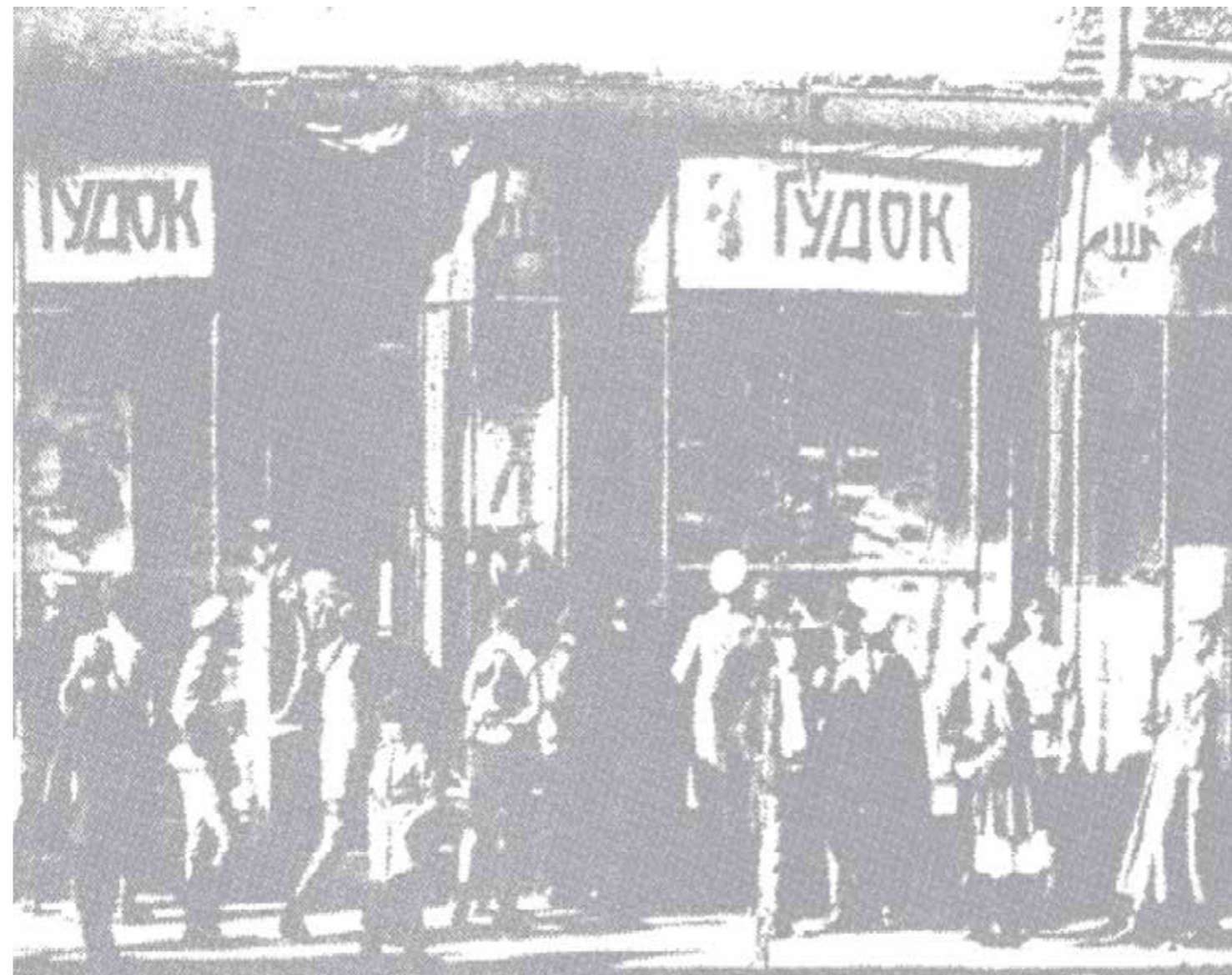
**Мэтью Сайед**  
«Принцип «чёрного ящика». Почему ошибки – основа наших достижений в спорте, бизнесе и жизни»  
Издательство «Азбука БИЗНЕС»  
2022 ГОД

» В книге рассматривается недооценённая, на мой взгляд, тема – отношение к ошибкам. В качестве эталонного подхода отношения к ним рассматривается авиаотрасль, в которой огромный прогресс в безопасности был совершён после появления «чёрного ящика» и детального разбора каждой совершаемой во время полёта ошибки. Противопоставляется этому сфера здравоохранения. Как человек, вышедший из династии врачей, не могу полностью согласиться с мнением автора, но сама идея создания культуры, в которой ошибки не скрываются, а рассматриваются под микроскопом и на базе полученных результатов делаются постоянные доработки системы, мне очень нравится. Подходы к исследованию ошибок в компаниях можно разделить на две группы. В одной ошибка – это органичная часть любого процесса развития, в другой – случайность, которая ставит под сомнение квалификацию допустившего её человека. В итоге при первом подходе каждая ошибка становится предметом изучения, из неё извлекают уроки; а при втором подходе ошибки замалчиваются, за них наказывают и действуют так, будто эта случайность не имеет шанса повториться. Но она повторяется снова и снова. В коллективах, где не принято искать козлов отпущения, работники сами сообщают об ошибках и учатся не совершать их вновь. Там же, где всегда ищут виновных, принято скрывать ошибки, опасаясь последствий, что исключает возможность учиться. Хотя потери, связанные с неудачным решением, это и есть плата за обучение.

**Владимир Кривцов,**  
заместитель  
начальника департа-  
мента корпоратив-  
ных финансов  
ОАО «РЖД»



Личный архив



реклама

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

Не забудьте подписаться на «Гудок»

## «ГУДОК» ВСЕГДА С ВАМИ!

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

**Гудок**

12+

**Гудок**

Издательский дом