

ПУЛЬТ УПРАВЛЕНИЯ

№10 (84) 2022

ЖУРНАЛ ДЛЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ КОМПАНИЙ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

WWW.PULT.GUDOK.RU



846 млрд
руб.

составляет объём
инвестпрограммы ОАО «РЖД»
в этом году



Хаббы на сети

РАЗВИТИЕ ТЕРМИНАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПОЗВОЛИТ
ОБЕСПЕЧИТЬ РОСТ ПЕРЕВОЗОК

СТР. 6

ЭЛЕКТРОННАЯ ВЕРСИЯ СВЕЖЕГО
НОМЕРА ГАЗЕТЫ
ВСЕГДА РЯДОМ,



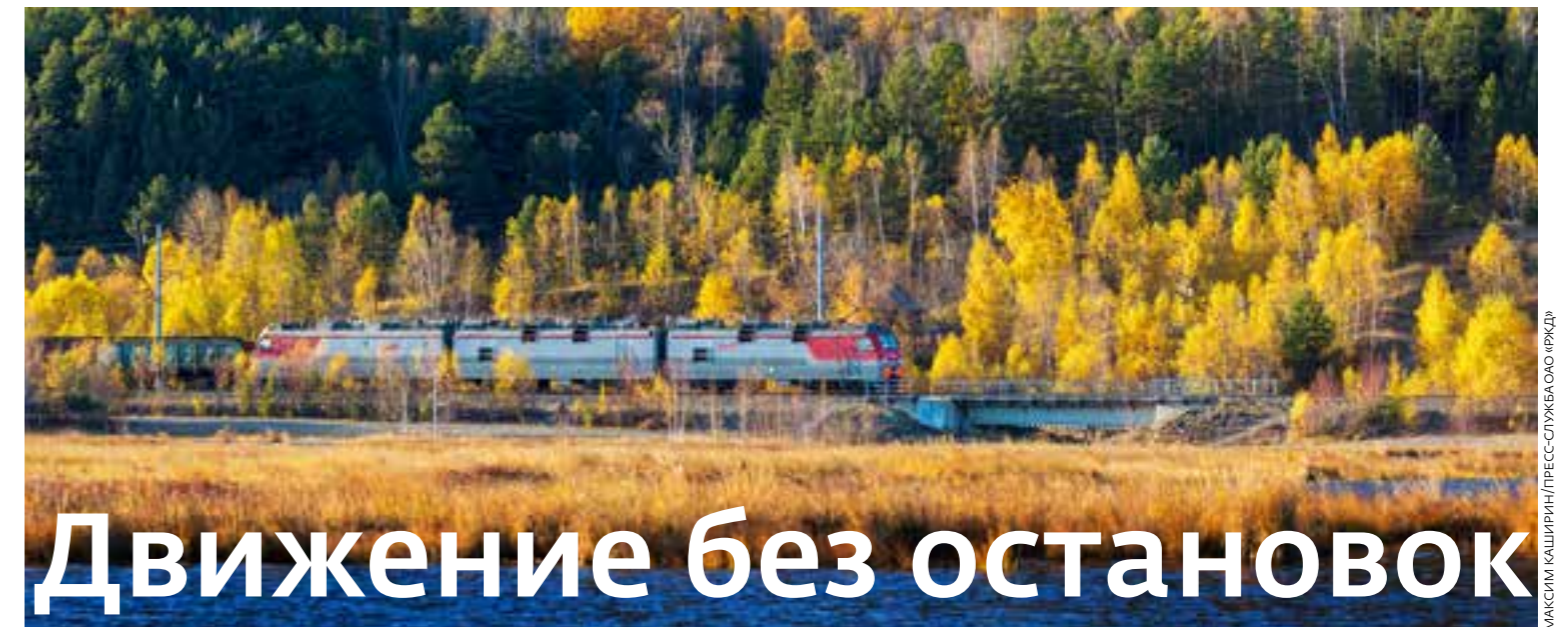
ВСЕГДА ПОД РУКОЙ



12+

www.gudok.ru/newspaper/

От редакции



Перед холдингом «РЖД» стоят масштабные задачи, от решения которых во многом зависит экономика всей страны. Работая в беспрецедентных условиях под гнётом санкций компания продолжает развивать Восточный полигон – уже в этом году его провозная способность увеличится до 158 млн тонн. В планах на следующий год – выйти на показатель в 173 млн тонн. Продолжаются работы по подходам к портам Азово-Черноморского бассейна, международного транспортного коридора Север – Юг. В этом году объём инвестиционной программы ОАО «РЖД» составил рекордные 846 млрд руб., сообщил на встрече с депутатами Госдумы генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров.

Государство поддерживает холдинг. В текущем году были приняты необходимые решения для обеспечения сбалансированности деятельности РЖД: на финансирование капитальных вложений дополнительно направили ещё 250 млрд руб., разрешили отсрочить уплату страховых взносов. В ближайшее время, как сказал премьер-министр Михаил Мишустин, будет снижена долговая нагрузка на компанию более чем на 200 млрд руб.

Глава Минтранса Виталий Савельев на заседании правительства 10 ноября отметил, что финансовый

план и инвестиционная программа РЖД на 2023 год прошли все необходимые обсуждения в правительстве. Программа сформирована с учётом баланса интересов государства и бизнеса, её объём составит свыше 1 трлн 70 млрд руб., подчеркнул он.

Министр пояснил, что в следующем году расходы компании составят 2,15 трлн руб. Инвестиции планируется осуществлять по следующим основным направлениям: более 40% от объёма инвестпрограммы предусмотрено на реализацию проектов Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, из них на развитие второго этапа Восточного полигона будет выделено 250 млрд руб. На проекты обновления железнодорожной инфраструктуры в 2023 году предусмотрено 350 млрд руб., из которых 160 млрд руб. будет направлено на ремонт более 4,8 тыс. км путей. Средства на программу закупки подвижного состава составят более 202 млрд руб., за счёт которых будет поставлено более 600 локомотивов и 330 вагонов электропоездов. Ещё 15 млрд руб. составит взнос в уставный капитал АО «ФПК» на приобретение 225 пассажирских вагонов, почти 9 млрд руб. – на проекты социального развития.

Ожидается, что суммарный эффект от реализации инвестиционной программы РЖД на 2023 год составит порядка 6,7 трлн руб.



ИВАН ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

ТЕМА НОМЕРА

РАЗВИТИЕ

ОПЕРАТИВКА

4–5 ОТРАСЛЕВЫЕ НОВОСТИ

ТЕМА НОМЕРА

РАЗВИТИЕ

6–11 ХАБЫ НА СЕТИ

РАЗВИТИЕ ТЕРМИНАЛЬНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ ПОЗВОЛИТ
ОБЕСПЕЧИТЬ РОСТ

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК
12–13 ИНВЕСТИЦИИ В ШАРЬЮ
НОВЫЕ ПУТИ ПОЗВОЛЯТ
ДОПОЛНИТЕЛЬНО ПРОПУСКАТЬ
ЧЕРЕЗ СТАНЦИЮ 17 ПАР ГРУЗОВЫХ
ПОЕЗДОВ

14–17 ОТ ЯРМАРКИ

ДО ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ
В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ
ПРОШЛА КОНФЕРЕНЦИЯ ГЖД
И ПГУПСА

ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ ТРУДА

18–21 ФАБРИКА ПРОЦЕССОВ

ИНТЕРВЬЮ С НАЧАЛЬНИКОМ
ДЕПАРТАМЕНТА
ПО ОРГАНИЗАЦИИ, ОПЛАТЕ
И МОТИВАЦИИ ТРУДА ОАО «РЖД»
ВЛАДИМИРОМ НИКИТИНЫМ

22–25 АКТУАЛЬНЫЕ ПРОФЕССИИ

ТЕХНОЛОГИИ МЕНЯЮТ
ПРОФСТАНДАРТЫ ОТРАСЛИ

26–27 ВСЕ ПО МЕСТАМ

НОРМИРОВАНИЕ
ТРУДА ОБЕСПЕЧИВАЕТ
ЕГО ЭФФЕКТИВНОСТЬ

ПЕРСОНАЛ

28–29 В ИНТЕРЕСАХ РАБОТНИКОВ

ИТОГИ IV ПЛЕНУМА РОСПРОФЖЕЛА

ЦИФРОВИЗАЦИЯ

30–33 ОПЕРАЦИИ НА СВОЕЙ
СИСТЕМЕ

РЖД НА ПУТИ К ТЕХНИЧЕСКОМУ
СУВЕРЕНИТЕТУ

34–37 ГРАНТЫ В ДЕЛО

ОТРАСЛЕВЫЕ ВУЗЫ СТАНОВЯТСЯ
ЦЕНТРАМИ ИННОВАЦИОННОГО
ТРАНСПОРТНОГО РАЗВИТИЯ

38–41 ПО ПУТИ НОВАЦИЙ

ФИНАЛИСТЫ «НОВОГО ЗВЕНА –
2022» РЕАЛИЗУЮТ СВОИ
ПРОЕКТЫ

ОБРАЗОВАНИЕ

42–45 СРОЧНО ТРЕБУЮТСЯ

В РУТ (МИИТ) БУДУТ ОБУЧАТЬ
СПЕЦИАЛИСТОВ
ПО РАДИОТЕХНИЧЕСКИМ
СИСТЕМАМ

46–49 НА ШАГ ВПЕРЕДИ

КАК ГОТОВЯТ ПРОФЕССИОНАЛОВ
В СФЕРЕ ИСКУССТВЕННОГО
ИНТЕЛЛЕКТА

50–53 ЭТАЛОН ОБУЧЕНИЯ

ОТРАСЛЕВЫЕ ВУЗЫ ПРЕВРАТЯТСЯ
В КАМПУСЫ МИРОВОГО УРОВНЯ

54–57 В ЧИСЛЕ ЛУЧШИХ

ОТРАСЛЕВЫЕ ВУЗЫ ВКЛЮЧЕНЫ
ВО ВСЕРОССИЙСКИЙ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫЙ РЕЙТИНГ

ПСИХОЛОГИЯ

58–59 НЕ ВСЁ ЗОЛОТО,
ЧТО БЛЕСТИТ

КАК НЕ ОШИБИТЬСЯ С ВЫБОРОМ
ЦЕЛИ

ИСТОРИЯ

60–63 ОБМЕН МНЕНИЯМИ

КАК ПРОХОДИЛ СЪЕЗД
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ,
ПРИУРОЧЕННЫЙ
К ДЕСЯТИЛЕТИЮ ОКТЯБРЬСКОЙ
РЕВОЛЮЦИИ

БИБЛИОТЕКА

КОРПОРАТИВНОГО
УНИВЕРСИТЕТА РЖД

64 ОБЗОР ДЕЛОВОЙ
ЛИТЕРАТУРЫ

РЕДАКЦИЯ

ДИРЕКЦИЯ

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР

Е.С. Мельникова

ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА

С.Ф. Шатковский

РЕДАКТОРАТ

Главный редактор М.А. Маркин

Шеф-редактор И.В. Замуруева

Арт-директор К.И. Левченко

Служба выпуска

Выпускающий редактор М.А. Лобов

Бильдиректор Е.Н. Малышева

Предпечатная подготовка, вёрстка

Т.В. Мацеевская

Цветокоррекция М.Ю. Саянов

КОРРЕКТУРА

Заведующая отделом О.В. Подколзина

НАД НОМЕРОМ РАБОТАЛИ:

АЛЕКСЕЙ АЛЕЕВ, ЮЛИЯ АНТИЧ, ВИКТОРИЯ ГАДЖИЕВА,

ВЛАДИМИР МАКСАКОВ, ВИТАЛИЙ МАСЛЮК,

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ, ЕЛЕНА СОЛОНДАЕВА,

ДАРЬЯ ЧИКИРКИНА, АННА ЯКУШЕВА

ФОТО НА ОБЛОЖКЕ:

ИВАН ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

ИНФОРМАЦИЯ О СТРАТЕГИЧЕСКОМ ПАРТНЁРЕ –
НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» – В РАМКАХ КОНКУРСА
«ДОСКА ПОЧЁТА» РАЗМЕЩАЕТСЯ НА ПРАВАХ РЕКЛАМЫ

ОТДЕЛ РАСПРОСТРАНЕНИЯ:

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

Учредитель и издатель:

АО «ИЗДАТЕЛЬСКИЙ ДОМ «ГУДОК»

Адрес учредителя, издателя и редакции:

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

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

E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

ПЕРЕПЕЧАТКА МАТЕРИАЛОВ БЕЗ СОГЛАСИЯ

АО «ИЗДАТЕЛЬСКИЙ ДОМ «ГУДОК» ЗАПРЕЩЕНА.

Подписано по графику: 15.11.2022 г.

Подписано фактически: 15.11.2022 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

Кабмин обсудил инвестпрограмму РЖД



ДМИТРИЙ АСТАШЕВ/РООЛТАСС

На заседании Правительства РФ 10 ноября рассмотрели проект финансового

плана и инвестиционной программы РЖД на 2023 год. Планируемый объём

инвестиционной программы РЖД, рекордный по своему размеру, составит свыше 1 трлн 70 млрд руб., сказал на заседании глава кабмина Михаил Мишустин. «Компания «РЖД» является одним из крупнейших заказчиков, в том числе для малого и среднего бизнеса, создаёт дополнительные рабочие места в машиностроительной, добывающей и обрабатывающей промышленности, а также в сфере информационной технологии. В текущем году были приняты решения для сбалансированности деятельности РЖД на фоне беспрецедентных внешних санкций», – подчеркнул он.

Инвестпрограмма предусматривает развитие и обновление железно-

рочной инфраструктуры, в том числе строительство новых линий, модернизацию существующих. Она, в частности, предполагает развитие Восточного полигона, инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна.

«Перед железнодорожной отраслью сейчас стоят масштабные задачи по построению новых логистических маршрутов и обеспечению технологической независимости. Реализация всех намеченных планов требует значительных вложений», – сказал Михаил Мишустин на заседании.

Ранее он сообщал, что суммарный объём инвестпрограммы РЖД в следующие три года превысит 3 трлн руб.

Крупнейший в Сибири ТЛЦ заработает летом

Транспортно-логистический центр (ТЛЦ) стоимостью 15 млрд руб., строящийся в Новосибирске для обеспечения грузоперевозок по железнодорожным путям из стран Азии, к лету 2023 года примет первые железнодорожные составы. Об этом ТАСС сообщил глава Агентства инвестиционного развития Новосибирской области Александр Зырянов. По его словам, мощность терминала будет 600 тыс. [контейнеров] с возможностью расширения до 1 млн в случае необходимости. Ранее

инвестиции в проект оценивались в 5 млрд руб., но в конце 2021 года сумму инвестиций было решено увеличить до 15 млрд руб. Решение о расширении мощностей ТЛЦ было согласовано в РЖД. Строящийся на территории новосибирского промпарка ТЛЦ должен стать одним из крупнейших в Сибири, он сможет обслуживать сразу несколько грузовых контейнерных поездов, идущих из Азии. Проект ТЛЦ позволит оптимизировать цепочки поставок для компаний.



ИВАН ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

НЕ ПРОСТО СЛОВА



Сегодня ОАО «РЖД», как и вся страна, работает в беспрецедентных условиях, но коллектив проявляет высочайший уровень единства и сплочённости. Все наши традиционные направления работы и принципы, такие как надёжность, безопасность и комфорт, остались прежними. Абсолютно изменились направления перевозок, но железнодорожники с этим справились и перестроили все логистические цепочки. Считаю, что это и есть ключевое достижение нашей компании – мы стали динамичными, гибкими и не ушли от решения ни одной стратегической задачи.

Компания продолжает решать важнейшие государственные задачи по развитию Восточного полигона (в этом году провозная способность увеличится до 158 млн тонн, а в следующем году планируется выйти на показатель в 173 млн тонн), железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна, международного транспортного коридора Север – Юг.

Благодаря помощи государства в 2022 году объём инвестпрограммы компании составляет рекордные 846 млрд руб., в то время как в прошлом году – 700 млрд руб.

Олег Белозёров,
генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД»
на встрече с депутатами фракции «Единая Россия» в Госдуме
8 ноября 2022 года

В Москве построят ТЛЦ Южный Порт

Новый транспортно-логистический центр Южный Порт будет построен в Москве, сообщает телеграм-канал РЖД. «В конце этого года автозавод «Москвич» планирует возобновить сборку автомобилей. Для развития производства понадобится наладить доставку необходимых грузов. Заключим с РЖД, Московским автомобильным заводом и КАМАЗом соглашение о создании в Печатниках нового транспортно-логистического центра Южный Порт», – сообщает телеграм-канал мэра Москвы.

На первом этапе будут оборудованы контейнерный терминал и площадка для тяжеловесных грузов, основную загрузку ТЛЦ обеспечит автозавод «Москвич». На втором их дополнят крытый склад для тарноштучных грузов и погрузо-выгрузочная зона для погрузки автомобилей.

После выхода на проектную мощность Южный Порт сможет обрабатывать до 5,6 млн тонн грузов в год. Совместно с правительством Москвы РЖД планируют реализовать проекты по развитию существующих ТЛЦ Ховрино и Кунцево-2.



АГЕНТСТВО «МОСКВА»

РЖД стали лауреатом премии по безопасности

РЖД стали лауреатом премии «Транспортная безопасность России – 2022». Компания получила все три награды в номинации «Лучший субъект транспортной инфраструктуры, реализовавший требования в области обеспечения транспортной безопасности». Дирекция железнодорожных вокзалов ОАО «РЖД» заняла первое место в номинации «Лучший субъект транспортной инфраструктуры, реализовавший требования в области обеспечения транспортной безопасности». Награду за второе и третье места получили Белорусский вокзал Москвы и вокзал Белгород. Премия учреждена Фондом «Транспортная безопасность» и Ассоциацией «Транспортная безопасность».



Хаббы на сети

Развитие терминальной инфраструктуры позволит обеспечить рост железнодорожных перевозок



ИВАН ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

В текущем году ОАО «РЖД» совместно с участниками рынка продолжает развивать сети транспортно-логистических центров (ТЛЦ). Для этого холдинг заключил ряд соглашений, а также реализовал несколько инициатив по увеличению складской инфраструктуры и перерабатывающих мощностей терминалов. Примером совместного проекта является ТЛЦ Уральский, первый этап создания которого завершился 1 ноября.

Развитие железнодорожной инфраструктуры в Екатеринбургском узле, в том числе примыкание мощностей ТЛЦ к инфраструктуре общего пользования на станции Аппаратная (Свердловская железная дорога), ведётся в соответствии с соглашением между ОАО «РЖД», Министерством транспорта РФ, правительством Свердловской области и ООО «Екатеринбургский транспортный терминал». Документ заключён в июле 2021 года на полях Международной промышленной выставки ИННОПРОМ.

Реализовать проект запланировано до 2024 года в несколько этапов, полная проектная мощность ТЛЦ составит 600 тыс. ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент контейнера) в год.

По информации холдинга, на станциях Аппаратная и Шарташ уже выполнен капитальный ремонт путей с переводом на железобетонное основание, уложены дополнительные съезды. На втором этапе развития ТЛЦ запланировано строительство нового электрифицированного приёмо-отправочного парка станции Аппаратная, модернизация систем управления движением поездов и тягового электроснабжения.

Для региона ТЛЦ Уральский может стать основой концепции «сухой порт». Проект предполагает внедрение современных технологий по переработке и складированию грузов (в первую очередь контейнерных), а также синхронизацию работы различных видов транспорта.

С целью обеспечения роста контейнерных перевозок в мае ОАО «РЖД» завершило реализацию другого проекта в Урало-Поволжье – модернизацию грузового терминала на станции Стерлитамак (Куйбышевская магистраль). Это позволило сократить время обработки контейнерных поездов с 5 до 1 суток, перерабатывающая способность увеличена более чем в 2 раза – до 380

Тема номера Развитие»



ДОНАТ СОРОКИН/ТАСС

ДФЭ в сутки. По словам начальника Куйбышевской дороги Вячеслава Дмитриева, грузовой терминал на станции Стерлитамак – опорный терминально-логистический центр на территории всего региона.

Восточный приоритет

На фоне переориентации грузовых потоков на Восточный полигон первоочередной задачей стало развитие сети ТЛЦ на этом направлении.

Для этого в сентябре на VII Восточном экономическом форуме ОАО «РЖД» заключило ряд соглашений с представителями органов власти и транспортного

сообщества. Партнёрами холдинга выступили Министерство транспорта РФ, правительства Приморского и Хабаровского краёв. Участники проектов – АО «РЖД Бизнес Актив», «ФинИнвест» и ПАО «ТрансКонтейнер». Документы направлены на строительство ТЛЦ Артём, ТЛЦ Контейнерный терминал Гродеково, ТЛЦ Угловая (Приморский край) и ТЛЦ Хабаровский (Хабаровский край).

Особое внимание уделяется инфраструктуре на пограничных переходах.

В конце марта ОАО «РЖД» открыло новый транспортно-логистический комплекс (ТЛК) на станции

Для региона ТЛЦ Уральский может стать основой концепции «сухой порт». Проект предполагает внедрение современных технологий по переработке и складированию грузов и синхронизацию работы различных видов транспорта



ИВАН ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

Забайкальск, который позволяет перерабатывать практически все виды грузов. Реализация проекта позволила увеличить перерабатывающую способность терминала на 45%, а также сократить среднее время нахождения вагона под перегрузочными операциями с 24 до 18 часов.

Продолжается строительство контейнерного терминала на другом железнодорожном пункте пропуска между Россией и Китаем, Гродеково. По данным холдинга, его максимальная расчётная мощность по переработке (без учёта перегрузки по прямому варианту с колеи 1435 мм на колею 1520 мм) составит свыше 45 тыс. ДФЭ в год.

Центр контейнерного притяжения

По словам генерального директора ООО «РЖД Терминал» (дочернее предприятие ОАО «РЖД») Олега Николаева, сегодня на Московский железнодорожный узел приходится порядка 68% контейнерного рынка страны. Оценивая высокий спрос на терминальную инфраструктуру в этом регионе, ОАО «РЖД» совместно с руководством логистических центров реализует проекты по увеличению мощностей для переработки и хранения контейнеров.



СЕРГЕЙ ГУСЕВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

«На текущий момент терминально-логистический центр Белый Раст перерабатывает более пяти контейнерных поездов в сутки, – рассказал в ходе конференции «За контейнерами» Олег Николаев. – Заканчивается первый этап строительства терминала, к концу года мы выйдем на девять поездов. Со следующего года начнётся второй этап строительства площадей на этом терминале, в планах – реализация третьего этапа».

В сентябре начальник Московской железной дороги (МЖД) Валерий Танаев провёл встречу с председателем совета директоров ООО «ОблТрансТерминал» (ТЛЦ Электроугли) Александром Кахидзе для обсуждения перспективы развития инфраструктуры станции и ТЛЦ. Логистический центр Электроугли входит в грузовой каркас столичной магистрали, на него приходится 14% контейнерного оборота Московской железной дороги. По данным МЖД, на территории ТЛЦ завершаются строительство четвёртой контейнерной площадки вместимостью 16 тыс. ДФЭ и прокладка второго пути, который также обеспечит примыкание к железнодорожной станции. К 2023 году перерабатывающая способность терминала должна вырасти с 570 до 1000 вагонов в сутки.

Летом текущего года ОАО «РЖД» завершило основные строительные работы по возведению нового

Тема номера Развитие



ИВАН ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»



ИВАН ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

приёмо-отправочного парка для дополнительных контейнерных поездов на станции Ворсино в Калужской области. Станция обслуживает одноимённый мультимодальный ТЛЦ, который входит в топ-3 терминалов по обработке контейнерных грузов в Московском транспортном узле. Введение в эксплуатацию новой железнодорожной инфраструктуры позволит повысить перерабатывающую способность станции более чем в два раза – с 300 до 650 вагонов в сутки.

Москве добавляют мощностей

Помимо развития действующей инфраструктуры в холдинге рассматривают возможность строительства

новых терминалов. Один из них – на станции Южный Порт в Юго-Восточном административном округе Москвы. Перерабатывающая мощность будущего терминала оценивается в 300 тыс. ДФЭ в год, а обработка прибывающих грузов составит 2 пары поездов в сутки. Терминал будет оснащён необходимыми погрузочно-разгрузочными устройствами – ричстакером и козловыми кранами.

Реализацией проектов по развитию терминальной инфраструктуры в пределах Московской магистрали занимаются и представители частного бизнеса.

Исполнительный директор ООО «Транс Синергия» Станислав Станкевич сообщил, что в июле начал работать новый контейнерный терминал компании в

Ярким примером внедрения передовых «зелёных» технологий является универсальный городской терминал Санкт-Петербург-Финляндский. Одним из решений, реализованных на терминале, является переход с дизельного топлива на газ



АЛЕКСАНДР САВЕРКИН/ИД «ГУДОК»



АРХИВ ИД «ГУДОК»

ТЛЦ Люберцы. Сегодня там грузится и выгружается порядка 15 контейнерных поездов в месяц. Пока что это ричстакерная технология, запуск крановой технологии и ввод её в полноценную эксплуатацию запланированы на весну 2023 года.

Новый подход

Ярким примером внедрения передовых «зелёных» технологий является универсальный городской терминал Санкт-Петербург-Финляндский (Октябрьская дирекция по управлению терминально-складским комплексом). Одним из решений, реализованных на терминале, является переход с дизельного топлива на газ: с августа на терминале задействуются погрузчики, работающие на смеси пропана и бутана. Баллоны централизованно привозят работники подрядной организации согласно заказу, они же устанавливают их на технику. Такая мера позволяет уйти от транспортировки, хранения и использования вредных веществ. Также газ не представляет опасности для окружающей среды (в отличие от дизтоплива, выбросы в атмосферу которого наиболее вредны).

Другим решением является переход на автоматизированную систему контроля и отслеживания перемещения контейнеров.

Ранее приёмодатчики самостоятельно искали контейнеры на площадке, отмечали в журнале, а водителям перегружателей по радиации сообщали о том, где и какой контейнер находится. Теперь информацию о местонахождении «таров» фиксирует оптика с искусственным интеллектом и GPS-трекером: на одном из погрузчиков установлена видеокамера, которая считывает серийный номер контейнера при его захвате, а также GPS-трекеры геодезической точности, позволяющие фиксировать положение контейнера после установки на грузовой площадке. Вся необходимая информация отображается на планшетах, которые выдали работникам терминала.

За счёт применения новой системы время на снятие контейнера с машины и установку на хранение сократилось в среднем с 53 до 39 секунд.

Как ранее отметил главный инженер Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом ОАО «РЖД» Алексей Курочкин, подобных терминалов, где обкатывают пилотные технологии для дальнейшего тиражирования, на сети три – ещё в Сочи и Хабаровске. По его словам, технологии, применяемые в Санкт-Петербурге на двух передовых терминалах, легко внедрить и на других дорогах, а также на предприятиях других хозяйств.

ПУЛЬТ

Анна Якушева



Инвестиции в Шарью



Новые приёмно-отправочные пути позволят дополнительно пропускать 17 пар грузовых поездов повышенной массы и длины в сутки

На станции Шарья Северной железной дороги 2 ноября введены в эксплуатацию три новых приёмно-отправочных пути транзитного парка «Б».

Объект построен по инвестпроекту ОАО «РЖД» «Строительство вторых путей, удлинение станционных путей, развитие железнодорожных узлов и пограничных станций на подходах к портам Северо-Запада».

До начала строительства одиннадцать приёмно-отправочных

путей транзитных парков «А» и «Б» станции Шарья принимали до 65 пар грузовых поездов в сутки. При этом число путей для приёма длиннооставных поездов (более 100 условных вагонов) не удовлетворяло текущие потребности. Из-за того что длинные поезда не могли заезжать на

станцию с ходу для смены локомотивных бригад, ежемесячно допускалось около 19 тыс. поездо-часов задержек. С вводом в эксплуатацию трёх новых путей в транзитном парке «Б» эта проблема решена.

Строительство велось с 2020 года по проекту института «Ярославжелездорпроект» – филиала АО «Росжелездорпроект». «Качество проектной документации было очень высоким. В процессе строительства в неё практически не вносились корректировки», – рассказал представитель заказчика, первый заместитель начальника Северной дирекции по капитальному строительству Илья Кулаков.

Генеральным подрядчиком стройки выступил строительно-монтажный трест № 5 АО «РЖДстрой». Для специализированных работ привлекались сторонние организации. Строительство контактной сети вела петербургская компания «Энергомонтаж», монтаж освещения – ярославское ООО «7Микрон».

Кроме приёмно-отправочных путей с контактной сетью и устройствами железнодорожной автоматики длиной около 1500 м и вместимостью до 108 условных вагонов были построены вытяжной и погрузочно-выгрузочный пути, локальные очистные сооружения, уложено девять стрелочных переводов, оборудована погрузочно-выгрузочная площадка. Под тремя старыми и вновь построенными путями парка «Б» уложена новая труба длиной 75 м для пропуска реки Шарынка. Эта работа, прове-

дённая в ноябре 2021 года, стала одним из самых сложных этапов строительства.

Водоток под тремя уже имеющимися приёмно-отправочными путями обеспечивала 33-метровая пропускная труба и железобетонные мосты 1964 и 1973 годов постройки, по которым проходили первый и второй главные пути станции. Трубу требовалось удлинить на 42 м, пропустить под главными путями и вывести под новые приёмно-отправочные пути. Для этого мосты на главных путях пришлось демонтировать, вместо них уложить новую трубу, сформировать на ней земляное полотно и восстановить рельсошпальную решётку.

«Волнения добавляло то, что мы не владели информацией о состоянии железобетонных конструкций мостов, – поделился управляющий СМТ № 5 Сергей Колодкин. – Если бы они были армированы сверх нормы, это увеличило бы время демонтажа и создало серьёзный риск передержки выделенного на работы 44-часового «окна». К счастью, сверхнормативного армирования не было. Работы мы завершили по графику».

Окончание работ по строительству транзитного парка «Б» станции Шарья запланировано на 2023 год. На завершающем этапе будут укреплены откосы земляного полотна, доустроены очистные сооружения, установлены шумозащитные экраны, благоустроена территория.

Реализация проекта позволит дополнительно пропускать через станцию 17 пар грузовых поездов

повышенной массы и длины в сутки. Скорость поездов на участке Свеча – Буй, где расположена станция Шарья, повысится на 1,3 км/ч.

В церемонии отправки первого грузового поезда с нового пути приняли участие начальник Северной дороги Рашид Сайбатов, директор Департамента транспорта и дорожного хозяйства Костромской области Евгений Кананин и глава городского округа Шарья Эдуард Неганов.

«Направление Кузбасс – Северо-Запад, на котором находится станция Шарья, – это одно из трёх основных направлений грузопотоков в стране, не только на экспорт, но и на внутренний рынок. Транзитный парк станции Шарья – актуальный инвестиционный проект. Построив дополнительные длинные пути, уже сегодня мы получаем совершенно новое качество эксплуатационной работы, увеличиваем участковую скорость, обеспечиваем приём поездов повышенной длины. А в перспективе развиваем пропускные способности не просто станции Шарья, а всего направления», – отметил Рашид Сайбатов.

Кроме строительства транзитного парка на станции Шарья в инвестпрограмму ОАО «РЖД» по развитию подходов к портам Северо-Запада на Северной дороге входит строительство трёх приёмно-отправочных путей транзитного парка на станции Буй и третьего главного пути на станции Лоста. Окончание проектов запланировано на 2025 и 2026 годы.

Елена Солондаева



ПЁТР РЫБИН,
ПРОРЕКТОР ПГУПСА



ИВАН ШАПОВАЛОВ / ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО РЖД

От ярмарки до транспортных коридоров

В Нижнем Новгороде прошла конференция Горьковской магистрали и ПГУПС

Горьковская железная дорога совместно с Петербургским государственным университетом путей сообщения Императора Александра I (ПГУПС) в сентябре провела первую научно-практическую конференцию «Путь от крупнейшей ярмарки империи до узловой магистрали глобальных транспортных коридоров». Она стала центральным событием празднования 160-летия Горьковской магистрали.

Организаторы конференции поставили перед собой цель вовлечь представителей федеральных, региональных и муниципальных органов власти, бизнес-партнёров и научное сообщество в обсуждение вопросов инновационного развития одной из старейших

железнодорожных артерий страны, побудить коллектив магистрали на решение амбициозной задачи по формированию, совместно со смежными железными дорогами, транспортно-логистического кластера на полигоне ГЖД.

Основу Горьковской железной дороги составила Московско-Нижегородская магистраль, созданная в 1862 году выпускниками первого инженерного транспортного высшего учебного заведения России (ныне ПГУПС) для транспортного обслуживания крупнейшей ярмарки Российской империи, ставшей прообразом первого отечественного транспортно-логистического хаба.

Сегодня магистраль – ключевой элемент глобальных транспортных коридоров, требующий поступательного развития с применением новейших научных разработок и инноваций. В рамках конференции были организованы панельные дискуссии по темам грузовых перевозок и развития инфраструктуры железной дороги, а также пассажирских перевозок и новых возможностей для туризма. Спикерами и экспертами выступили руководители подразделений холдинга «РЖД» и представители органов власти, ведущих транспортных университетов, проектных организаций и коммерческих компаний Северо-Западного, Приволжского и Центрального федеральных округов.

Открывая пленарное заседание, сопредседатель оргкомитета, начальник Горьковской магистрали Сергей Дорофеевский отметил, что одной из основных тем выступлений на конференции должно стать импортозамещение – переход на новый отечественный подвижной состав и системы управления, созданные по отечественным технологиям и на российском ПО.

В своём приветственном слове депутат Государственной думы, заместитель председателя комитета ГД по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры Анатолий Лесун подчеркнул, что Нижегородская область становится передовым транспортным узлом, где открывается много возможностей для организации мультимодальных маршрутов с использованием в пассажирских и грузовых перевозках не только железнодорожного, но и речного транспорта.

В последние годы наиболее масштабным проектом в транспортной сфере Поволжья стало строительство трассы М12, которое выступает раздражителем и стимулятором развития железнодорожного сообщения, форми-

Тема номера Развитие ➔



ВАЛЕРИЙ КУЗНЕЦОВ



ИВАН ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

руря синергетический эффект развития системы путей сообщения региона и давая дополнительный импульс для расширения внутреннего туризма и использования железных дорог в качестве городского транспорта.

Поддержал коллег заместитель губернатора Нижегородской области Андрей Саносян, который отметил, что Горьковская магистраль была, есть и будет становым хребтом транспортной системы, драйвером развития промышленности и экономики области.

Заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрий Пегов обратил внимание участников конференции на необходимость системной работы с потребителями транспортных услуг в части оперативности получения обратной связи от них по качеству и эффективности железнодорожных перевозок. Он подчеркнул, что задача сегодняшнего дня – строить рабо-

ту на опережение запросов бизнеса и туристической сферы, предлагать готовые транспортные продукты, отвечающие самым высоким требованиям.

Ректор ПГУПСА Александр Паньчев, сопредседатель оргкомитета конференции, предложил сделать её регулярной. По его словам, постоянный контакт всех участников транспортного рынка – гарантия устойчивого развития как железной дороги, так и связанных с ней субъектов Российской Федерации.

В выступлениях руководителей структурных подразделений ОАО «РЖД», крупнейших грузоперевозчиков, таких как ПАО «Уралкалий» и ООО «УК «Евроцемент групп», ведущих университетов, IT-компаний и проектных институтов – ПГУПСА, АО «Digital design», АО «ИЭРТ», АО «НИИАС», АО «Стройпроект» – звучали конкретные предложения по увеличению объёмов

Строительство трассы М12 выступает раздражителем и стимулятором развития железнодорожного сообщения, формируя синергетический эффект развития системы путей сообщения региона и давая дополнительный импульс для развития туризма

По словам ректора ПГУПСА Александра Паньчева, постоянный контакт всех участников транспортного рынка – гарантия устойчивого развития как железной дороги, так и связанных с ней субъектов Российской Федерации

перевозок, развитию транспортной инфраструктуры городов-миллионников Поволжья, глобальному внедрению цифровых технологий на транспорте и прорывным технологиям в области систем автоматизации управления и регулирования движения поездов.

Министр туризма и промышленности Нижегородской области Сергей Яковлев рассказал участникам конференции о проекте «От рассвета до заката», объединяющем Нижний Новгород, Москву и Санкт-Петербург. «Достаточно проехать по этому уникальному туристическому маршруту, чтобы понять, что такое Россия в целом», – сказал он. Партнёром организации перевозок по этому маршруту стала Горьковская магистраль.

Среди почётных гостей мероприятия были начальник Департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Сергей Саратов, начальник Московской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» Валерий Танаев, министры транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан и Удмуртской Республики Фарит Ханифов и Алексей Горбачёв, министр транспорта Кировской области Юрий Логинов и многие другие.

Конференция подтвердила состоятельность и перспективность формирования подобной площадки для взаимодействия власти, бизнеса и науки по вопросам устойчивого развития регионов на базе ключевых железных дорог сети ОАО «РЖД». Её основным итогом стало подписание целого ряда документов о сотрудничестве:

- Соглашения между ПГУПСом и Министерством транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан;
- Соглашения между Горьковской железной дорогой и Министерством туризма и промышленности Нижегородской области;

– Плана совместной работы ГЖД и ПГУПСА до 2025 года.

Решение поднятых на конференции вопросов станет основой будущего развития Горьковской магистрали как полигона для реализации инновационных проектов с последующим тиражированием на всю сеть железных дорог России.

В ходе конференции были выработаны конкретные практические решения и рекомендации, которые в ближайшее время лягут в основу инвестиционных проектов для реализации их на Горьковской железной дороге: создание новых терминально-логистических центров и новых железнодорожных линий, реализация мероприятий по увеличению пропускной и провозной способности магистрали, организация новых туристических маршрутов между регионами Поволжья, Центрального района и Северо-Запада России и многие другие.

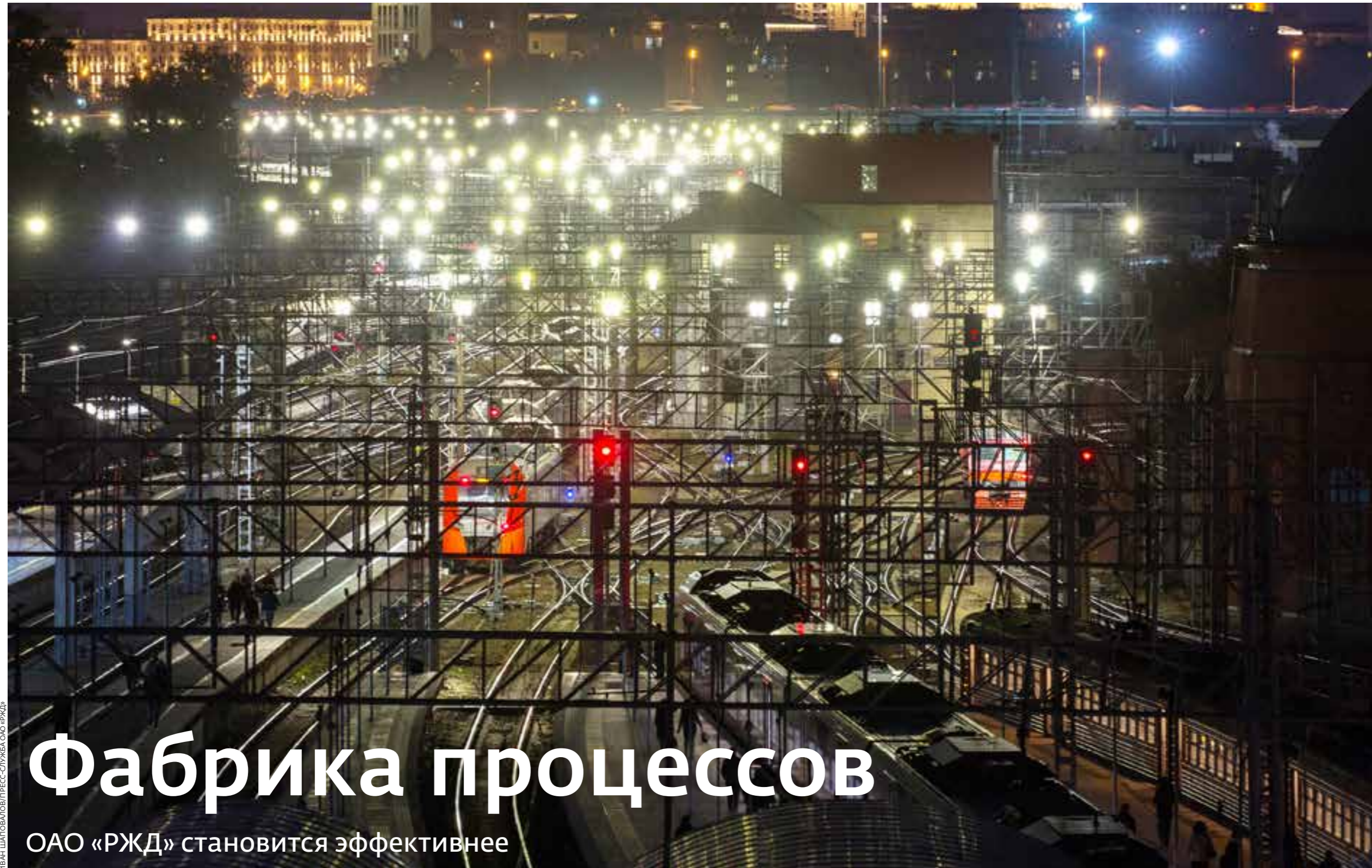
ПУЛЬТ



МАРИЯ ТАРАСОВА/ИД ПГУПСА

Производительность труда»

Владимир Никитин,
начальник ДЕПАРТАМЕНТА
ПО ОРГАНИЗАЦИИ, ОПЛАТЕ
И МОТИВАЦИИ ТРУДА
ОАО «РЖД»



Фабрика процессов

ОАО «РЖД» становится эффективнее

В ОАО «РЖД» сохраняется тенденция к росту производительности труда. За счёт чего достигается эффект, «Пульту управления» рассказал начальник Департамента по организации, оплате и мотивации труда ОАО «РЖД» (ЦЗТ) Владимир Никитин.

– Владимир Николаевич, как в компании решаются задачи по повышению производительности труда?

– На сегодняшний день железнодорожная отрасль сохраняет статус одной из важнейших и ключевых в нашей стране. Холдинг «Российские железные дороги» – это более 5,5% вклада в ВВП и 46% доли в грузообороте транспортной системы России. Компания является мировым лидером по безопасности движения, энергоэффективности и защите окружающей среды. В основе этого лежат планомерное развитие сети железных дорог и непрерывное совершенствование процессов при рациональном расходовании ресурсов.

Для равномерного повышения производительности труда в компании разрабатываются, актуализируются на постоянной основе технологические и организационные мероприятия, которые являются основой программы повышения производительности труда.

– О каких результатах программы повышения производительности труда можно говорить на сегодняшний день?

– Несмотря на пандемийный 2020 год, когда объём перевозок в стране упал на 8,8% (пассажиروоборот + грузооборот), производительность труда в ОАО «РЖД» просела только на 2,1%, а в итоге за три года (2019–2022 годы) выросла на 5,6%. Это стало возможным благодаря реализации мероприятий программы по повышению производительности труда.

Одновременно с этим компания планомерно занимается развитием бережливой производственной системы, которая также позволяет повышать эффективность работы ОАО «РЖД». Так, за последние семь лет эффект только от бережливого производства составил около 11 млрд руб.

В то же время можно отметить, что ранее существовал перевес в сторону экономии материальных и топливно-энергетических ресурсов. Сейчас мы

Производительность труда



АЛЕКСАНДР СВАВЕРКИН/ИД ЧУДОВО



ЮРИЙ СМИТКО/ТАСС



ЮРИЙ СМИТКО/ТАСС

ориентируемся на повышение эффективности использования трудовых ресурсов. В этой связи мы изучаем лучшие практики по повышению компетенций и развитию наших сотрудников в этой области.

– РЖД сотрудничают с оператором нацпроекта «Производительность труда» – Федеральным центром компетенций (ФЦК). Как осуществляется взаимодействие?

– В 2021 году в соответствии с федеральным проектом «Системные меры по повышению производительности» образован корпоративный отраслевой центр компетенций – Управление организации проектной деятельности в сфере производительности труда в составе ЦЗТ. В том же году между ОАО «РЖД» и АНО

«ФЦК» подписано соглашение о сотрудничестве, в рамках которого оказывается методическая поддержка и реализуются совместные проекты по повышению производительности труда.

– Какие функции выполняет отраслевой центр компетенций?

– Две ключевые функции – внутренняя и внешняя. Первая заключается в повышении производительности труда и эффективности процессов внутри компании, в том числе на стыке взаимодействия нескольких хозяйств.

Вторая, с учётом наших масштабов и специфики транспортной отрасли, выражается в том, что мы выступаем для наших грузоотправителей, партнё-

РЖД являются мировым лидером по безопасности движения, энергоэффективности, защите окружающей среды. В основе этого – планомерное развитие сети железных дорог, совершенствование процессов при рациональном расходовании ресурсов

ров и поставщиков проводником изменений в части повышения эффективности за счёт применения инструментов бережливого производства, теории ограничений, реинжиниринга бизнес-процессов, снижения затрат и издержек, сокращения потерь и так далее.

– Какие проекты уже реализованы с ФЦК?

– Одним из примеров эффективного взаимодействия с ФЦК является реализация проекта по повышению производительности труда на линии ремонта тепловозов Уссурийского локомотиворемонтного завода, где были достигнуты следующие результаты: время протекания процесса снизилось на 22%, выработка возросла на 11%, а незавершённое производство сократилось на 27%.

Сейчас мы реализуем проект на Московском локомотиворемонтном заводе. Предварительные цели,

Сейчас мы адаптируем методики повышения эффективности ФЦК и инструменты обучения под транспортную отрасль, занимаемся разработкой собственной методологии.

– Насколько успешно?

– Наиболее ярким примером считаю создание собственной фабрики процессов. Поясню, как это работает: имитируется полный цикл технологических операций, начиная от прибытия поезда на станцию до момента его отправления. Используется не условный, а реальный график движения поездов. В полном соответствии с действующими нормами Правил технической эксплуатации моделируется смена локомотивов и локомотивных бригад, а также техническое обслуживание подвижного состава. Для каждого поезда определён свой перечень технологи-

Одной из важнейших задач является подготовка высококвалифицированных экспертов, которые соединят опыт работы в специфичной транспортной отрасли и методики ФЦК. Знания эксперты будут транслировать на всю сеть железных дорог

которые мы ставим перед собой, – снизить время протекания процесса на 40%, увеличить выработку на 25%, сократить незавершённое производство на 15%.

– Кто участвует в реализации проектов со стороны ОАО «РЖД»?

– Работники нашего отраслевого центра компетенций являются непосредственными участниками пилотных проектов на предприятиях, начиная с этапа открытия проекта и заканчивая контролем реализации плана мероприятий после завершения проекта.

Соответственно, одной из важнейших задач является подготовка высококвалифицированных экспертов, которые соединят опыт работы в специфичной транспортной отрасли и методики ФЦК. Полученные теоретические и практические знания эксперты будут транслировать на всю сеть железных дорог, а также нашим партнёрам и клиентам.

ческих операций, для осуществления которых задействуется соответствующий персонал.

Самое главное, что мы «зашили» в нашу фабрику процессов все потери транспортной отрасли, классифицировав их в соответствии с классическими потерями бережливого производства.

Учитывая, что созданная фабрика процессов базируется на единой технологии перевозок и Правилах технической эксплуатации железных дорог, она охватывает функционал практически всех подразделений ОАО «РЖД» и имеет возможность адаптироваться под требования заказчика. Это позволяет в перспективе тиражировать её применение и вовлечь в процесс совершенствования производственных процессов работников различных профессий и должностей, в том числе наших партнёров.

ПУЛЬТ

БЕСЕДОВАЛ ВИТАЛИЙ МАСЛЮК

Производительность труда»

Актуальные профессии

Технологии меняют
профстандарты отрасли



МАКСИМ ГРИГОРЬЕВ

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



ЛИЧНЫЙ АРХИВ

В ОАО «РЖД» принята и реализуется Программа развития человеческого капитала, рассчитанная до 2025 года. Цель документа – обеспечение компании квалифицированным персоналом за счёт создания условий для повышения его эффективности в работе и вовлечённости в решение корпоративных задач. Чтобы достичь результата, необходимо в том числе разрабатывать новые и актуализировать действующие профессиональные стандарты. Хочу кратко остановиться лишь на некоторых итогах работы специалистов Центра организации труда и проектирования экономических нормативов (ЦОТЭН) в этом направлении.

Напомню, на сегодняшний день приказами Минтруда России утверждено 96 профстандартов

кадров в области содержания инфраструктуры высокоскоростного сообщения в соответствии с Программой организации скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения в РФ.

При актуализации профессионального стандарта «Инспектор по контролю за техническим содержанием зданий и сооружений железнодорожного транспорта» учтено, что сейчас часть работ выполняется в автоматизированной системе с использованием прикладного программного обеспечения. Наряду с основными и специальными знаниями инспектор по контролю за техническим содержанием зданий и сооружений должен обладать специфическими знаниями. Например, знать правила пользования прикладным программным обеспечением, устройство беспилотного летательного аппарата, уметь управлять им и знать правила применения.

На сегодняшний день приказами Минтруда России утверждено 96 профстандартов в области железнодорожного транспорта и применяются более 190 профстандартов, относящихся к межотраслевым видам деятельности

в области железнодорожного транспорта и применяются более 190 профстандартов, относящихся к межотраслевым видам деятельности.

Однако с развитием техники и технологий требуется постоянная актуализация профессиональных стандартов.

Например, профстандарт «Работник по техническому обслуживанию, ремонту и монтажу контактной сети и воздушных линий электропередачи» дополнен описанием трудовых действий, умений и знаний по техническому обслуживанию и ремонту контактной сети и линий электропередачи на участках с высокоскоростным движением. Изменения в профстандарт необходимы для последующей подготовки квалифицированных

Профстандарт «Работник восстановительного поезда» также был актуализирован в связи с использованием в работе беспилотных воздушных судов и мобильного комплекса спутниковой видео-конференц-связи. Наряду с основными и специальными знаниями работник должен знать порядок работы с программным обеспечением, порядок обработки и использования данных, полученных с места события, связанного с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта.

Новые профессии

В соответствии с дорожной картой по созданию новых профессий и должностей в ОАО «РЖД» до

Производительность труда»



АНАТОЛИЙ ШУЛЕПОВ/ИД «ГУДОК»



СЕРГЕЙ АВДУБЕСКИЙ/ИД «ГУДОК»



МАКСИМ КАШИРИН/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

2025 года мы ежегодно разрабатываем и актуализируем профстандарты для новых профессий и должностей, а также роботизируемых или автоматизируемых рабочих мест и автоматизированного подвижного состава.

На сегодня разработано и актуализировано 16 профстандартов для новых профессий и должностей. Для примера. Новая профессия «составитель поездов (универсал)». В соответствии с новой технологией, успешно применяемой за рубе-

жом, составитель поездов (универсал) выполняет маневровую, грузовую и коммерческую работу, технический и коммерческий осмотры железнодорожного подвижного состава на железнодорожных станциях и путях необщего пользования, а также вспомогательные работы по управлению локомотивом.

В связи с развитием информационных технологий и внедрением на железнодорожных станциях автоматизированных информационных систем

и электронного документооборота возникла потребность в новой унифицированной должности «оператор информационных систем железнодорожной станции». Эта должность со временем будет являться ключевой в производственном процессе обработки информации на поезда и вагоны и сможет применяться на всех железнодорожных станциях, что определяет её перспективность.

Новая профессия «оператор по дистанционному управлению системами обеспечения железнодорожного вокзала» возникла на основе развития концепции «Умный железнодорожный вокзал». Это комплекс систем, позволяющих максимально увеличить эффективность функционирования инфраструктуры и технических средств вокзала, при котором все технические, технологические и организационные процессы реализуются при минимальном участии человека.

Планы на следующий год

В 2023 году планируется продолжить актуализацию профстандартов. Приведу лишь несколько

примеров. Так, профстандарт «Работник по техническому обслуживанию и ремонту объектов железнодорожной электросвязи» будет дополнен умениями и знаниями в области квантовых коммуникаций и необходимыми при использовании беспилотных воздушных судов.

Профстандарт «Специалист по надзору и контролю за соблюдением норм содержания объектов железнодорожной инфраструктуры» будет дополнен трудовыми функциями по надзору и контролю за соблюдением норм содержания железнодорожных мостов, а также использованию беспилотных воздушных судов.

Кроме этого планируется разработать и актуализировать профстандарты для таких профессий и должностей, как «начальник транспортно-пересадочного пункта», «дежурный транспортно-пересадочного пункта», «специалист по маркетинговым коммуникациям», «техник», «технолог», «главный технолог», «механик», «главный механик», «начальник тормозоиспытательного вагона», «аккумуляторщик».

В соответствии с дорожной картой по созданию новых профессий и должностей в ОАО «РЖД» ежегодно разрабатываются и актуализируются профстандарты для новых профессий и должностей, а также автоматизируемых рабочих мест

Производительность труда»

ЕВГЕНИЙ ФЁДОРОВ,
ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА
ОТДЕЛА ОРГАНИЗАЦИИ ТРУДА
В ЛОКОМОТИВНОМ КОМПЛЕКСЕ
ЦЕНТРА ОРГАНИЗАЦИИ
ТРУДА И ПРОЕКТИРОВАНИЯ
ЭКОНОМИЧЕСКИХ НОРМАТИВОВ
ОАО «РЖД»



Все по местам

Нормирование труда обеспечивает его эффективность

Локомотивное хозяйство ОАО «РЖД» включает в себя тяговый подвижной состав, здания депо и мастерских, пункты технического осмотра. Для обеспечения бесперебойной доставки грузов и пассажиров важны все состав-

ляющие, в том числе надлежащая эксплуатация и своевременный ремонт устройств безопасности, средств радиосвязи и навигационно-связного оборудования. Повышение надёжности работы оборудования в условиях реформирования локомотивного хозяйства является главной задачей Дирекции по ремонту тягового подвижного состава – филиала ОАО «РЖД» (ЦТР).

На сегодняшний день локомотивный парк ОАО «РЖД» оснащён более чем 40 тыс. комплектов современных систем. Это в первую очередь комплексные локомотивные устройства безопасности движения, безопасные локомотивные объединённые комплексы, комплексы средств сбора и регистрации контролируемых параметров движения локомотивов,

телемеханические системы контроля бодрствования машиниста.

При этом постоянно идёт обновление устройств безопасности, внедряются новые системы контроля бдительности машиниста, системы автоведения и ресурсосбережения. Для решения этой задачи ЦТР необходим персонал разной квалификации.

Чтобы новая техника внедрялась своевременно и работала бесперебойно, с одной стороны, необходимы сотрудники для проведения технического обслуживания и текущего ремонта основных и дополнительных устройств и систем безопасности, систем автоведения, систем ресурсосбережения, навигационно-связного оборудования, средств радиосвязи. С другой

чекских процессов технического обслуживания и ремонта.

Если ранее нормирование численности осуществлялось только в отношении рабочих, то теперь впервые в дирекции осуществлён учёт специалистов.

Для этого Центром организации труда и проектирования экономических нормативов для Дирекции по ремонту тягового подвижного состава разработан единый нормативный документ, в котором установлен пошаговый порядок определения нормативной численности производственных участков, с полным включением всех должностей и профессий. Проведена совместная кропотливая работа по систематизации выполняемых работ с учётом организационно-технических усло-

Определены трудозатраты по элементам выполняемых работ, на основании которых рассчитаны нормативные величины, учитывающие специфику работы каждого специалиста производственного участка. Взяты во внимание все особенности территориальной удалённости участков производства и условия организации работ, предусмотрена возможность перераспределения численности с учётом объёма работы. Разработанная методика расчёта численности работников производственных участков дирекций по ремонту тягового подвижного состава охватила нормами труда около 600 человек.

Выход документа позволил систематизировать и оптимизировать трудовые процессы на про-

Постоянно идёт обновление устройств безопасности, внедряются новые системы контроля бдительности машиниста, системы автоведения и ресурсосбережения. Для решения этой задачи ЦТР необходим персонал разной квалификации

– нужны специалисты, способные проводить анализ работы локомотивных устройств, разрабатывать мероприятия, направленные на снижение количества отказов, технологических нарушений и сбоев в работе, обновлять электронные карты и программное обеспечение, организовывать работы по проектированию и внедрению технологи-

вий, проанализированы трудозатраты более 500 работников на 85 производственных участках, и в результате определён перечень основных работ специалистов производственных участков (технолог, инженер, техник и инженер по метрологии) в соответствии с нормативными правовыми актами РФ и нормативными документами ОАО «РЖД».

производственных участках ЦТР, исключив непроизводительные потери и дублирование трудовых функций. Благодаря этому удалось повысить эффективность технического обслуживания и ремонта устройств безопасности, средств радиосвязи и навигационно-связного оборудования и, как следствие, надёжность их эксплуатации.

СЕРГЕЙ ЧЕРНОГАЕВ,
ПРЕДСЕДАТЕЛЬ РОССИЙСКОГО
ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И
ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ
(РОСПРОФЖЕЛ)



ИД «Гудок»



МАКСИМ КАШИРИН / ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

В интересах работников

На пленуме Роспрофжелла обсудили направления работы

В Москве состоялось заседание IV пленума профсоюза. В нём приняли участие около 70 делегатов от профсоюзных организаций, а также 174 участника молодёжного проекта профсоюза «Время молодых. Работники». Во время заседания мы обсудили ситуацию в организациях Роспрофжелла. Забегая вперед, могу сказать, что в ходе заседания

пленума мы услышали оценку ситуации из разных регионов и организаций. Во всех выступлениях прозвучало одно общее и самое главное – это то, что коллективы работают стабильно.

В последние месяцы окружающий мир, наша жизнь стремительно изменяются. Многие вопросы для всех нас новые, и готовых решений не существует. Поэтому есть потребность в обсуждении, обмене мнениями и выработке согласованных действий. Несмотря

Вопросы охраны труда и здоровья работников всегда были и будут первоочередными. Однако в текущей ситуации это направление нашей работы должно стать не только первоочередным, но и приоритетным

на сложные геополитические процессы, сохранено членство Роспрофжелла в Международной федерации транспортников, Европейской федерации транспортников, Международной конфедерации профсоюзов железнодорожников и представительство в их руководящих органах. В этом году были подписаны два Меморандума о приграничном взаимодействии и сотрудничестве: между Роспрофжелом и Казпрофтрансом (Казахстан), а также между Роспрофжелом и БелПрофТрансом (Белоруссия). Уверен, что наши договорённости будут способствовать развитию отношений с дружественными странами Востока и СНГ.

На очередной трёхлетний период подписано Отраслевое соглашение по организациям железнодорожного транспорта, в котором не только сохранены все нормы действующего соглашения, но и появились новые. Сейчас готовится к подписанию новое Отраслевое соглашение по образовательным учреждениям, подведомственным Федеральному агентству железнодорожного транспорта, на 2023–2025 годы. На основе обновлённых отраслевых соглашений нам предстоит заключить более 320 коллективных договоров.

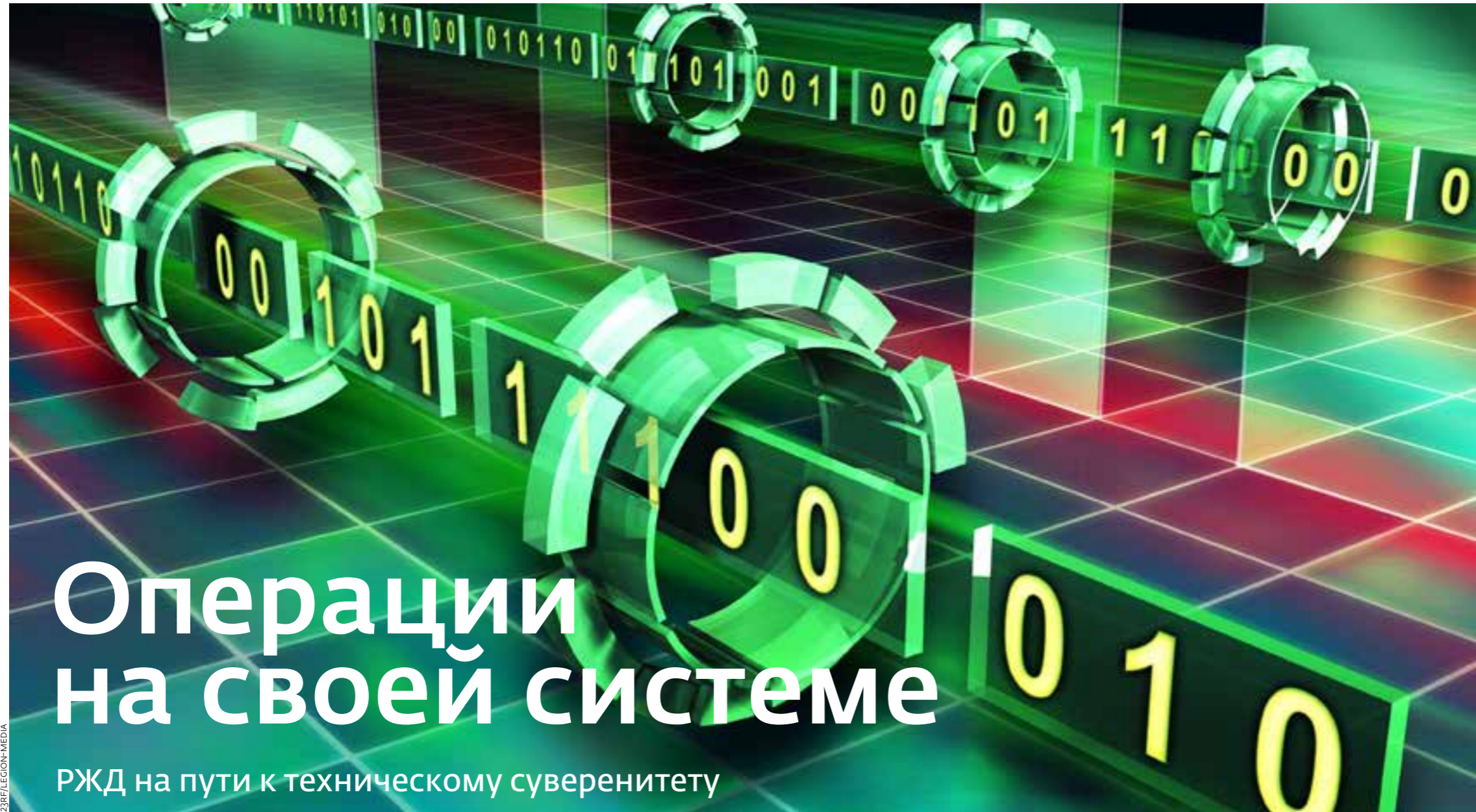
Завершается работа над новым Коллективным договором ОАО «РЖД». Его подписание запланировано на конец ноября. И традиционно этот документ станет основой для коллективных договоров большинства организаций холдинга.

На фоне резких скачков цен на потребительские товары и услуги заморожена динамика реальной заработной платы работников. В непростых условиях для поддержки железнодорожников в ОАО «РЖД» проведены три индексации заработной платы на общую величину 14,2%. В марте – плановая, в которую вошла доиндексация по показателям 2021 года, и в мае, августе – дополнительные, внеочередные. На такой же

процент проиндексирована заработная плата работников большинства организаций холдинга «РЖД». Подавляющее большинство организаций, несмотря на сложную социально-экономическую ситуацию, выполняют условия коллективных договоров.

Вопросы охраны труда и здоровья работников всегда были и будут первоочередными. В текущей ситуации это направление нашей работы должно стать не только первоочередным, но и приоритетным. Кроме того, впереди зима, и работа будет связана со сложными метеоусловиями. Мы будем постоянно держать на контроле обеспечение спецодежды и спецобувью, содержание санитарно-бытовых помещений и пунктов обогрева.

После объявления в стране частичной мобилизации многие организации – ОАО «РЖД», Федеральная пассажирская компания, Федеральная грузовая компания, «РЖДстрой» и другие – уже приняли ряд нормативных документов, направленных на оказание дополнительных мер поддержки нашим мобилизованным коллегам и членам их семей. Сейчас важными как никогда являются проведение информационно-разъяснительных встреч с трудовыми коллективами в формате Дней информирования, адресная помощь и поддержка членов семей мобилизованных работников, содействие в реабилитации по возвращении из зоны боевых действий. В настоящее время мы имеем большое количество запросов на разъяснения по предоставлению материальной помощи, единовременных выплат от работодателя и профсоюза, социальным гарантиям мобилизованным работникам и членам их семей. Мы будем оперативно реагировать и в максимально короткие сроки давать ответы и консультации, в том числе силами правовых инспекторов и председателей ППО. **ПУЛЬТ**



Операции на своей системе

РЖД на пути к техническому суверенитету

В конце сентября ОАО «РЖД» и АО «Гринатом» реализовали проект по развитию системы базовых сервисов внутренней ИТ-

инфраструктуры железных дорог с использованием отечественных программных продуктов. Хорошая и профессиональная подготовка, сопровождение во время самого процесса внедрения программ, обученные кадры позволили успешно реализовать проект

без сбоев и в короткие сроки, что особенно важно на таком обширном полигоне.

Сам проект по переводу 5 тыс. автоматизированных рабочих мест ОАО «РЖД» с операционной системы Windows на Astra Linux, которую разработали специали-

сты АО «Гринатом» (ИТ-интегратор корпорации «Росатом»), стартовал в марте 2021 года. В нём приняли участие 16 филиалов ОАО «РЖД». В результате в компании внедрена система сервисов, полностью замещающая зарубежные аналоги и включающая подсистему службы

каталогов, базовые сетевые сервисы (DNS и DHCP), управление конфигурациями ПК, обновлением и распространением ПО, а также обмен файлов.

Astra Linux выгодно отличается от Windows более низкими требованиями к аппаратному обеспечению за счёт собственного интерфейса Fly, пониженным уровнем риска вирусной угрозы, а также отсутствием платных подписок за использование сервисов, сбора и передачи пользовательских данных. Пользователи имеют полный контроль за обновлениями операционной системы и локализованную техническую поддержку в круглосуточном режиме.

«Масштабы и география ИТ-инфраструктуры нашей компании формируют особые требования к качеству и безопасности внедряемых решений. РЖД обеспечивают основную массу пассажирских и грузовых перевозок, все наши системы должны безупречно выполнять свои функции, поэтому к процессу импортозамещения мы относимся очень внимательно, – отметил начальник Департамента информатизации ОАО «РЖД» Кирилл Семион. – В сотрудничестве с компанией «Гринатом» мы смогли выполнить основные задачи перехода на импортонезависимую инфраструктуру – перевели рабочие места на базовое отечественное программное обеспечение и разработали инструменты управления новой средой».

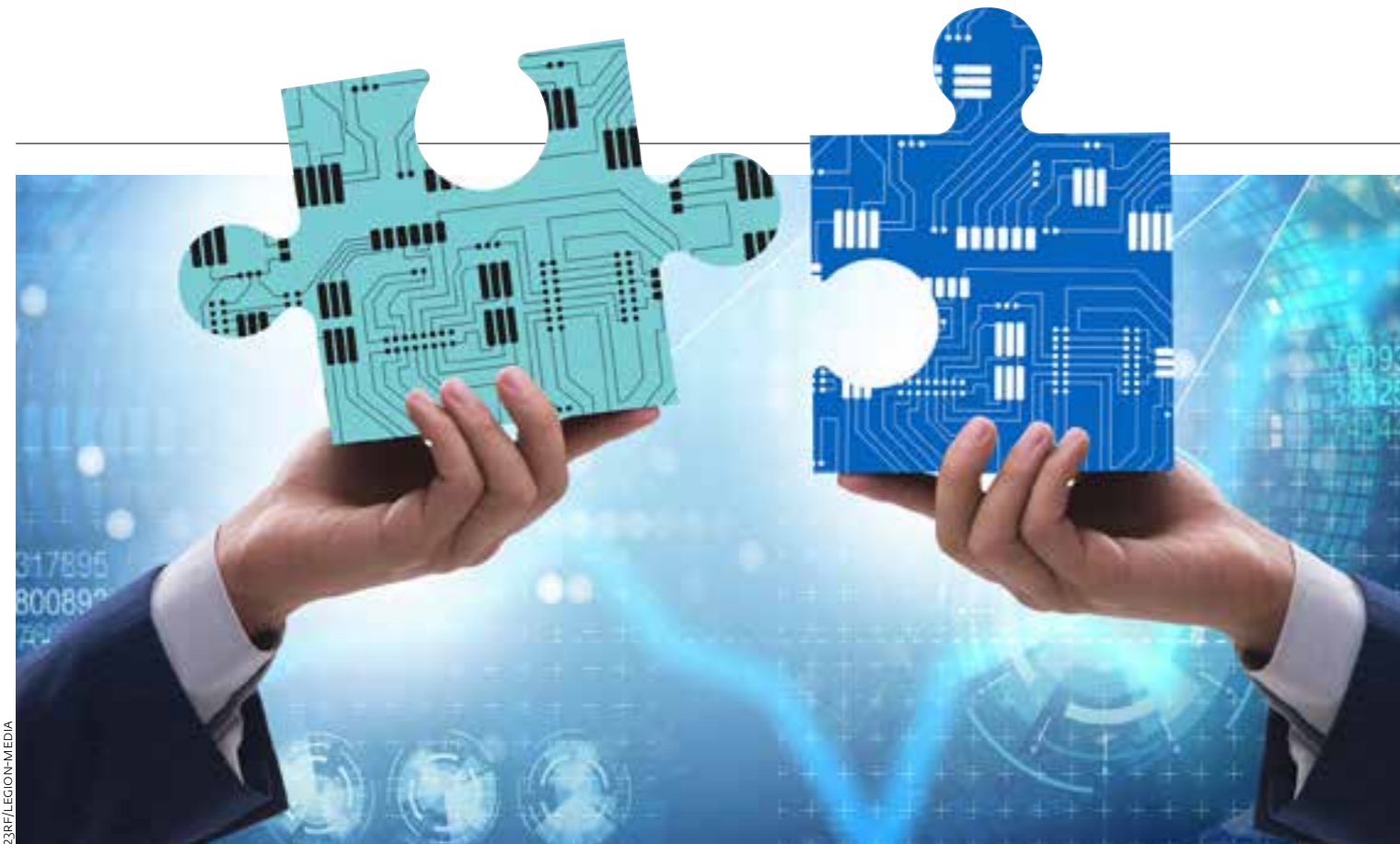
«С импортозамещением в той или иной степени столкнутся все. Но прежде всего, конечно, это

государственный сегмент, – подчёркивает генеральный директор АО «Гринатом Простые Решения» Светлана Борматова. – Необходимость перехода на отечественную инфраструктуру стала очевидной, сейчас это вопрос решительности и расторопности каждой компании. Понятно, что потребуются инвестиции для трансформации бизнес-процессов, а также период стабилизации. Но здесь важно понимать, что экологичный переход сегодня даст возможность для дальнейшего развития в будущем».

Так, с марта прошлого года на Свердловской дороге была объявлена реализация проекта по созданию системы базовых ИТ-сервисов, рассказал заместитель начальника службы корпоративной информатизации Свердловской дороги Андрей Пинигин.

«Процесс физического перевода проходил с июня по декабрь 2021 года и начинался с формирования перечня ПЭВМ, подходящих под технические параметры. Впоследствии на эти ПЭВМ были установлены ОС Astra Linux CE, офисный пакет «МойОфис», почтовый клиент и локальная виртуальная машина под управлением ОС Windows с пользовательскими данными, сохранёнными до миграции, – говорит Андрей Пинигин. – Никакого специального переобучения сотрудников – пользователей новой ОС проводить не пришлось, так как на первом этапе они продолжили работать в привычной среде ОС Windows, которая запускается на виртуальной машине. Был проведён базовый инструктаж по работе в

Цифровизация



Astra Linux и передан комплект памяток и инструкций». Но сейчас идёт процесс адаптации специализированных программных продуктов ОАО «РЖД» для работы в среде ОС Astra Linux. Этой работой сейчас активно занимается Проектно-конструкторско-технологическое бюро по системам информатизации – Центр цифровых технологий.

В Иркутском информационно-вычислительном центре был утверждён план работ по адаптации клиентских приложений информационных систем ОАО «РЖД» под отечественную Astra Linux. Сейчас идёт повторное тестирование функционала Единой автоматизированной системы электронного документооборота, Единой корпоративной автоматизирован-

ной системы управления финансами и ресурсами и Единой корпоративной автоматизированной системы управления трудовыми ресурсами. К площадкам подключены технологии с разных железных дорог, и они проверяют механизмы формирования отчётных печатных форм и выгрузки их на локальные машины по аналогии с действиями в зарубежной ОС

Масштабы и география IT-инфраструктуры нашей компании формируют особые требования к качеству и безопасности внедряемых решений. Поэтому к процессу импортозамещения мы относимся очень внимательно

Microsoft Windows. Они должны ещё раз проверить и убедиться, что системы работают так же, как и раньше. Кроме того, продолжение работ связано с тем, что хранилище Astra Linux постоянно расширяется. Недавно, к примеру, в него включили «Яндекс.Браузер».

На Юго-Восточной железной дороге руководство определило 360 персональных компьютеров под импортозамещение операционной системы и прикрепило к ним сотрудников сервисного подразделения «РЖД-ТехСервис».

«Несмотря на сложности в начале реализации проекта и отсутствие методов устранения выявленных системных ошибок, наши

тывалась инструкция и тиражировалась на весь полигон дорог. Ярким примером может послужить случай, когда компьютеры HP с процессорами Ryzen имели «плавающую» неисправность, что усложняло её диагностику. Операционная система зависала как в процессе работы, так и при загрузке. После проведения анализа и нахождения решения проблемы в итоге возобновилась возможность использовать компьютеры этой марки. Таких случаев, когда выполнение работ по инструкциям дополнялось наработкой опыта, постепенно становилось всё больше, в результате работа с отечественной

допуск сотрудников подрядчика на объекты ОАО «РЖД» и другие. Кроме того, необходимо было убедить сотрудников, на чьих рабочих местах происходила миграция операционной системы. В итоге удалось изменить отношение людей, и сейчас вопросы от пользователей поступают только по существу».

На момент перехода к системе базовых IT-сервисов разработчики подготовили инструкцию с кратким техническим обучением и ответами на часто задаваемые вопросы. Это позволило пользователям освоить систему в течение одной-двух недель, отмечает Денис Леонтьев.

На момент перехода к системе базовых IT-сервисов разработчики подготовили инструкцию с кратким техническим обучением и ответами на часто задаваемые вопросы. Это позволило пользователям освоить систему в течение одной-двух недель

инженеры проводили поиск и анализ информации о возникающих ошибках самостоятельно, – рассказал директор Юго-Восточного центра «РЖД-ТехСервиса» Александр Бутов. – При нахождении решений информация передавалась техническим специалистам АО «Гринатом» для анализа. Предложенное решение совместно дорабатывалось, и проводилось тестирование на выделенном АРМ».

В результате, когда тестирование проходило успешно, разработа-

операционной системой стала стабильной.

«На первом этапе мы, конечно, сталкивались с различными трудностями, – рассказывает главный инженер Челябинского информационно-вычислительного центра Денис Леонтьев. – В первую очередь это технические и организационные вопросы, такие как выделение вторых IP-адресов, снижение производительности рабочих мест, несовместимость некоторых систем с Astra Linux,

Сейчас в Программе цифровизации ОАО «РЖД» акцент сделан на импортонезависимое программное обеспечение. Железные дороги включают в заявку на приобретение программного обеспечения в 2023 году только отечественные аналоги как стандартного, так и специализированного программного обеспечения, которые будут работать в том числе и на отечественной операционной системе Astra Linux.

ПУЛЬТ
СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ



Гранты в дело

Отраслевые вузы становятся центрами инновационного транспортного развития

Концепция подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 года подразумевает, что отраслевые образовательные организации должны стать центрами инновационного транспортного развития – они будут предлагать работодателям инфраструктуру для организации тематических исследовательских центров и апробации инновационных решений, а также заниматься актуальными прикладными разработками и фундаментальными исследованиями. Некоторые железнодорожные университеты уже активно решают эти задачи.

В этом году Иркутский и Самарский государственные университеты путей сообщения (ИрГУПС и СамГУПС) организуют собственные акселераторы для создания инновационных продуктов для железнодорожного транспорта. Каждый вуз получил грант, победив в конкурсном отборе федерального проекта «Платформа университетского технологического предпринимательства» государственной программы «Научно-технологическое развитие Российской Федерации» (всего на получение грантов претендовали более 130 российских вузов, но только 83 получили поддержку. Результаты были озвучены конкурсной комиссией 5 сентября. В этом году на создание первых стартап-студий на базе российских вузов будет направлено 1,5 млрд руб.).

Как рассказал ректор СамГУПСа Максим Гаранин, конкурсный отбор на предоставление гранта был открытым и проводился в два этапа: первый включал в себя сбор заявок, их рассмотрение конкурсной комиссией, а также проведение экспертизы заявок, второй – оценку результатов экспертизы и подведение итогов конкурса. Университет подготовил квалифицированную, обоснованную заявку с учётом адаптации инновационных проектов к потребностям подразделений ОАО «РЖД».

«Основными отличиями заявки СамГУПСа стали ставка на совместный бизнес-инкубатор «Университет – Куйбышевская железная дорога» и принципы, заложенные в систему управления, согласно которым административное управление закреплено за вузом, а функциональное – за Куйбышевской железной дорогой», – подчеркнул Максим Гаранин.



123RF/LEGION-MEDIA

Утвержденная программа создания стартапов в СамГУПС разделена на три этапа и рассчитана на полтора года. Уже в этом году более 300 студентов приступят к разработке бизнес-идей и к концу первого этапа (декабрь 2022 года) представят свои бизнес-модели.

Программа предусматривает проведение конкурсов после каждого этапа, в экспертную комиссию которых войдут сотрудники Куйбышевской магистрали,

общественной организации «Опора России», венчурных фондов, а также успешные предприниматели и представители университета. «Многоуровневый отбор проектов высококвалифицированными специалистами позволит выполнить КРП, установленные Программой взаимодействия ОАО «РЖД» с университетскими комплексами железнодорожного транспорта», – отметили в вузе.

Основные технологические направления стартапов будут касаться технологий мониторинга и прогнозирования состояния окружающей среды, предотвращения и ликвидации её загрязнения, создания высокоскоростных транспортных средств и интеллектуальных систем управления новыми видами транспорта, энергосберегающих систем транспортировки, распределения и использования энергии.

ИрГУПС победил в конкурсном отборе с проектом «Преакселерационная программа «Цифра-2022». В ней примут участие наставники из числа активных преподавателей университета, менторы от организаций-партнёров и эксперты отраслей железнодорожного транспорта, информационных технологий и бизнес-проектирования. Всё это позволит сформировать у студентов компетенции по технологическому предпринимательству.

Программа продлится до 15 декабря 2022 года. За это время будет проведено 30 образовательных, проектных и командообразующих мероприятий, в которых примут участие более 300 человек. Результатом станет разработка 50 стартап-проектов.

«Для ИрГУПС очень важно всестороннее развитие наших студентов. Мы всячески поддерживаем и поощряем проектные работы обучающихся», – отметил ректор университета Юрий Трофимов.

В этом году Иркутский и Самарский государственные университеты путей сообщения организуют собственные акселераторы для создания инновационных продуктов для железнодорожного транспорта

Программа взаимодействия ОАО «РЖД» с университетскими комплексами железнодорожного транспорта также предусматривает научное сотрудничество компании и отраслевых вузов

Записаться в стартап-школу может любой студент ИрГУПС. В приоритете обучающиеся, у которых уже есть идеи или наработки для будущего проекта.

Как отметил соруководитель стартап-школы Павел Иванов, молодые учёные будут осваивать технологии создания 3D-анимации для мобильных приложений, также они ознакомятся с моделированием транспортных объектов. «Образование всегда должно быть актуальным, поэтому мы стремимся дать студентам знания в самых актуальных сферах», – подчеркнул он.

Отрабатывать практические навыки студенты будут с помощью современного оборудования и программного обеспечения. Так, например, в их распоряжении виртуальное депо, где можно изучить устройство локомотива.

«Студенту достаточно надеть очки виртуальной реальности и наушники – и он окажется в реальной рабочей обстановке. Именно такое обучение помогает научиться быстро реагировать на любую ситуацию, в том числе нештатную», – пояснил соруководитель стартап-школы Евгений Дульский.

Помимо виртуальной реальности и автоматизации через смартфон управления производством студенты стартап-школы узнают и о том, как правильно написать свой научный проект, а потом выиграть грант на его реализацию.

«Мы расскажем, как реализовать проект, с какими подводными камнями при этом можно столкнуться. По сути, поможем найти реальный путь к успеху», – подчеркнул Евгений Дульский.

В рамках поддержки технологического предпринимательства на базе ИрГУПС будет открыта новая производственная лаборатория по типу Fab Lab. Благодаря ей каждый сможет спроектировать и создать прототип своего продукта.

Чтобы совершенствовать свои научные разработки, вузы активно взаимодействуют с транспортными

компаниями и предприятиями. Например, ИрГУПС и Научно-исследовательский и конструкторско-технологический институт подвижного состава (АО «ВНИКТИ») в июле этого года подписали соглашение о сотрудничестве в области инновационной деятельности. Стороны объединят усилия в области выполнения перспективных научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, научных разработок, создания высокотехнологичной продукции, повышения качества подготовки и переподготовки кадров.

В числе партнёров академии «Высшая инженерная школа» Российского университета транспорта (МИИТ) – ОАО «РЖД». «Мы сотрудничаем сразу с несколькими филиалами ОАО «РЖД». Для АО «Федеральная пассажирская компания» разрабатывали приложение – парсер данных для сбора и анализа отзывов пассажиров АО «ФПК» с геокартографических сервисов, их классификации и представления в виде интерактивного дашборда. Для Центра фирменного транспортного обслуживания разработали приложение для анализа обращений клиентов ОАО «РЖД». Центральная дирекция тяги выступила заказчиком и дала положительную оценку выполненной работе по разработке IT-сервиса оценки углеродного следа грузовой мультимодальной перевозки», – рассказал директор академии Олег Покусаев.

Программа взаимодействия ОАО «РЖД» с университетскими комплексами железнодорожного транспорта также предусматривает научное сотрудничество компании и отраслевых вузов. В соответствии с документом обеспечен трансфер научных разработок железнодорожных университетов в деятельность региональных инновационных площадок компании; функционирует механизм грантовой поддержки научных разработок научно-педагогических работников и аспирантов отраслевых вузов.

ПУЛЬТ

Юлия Антич



БРОНИСЛАВ СУРИН/ИД «ТУДОК»

По пути новаций

Финалисты «Нового звена – 2022» реализуют свои проекты

Проекты – победители сетевого конкурса «Новое звено – 2022» готовятся к тиражированию на всю сеть ОАО «РЖД».

В этом году для участия в молодёжном конкурсе «Новое звено» поступило более 2 тыс. работ. Представленные проекты охватывали такие направления, как информатизация и связь, пассажирские перевозки, путевое хозяйство, управление движением и многое другое. В суперфинал конкурса вышли 10 работ, из которых три стали победителями.

Первое место занял проект «Беспилотная радиоизмерительная система (БРИС)». Его представила команда Новосибирской дирекции связи, в которую вошли старший электромеханик Максим Головатый, электромеханик Юрий Лукинских, ведущие технологи лаборатории связи Виталий

производственно-технического отдела железнодорожной станции Им. Максима Горького Валентина Затона. – Нами рассматривался парк «Д», в который прибывают транзитные поезда. Только с половиной из них предусмотрены гарантийные работы. Однако путь и поезд освещаются во всех случаях, даже когда в этом нет производственной необходимости. При этом максимальное использование интеллектуального освещения построено только на включении и выключении ламп с учётом солнечного дня».

В качестве решения по оптимизации энергопотребления было предложено использовать специальный программный модуль, который объединит систему интеллектуального освещения с автоматизированной системой управления станцией (АСУ СТ).

На практике это работает следующим образом. После того как дежурный по станции оградит по-

На основе эффективного подбора сценариев освещения путей парков мы рассчитываем снизить количество потребляемой электроэнергии вдвое

Кондратьев и Павел Полозков. Их разработка способна производить контроль параметров инфраструктуры по аналогии с вагоном-лабораторией. Подробнее о победившем проекте мы писали в прошлом номере журнала (№ 9 (83) 2022).

Умный свет

Команда Приволжской дирекции управления движением заняла второе место на конкурсе с проектом, позволяющим существенно снизить затраты на потребление электроэнергии. Разработка «Умный свет» представляет собой достаточно перспективный способ оптимизации освещения на станциях, где применяются системы интеллектуального освещения.

«Мы провели анализ затрат на оплату освещения парков станции Им. Максима Горького за 2020 и 2021 годы, – рассказывает технолог I категории

езд, оператор пункта технического обслуживания вводит в АСУ СТ сообщение о старте техосмотра. Специальный модуль обрабатывает это сообщение и передаёт на сервер, который воспринимает информацию как команду на включение освещения на 100%. После завершения техосмотра и ввода соответствующего сообщения об этом данные также будут обработаны и освещение снизится до установленных параметров.

Как отмечают авторы проекта, снижение потребления электроэнергии происходит в результате более эффективного подбора сценариев освещения путей. И всё это обеспечивает предложенный модуль. Применение данной системы позволяет усилить контроль за соответствием введённой информации в автоматизированные системы и фактическим выполнением технологических операций работниками.



ЕВГЕНИЙ НОВИКОВ



VK.COM/YOUNGRZD

«На основе эффективного подбора сценариев освещения путей парков мы рассчитываем снизить количество потребляемой электроэнергии вдвое», – подчёркивает Валентина Затона.

В настоящее время разработка проходит опытную эксплуатацию на станции Им. Максима Горького. При положительных результатах проект «Умный свет» уже в следующем году можно будет начать внедрять на других станциях, где имеется интеллектуальное освещение.

Модернизация систем обогрева

Третье место на «Новом звене» в этом году занял проект Забайкальской дирекции по ремонту пути. Молодые новаторы предложили своё решение по модернизации систем обогрева модулей

технического сопровождения и обслуживания (МТСО).

Сейчас вагоны МТСО отапливаются за счёт топливной форсунки дизель-генераторной установки. У этого есть свои минусы, например высокий расход топлива.

«Для решения проблемы предлагается установить в действующую систему отопления электроводонагревательную систему, которая включает в себя электродкотёл, полипропиленовые патрубки и циркуляционный насос», – рассказывает о сути проекта технолог I категории сектора новых технологий путевой машинной станции (ПМС) № 11 Забайкальской дирекции по ремонту пути Роман Убинин.

Причём для подключения электродкотла мощностью 9 кВт·ч не требуется менять электриче-

скую схему питания. Поскольку в заводских модулях установлены две дизель-генераторные установки, мощностью 16 кВт·ч каждая.

«Дополнительный электродкотёл можно будет использовать на стоянке на станциях от точки отбора мощности 220В/380В», – поясняет также Роман Убинин.

Замена дизельной системы на электронагревательную имеет целый ряд преимуществ. Например, обеспечивается поддержание комфортной температуры без резких перепадов. В том числе на 60% экономится дизельное топливо и на 40% снижается износ двигателя внутреннего сгорания. Уменьшатся также и выбросы от работы дизельной установки. Разработка уже год действовала без замечаний на ПМС Черновская.

«Подтверждённый экономический эффект на один вагон МТСО составляет более 200 тыс. руб. в год, – подытожил Роман Убинин. – После тиражирования проекта мы получим экономический эффект в 8,3 млн руб. в год по Забайкальской дирекции по ремонту пути».

В настоящее время авторы активно готовят проект к тиражированию. Проводятся завершающие испытания, сводятся воедино полученные результаты для передачи заводу-изготовителю, чтобы получить разрешение на дальнейшую эксплуатацию.

В Забайкальской дирекции по ремонту пути электродкотлами оборудовано восемь вагонов МТСО. В следующем году к ним планируется добавить ещё 28 вагонов.

Пневматическая линия

Забайкальская дирекция по ремонту пути также стала лауреатом конкурса «Новое звено – 2022». Проект «Пневматическая линия на участке монтажа/демонтажа рельсошпальной решётки» вошёл в десятку лучших разработок.

Для ремонта рельсошпальной решётки (РШР) в ПМС используются бензиновые шурупогачные ключи. Они имеют ряд недостатков, в том числе низкую производительность, высокую стоимость, а также вес в более чем 100 кг, из-за чего для их перемещения нужны двое работников.



ЮЛИЯ ЖАРИКОВА

Кроме того, для работы этих ключей требуется использование горюче-смазочных материалов (ГСМ).

«Мы предлагаем заменить бензиновые шурупогачные ключи на пневматические, – рассказывает начальник сектора новых технологий Забайкальской дирекции по ремонту пути Виктор Емельянов. – Для этого необходимо внедрить пневматическую линию на участке ремонта РШР».

Предлагаемое решение позволит снизить уровень шума, а также повысить производительность и объёмы ремонта пути.

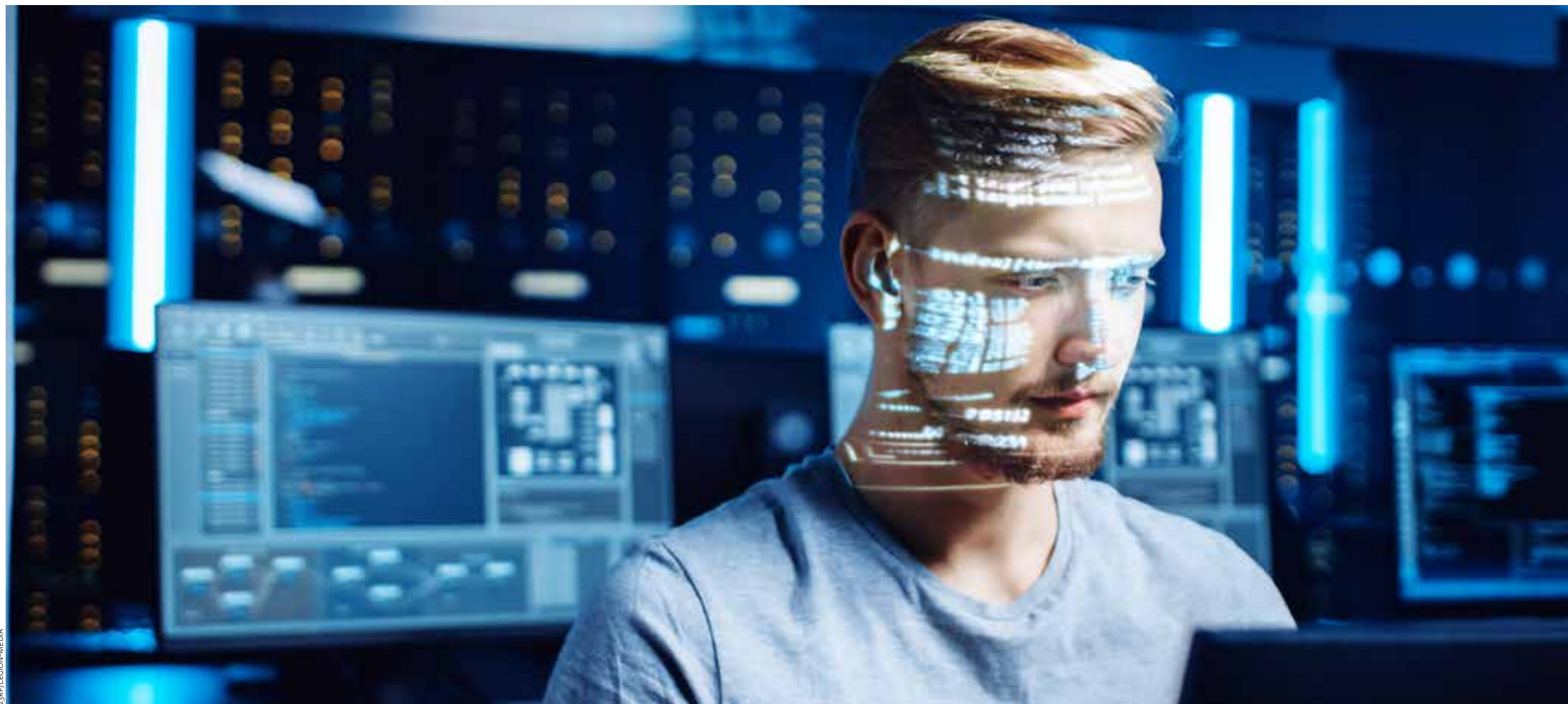
Инструмент станет легче на 90 кг, а для его работы и содержания больше не потребуется ГСМ. Также реализация проекта снизит эксплуатационные и инвестиционные затраты компании. Как отмечают забайкальские новаторы, внедрение пневмогайковёрта на одной ПМС может сэкономить 0,8 млн руб. в год.

«На сегодняшний день мы внедрили пилотное решение на своём участке ПМС-11, – рассказывает Виктор Емельянов. – В 2023 году планируем тиражирование на другие ПМС, что существенно увеличит эффективность работы путевого комплекса на полигоне дороги».

ИСТОЧНИК

АЛЕКСЕЙ АЛЕЕВ

Замена бензиновых шурупогачных ключей на пневматические позволит снизить уровень шума, а также повысить производительность и объёмы ремонта пути



Срочно требуются

В РУТ (МИИТ) будут готовить специалистов в сфере радиотехнических систем

Техника и технологии на транспорте стремительно развиваются, и сейчас отрасли необходимы специалисты, которые

способны не только разбираться и работать на самом современном оборудовании, но и создавать новые продукты. Университеты стремятся своевременно отвечать на кадровые запросы отрасли. Так, в Российском университете транспорта (МИИТ) в рамках об-

разовательной программы специалиста «Системы обеспечения движения поездов» планируется открытие новой специализации «Радиотехнические системы на железнодорожном транспорте».

Обсуждение проекта новой программы состоялось в октябре на круглом столе в Академии «Высшая инженерная школа» РУТ (МИИТ). В мероприятии приняли участие руководители отраслевых научно-исследовательских организаций и компаний по производству средств автоматизации и связи для железнодорожного транспорта, а также руководство университета.

Как подчеркнул заведующий кафедрой «Системы управления транспортной инфраструктурой» Российской открытой академии транспорта РУТ (МИИТ) Александр Горелик, в настоящее время отрасль ощущает дефицит кадров в области создания и эксплуатации радиотехнических систем. Дело в том, что подготовку по данной специализации осуществляют всего в двух вузах страны – Иркутском и Омском государственных университетах путей сообщения, куда принимают до 40 человек в год.

«Это, конечно, не покрывает возрастающий дефицит кадров, – отметил Александр Горелик. – Если мы не откроем данную программу в РУТ (МИИТ) сейчас, то, как это часто бывает с направлениями и специальностями в высшем образовании, подготовка специалистов начнёт отставать».

Новая программа РУТ (МИИТ) направлена на подготовку специалистов в области технологий беспроводной связи и промышлен-



ного Интернета. Студенты освоят широкий спектр дисциплин по радиотехническим системам с уклоном их использования на железнодорожном транспорте – от проектирования и моделирования до разработки и создания. Также они изучат основы теории надёжности, организацию производства и менеджмент, передающие и приёмные устройства железнодорожной радиосвязи. В числе основных дисциплин – системы менеджмента качества при эксплуатации и обслуживании радиотех-

нических систем; математическое моделирование систем и процессов; инженерная компьютерная графика; основы теории надёжности; электроника; материаловедение; организация производства и менеджмент; электропитание и электроснабжение тяговых потребителей; электромагнитная совместимость и средства защиты; микропроцессорные информационно-управляющие системы; эксплуатация технических средств обеспечения движения поездов; системы связи и навигации; кана-

лообразующие устройства радиотехнических систем.

Выпускники будут обладать такими профессиональными компетенциями, как способность применять методы математического анализа и моделирования, теоретического и экспериментального исследования; владение основными методами организации безопасности жизнедеятельности производственного персонала; способность использовать навыки проведения измерительного эксперимента и оценки его

Студенты изучат широкий спектр дисциплин по радиотехническим системам с уклоном их использования на железнодорожном транспорте

Выпускники программы смогут разрабатывать проекты систем и сетей связи, оснащать и оборудовать объекты системами связи и Wi-Fi в соответствии с требованиями заказчика, а также эксплуатировать устройства и системы связи

результатов на основе знаний о методах метрологии стандартизации и сертификации; способность применять современные программные средства для разработки проектно-конструкторской и технической документации; способность применять знания в области электротехники и электроники для разработки и внедрения технологических процессов, оборудования и оснастки, средств автоматизации и механизации; владение методами оценки свойств и способами подбора материалов, основами расчёта и проектирования элементов и устройств различных физических принципов действия; умение использовать информационные технологии при разработке новых устройств систем обеспечения движения поездов, ремонтного оборудования, средств механизации и автоматизации производства.

Выпускники программы смогут разрабатывать проекты систем и сетей связи, оснащать и оборудовать объекты системами связи и Wi-Fi в соответствии с требованиями заказчика, а также эксплуатировать, обслуживать, ремонтировать и настраивать элементы, устройства и системы связи (прежде всего для объектов транс-

портной инфраструктуры). Предполагается, что за реализацию программы будет отвечать Академия «Высшая инженерная школа» РУТ (МИИТ). «Благодаря таким преимуществам Высшей инженерной школы, как тесная взаимосвязь со специалистами-практиками, проектная деятельность, модульная система обучения и перевёрнутый учебный план, а также получение студентами профессиональных сертификатов, возможна наиболее полноценная реализация данной образовательной программы», – подчеркнул Александр Горелик.

Мнение представителей отрасли

Необходимость открытия новой программы «Радиотехнические системы на железнодорожном транспорте» в РУТ (МИИТ) отмечают и представители ведущих транспортных компаний и предприятий страны. Так, начальник отделения телекоммуникаций и систем передачи данных АО «Научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт информатизации, автоматизации и связи на железнодорожном транспорте» (АО «НИИАС») Александр Захаров отметил, что обо-

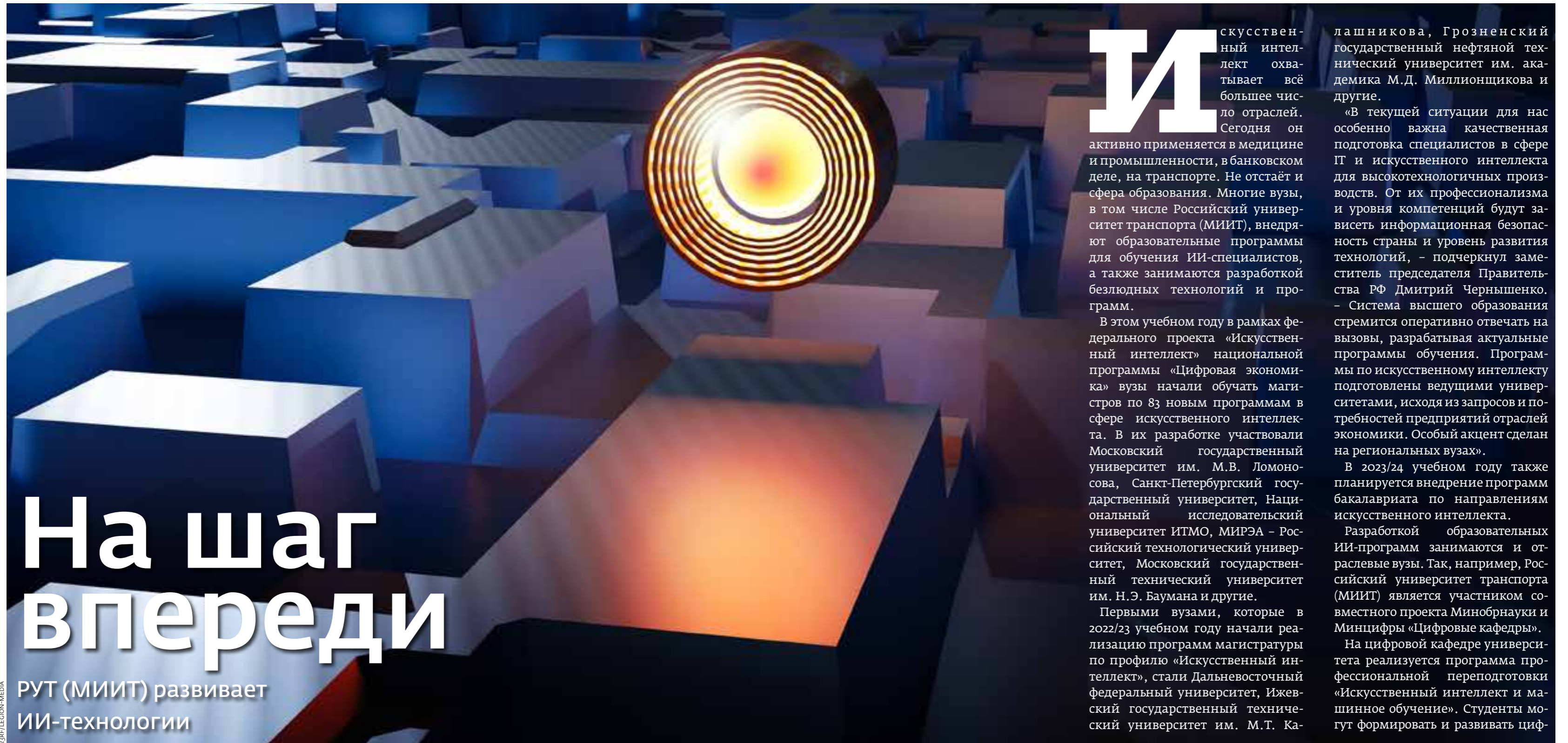
значенные в программе компетенции, которыми будет владеть выпускник, очень востребованы на производстве. «Сейчас ими владеют только единичные профессионалы старшего поколения, но им достаточно сложно покрывать весь спрос и успевать за технологическими трендами. Молодые же специалисты разбираются в системном вопросе поверхностно и совсем не знакомы со спецификой железнодорожного транспорта. Представленная программа очень актуальна, и мы готовы оказать всестороннюю поддержку её внедрению», – подчеркнул он.

Также готовность оказать поддержку программе выразили главный инженер ОАО «Объединённые электротехнические заводы» Евгений Гоман, главный инженер Московской дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД» Мырзажан Сансызбаев и другие участники круглого стола.

По словам первого проректора РУТ (МИИТ) Владимира Тимонина, детальная проработка содержания образовательной программы состоится в ближайшее время в тесном взаимодействии с представителями отраслевых компаний.

ПУЛЬТ

Юлия Антч



На шаг вперед

РУТ (МИИТ) развивает
ИИ-технологии

Искусственный интеллект охватывает всё большее число отраслей. Сегодня он активно применяется в медицине и промышленности, в банковском деле, на транспорте. Не отстаёт и сфера образования. Многие вузы, в том числе Российский университет транспорта (МИИТ), внедряют образовательные программы для обучения ИИ-специалистов, а также занимаются разработкой безлюдных технологий и программ.

В этом учебном году в рамках федерального проекта «Искусственный интеллект» национальной программы «Цифровая экономика» вузы начали обучать магистров по 83 новым программам в сфере искусственного интеллекта. В их разработке участвовали Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова, Санкт-Петербургский государственный университет, Национальный исследовательский университет ИТМО, МИРЭА – Российский технологический университет, Московский государственный технический университет им. Н.Э. Баумана и другие.

Первыми вузами, которые в 2022/23 учебном году начали реализацию программ магистратуры по профилю «Искусственный интеллект», стали Дальневосточный федеральный университет, Ижевский государственный технический университет им. М.Т. Ка-

лашикова, Грозненский государственный нефтяной технический университет им. академика М.Д. Миллионщикова и другие.

«В текущей ситуации для нас особенно важна качественная подготовка специалистов в сфере IT и искусственного интеллекта для высокотехнологичных производств. От их профессионализма и уровня компетенций будут зависеть информационная безопасность страны и уровень развития технологий, – подчеркнул заместитель председателя Правительства РФ Дмитрий Чернышенко. – Система высшего образования стремится оперативно отвечать на вызовы, разрабатывая актуальные программы обучения. Программы по искусственному интеллекту подготовлены ведущими университетами, исходя из запросов и потребностей предприятий отраслей экономики. Особый акцент сделан на региональных вузах».

В 2023/24 учебном году также планируется внедрение программ бакалавриата по направлениям искусственного интеллекта.

Разработкой образовательных ИИ-программ занимаются и отраслевые вузы. Так, например, Российский университет транспорта (МИИТ) является участником совместного проекта Минобрнауки и Минцифры «Цифровые кафедры».

На цифровой кафедре университета реализуется программа профессиональной переподготовки «Искусственный интеллект и машинное обучение». Студенты могут формировать и развивать циф-



ровые компетенции, необходимые в транспортной сфере, в частности создавать нейросети на основе искусственного интеллекта.

«Проект «Цифровые кафедры» – это очень своевременная инициатива, поскольку степень цифровизации практически всех процессов сейчас крайне высокая. Если раньше достаточно было уметь работать с текстовыми файлами, то теперь практически любой специалист должен обладать навыками создания веб-сайтов

и работы с базами данных, – рассказал проректор РУТ (МИИТ) Виталий Борщ. – Если заглянуть на пять – семь лет вперёд, то станет понятно, что специалист, который условно занимается обслуживанием транспортных средств или проектированием программных продуктов, должен уметь создавать простейшую нейросеть для решения соответствующих практических задач. Это станет базовой грамотностью, поэтому и будут запущены программы

профпереподготовки, которые позволят «прокачать» цифровые навыки обучающихся».

Кроме того, РУТ (МИИТ) в рамках программы стратегического академического лидерства «Приоритет-2030» планирует реализовать проект «Нейротехнологии, искусственный интеллект и предиктивная аналитика для транспорта и логистики». Он предусматривает, что при поддержке ОАО «РЖД» и других транспортных компаний будет открыт ряд

Важна качественная подготовка специалистов в сфере IT и искусственного интеллекта для высокотехнологичных производств. От их профессионализма будут зависеть информационная безопасность страны и уровень развития технологий

РУТ (МИИТ) в рамках программы стратегического академического лидерства «Приоритет-2030» планирует реализовать проект «Нейротехнологии, искусственный интеллект и предиктивная аналитика для транспорта и логистики»

программ ДПО в областях математики для анализа данных, интеллектуального управления логистическими потоками, цифровых технологий в логистике и цепях поставок, предиктивной аналитики и машинного обучения на транспорте, разработки программного обеспечения, использующего возможности искусственного интеллекта.

В планах университета – разработка образовательных программ высшего образования и дополнительных профессиональных программ в области ИИ и предиктивной аналитики, автономного судовождения. Кроме того, планируется разработать интеллектуальную систему освоения цифровых компетенций в сфере транспорта и логистики, где индивидуальную образовательную траекторию обучающихся формирует нейросеть.

Для студентов также проводятся открытые лекции по искусственному интеллекту. Так, например, в октябре в академии «Высшая инженерная школа» РУТ (МИИТ) ведущий научный сотрудник Самарского федерального научного центра РАН, сопредседатель комитета по искусственному интеллекту научно-образовательного центра мирового уровня «Инже-

нерия будущего» Пётр Скобелев выступил с лекцией «Эмерджентный искусственный интеллект для управления ресурсами в реальном времени на основе онтологий и мультиагентных технологий». В ходе занятия участники получили представление о новом видении Индустрии 5.0 / Общества 5.0, оработали постановку задач создания сложных интеллектуальных систем управления, узнали принципы построения эмерджентного интеллекта, онтологий и мультиагентных технологий для управления ресурсами, рассмотрели модели и методы коллективного принятия решений, познакомились с подходами к разработке гипотез и математических моделей для решения задач в области транспорта.

Интеллектуальная помощь отрасли

В РУТ (МИИТ) действует научно-исследовательская лаборатория «Грузовая и коммерческая работа» (НИЛ ГKR), на базе которой сформирован центр «Интеллектуальные транспортные системы и технологии». Там осуществляются разработка, внедрение и сопровождение перевозочных технологий, цифровых технологий

и автоматизированных систем в области транспортной логистики. Основными разработками являются системы, находящиеся в постоянной эксплуатации в ОАО «РЖД»: Единая автоматизированная система актово-претензионной работы (ЕАСАПР), Автоматизированная система оперативного контроля и анализа качества коммерческой работы и безопасности грузовых перевозок (АСКМ), Автоматизированная система терминально-складской деятельности (АС ТЕСКАД). На все разработки НИЛ ГKR получены свидетельства о государственной регистрации программ для ЭВМ.

В настоящее время лаборатория работает в направлении создания систем искусственного интеллекта в рамках программы «Цифровая железная дорога» ОАО «РЖД», среди которых интеллектуальный коммерческий осмотр поездов и вагонов. Проект направлен на обеспечение возможности применения безлюдной технологии при проведении коммерческого осмотра поездов и вагонов на станциях отправления (при приёме порожних и гружёных вагонов к перевозке), в пути следования, а также на станциях назначения.

Юлия Антич



Эталон обучения

Отраслевые вузы превратятся в кампусы мирового уровня

В ближайшие годы в России будут созданы межвузовские кампусы мирового уровня. В настоящее время ведётся соответствующий отбор университетов. В числе кандидатов – отраслевые вузы.

Проект по созданию сети межвузовских кампусов в России был утверждён Правительством РФ в августе 2021 года. В рамках национального проекта «Наука и университеты» на строительство не менее 30 кампусов до 2030 года из федерального бюджета планируется выделить 36 млрд руб. Остальная часть средств должна быть инвестирована региональным бизнесом и бюджетами территорий.

Предполагается, что на многофункциональных территориях слушатели смогут получать образование, заниматься инновационными разработками и научным творчеством. «Кампусы станут мощными точками роста науки, образования и инноваций», – заявил ранее на заседании правительства премьер-министр Михаил Мишустин.

Отбирает университеты межведомственная рабочая группа Минобрнауки, состоящая из представителей Минфина, Минэкономразвития и Минстроя, а также финансирующих организаций и экспертного сообщества. «За право создать кампусы мирового уровня борются многие университеты и субъекты Российской Федерации. Они активно включились в эту работу», – отметил Михаил Мишустин.

Приоритет отдаётся городским агломерациям, где проживают не менее 300 тыс. человек и расположено не менее четырёх образовательных организаций высшего образования.

«Создавая сеть кампусов в России, нам необходимо отталкиваться от лучших мировых практик. Это, например, кампус Венского экономического университета или кампусы в Женеве и польском городе Лодзь», – прокомментировал вице-премьер Дмитрий Чернышенко.

В первую волну конкурса заявки на участие подали 27 образовательных организаций из 22 субъектов страны. В итоге были отобраны восемь проектов – кампус Московского государственного технического университета им. Н.Э. Баумана (проектирование и строительство ведутся в рамках адресной инвестиционной программы Москвы), кампус Новосибирского государственного университета (проектирование ведётся за счёт средств внебюджетных источников), межвузовский кампус мирового уровня в Томске, планируемый к реализации по модели концессии. Также в ближайшие годы кампусы мирового уровня будут построены в Калининграде, Нижнем Новгороде, Уфе, Челябинске и Екатеринбурге. В совокупности они позволят в 2024–2025 годах ввести более 35 тыс. новых мест и создать современную инновационную инфраструктуру в ведущих образовательных центрах России.

В этом году университеты также формировали заявки. Так, во вторую волну подано 39 таких заявок из 34 регионов страны. В частности, за победу борется экспертное сообщество Хабаровского края, включая Дальневосточный государственный университет путей сообщения (ДВГУПС). Межвузовский студенческий кампус в Хабаровске является одним из основных проектов флагманской инициативы «Край инноваций и новых возможностей», входящей в состав Стратегии развития Хабаровского края до 2026 года. Реализация этого проекта направлена на



создание условий для формирования научно-исследовательской, образовательной и креативно-рекреационной инфраструктуры, обеспечивающей качественный и количественный рост профессиональных кадров на Дальнем Востоке. Согласно предварительным планам, межвузовский кампус в Хабаровске будет состоять из двух кластеров. Строительство первого из них планируется вести с 2023 по 2025 год. Он будет включать в себя уже существующие мощности Тихоокеанского государственного университета (ТОГУ) и Хабаровского государственного университета экономики и права (ХГУЭиП). Общая площадь этого кластера составит 213 тыс. кв. м. Там пла-

нируется провести реконструкцию существующих учебных зданий ТОГУ и ХГУЭиПа, возвести научно-образовательный и лабораторный корпус, а также построить объекты спортивной инфраструктуры.

Второй кластер, реализация которого начнётся в 2027 году, расположится в центре Хабаровска рядом с Педагогическим институтом ТОГУ. Там планируется построить научно-учебный и деловой центры с масштабным атриумом площадью около 83 тыс. кв. м. Кроме того, этот кластер будет учитывать межвузовское взаимодействие Педагогического института ТОГУ с другими университетами – Дальневосточным государственным

На многофункциональных территориях слушатели смогут получать образование, заниматься инновационными разработками и научным творчеством. Кампусы станут мощными точками роста науки, образования и инноваций

Новосибирский государственный технический университет и Сибирский государственный университет путей сообщения подали заявку в Министерство науки и высшего образования РФ на создание инженерно-технологического кампуса мирового уровня

медицинским университетом, ДВГУПСом и Дальневосточным институтом управления Российской академии народного хозяйства и государственной службы.

Ещё одна заявка – из Новосибирска. Новосибирский государственный технический университет (НГТУ-НЭТИ) и Сибирский государственный университет путей сообщения (СГУПС) подали совместную заявку в Министерство науки и высшего образования РФ на создание инженерно-технологического кампуса мирового уровня. Она предполагает создание для совместного использования вузами инфраструктуры кампуса из двух географически разделённых частей. Суммарный объём инвестиций оценён в 11,4 млрд руб., около 40% которых планируется привлечь из госбюджета.

«Цель – создать современный кампус, соответствующий университетам мирового уровня, чтобы в нём основные процессы были реализованы на высоком уровне: это образовательный процесс, создание комфортной среды для проживания студентов и возможность для них получать большую практику в разработке, конструировании и решении предпринимательских задач. Должны быть созданы технологическая и производственная зоны», – сообщил ректор НГТУ-НЭТИ Анатолий Багаев.

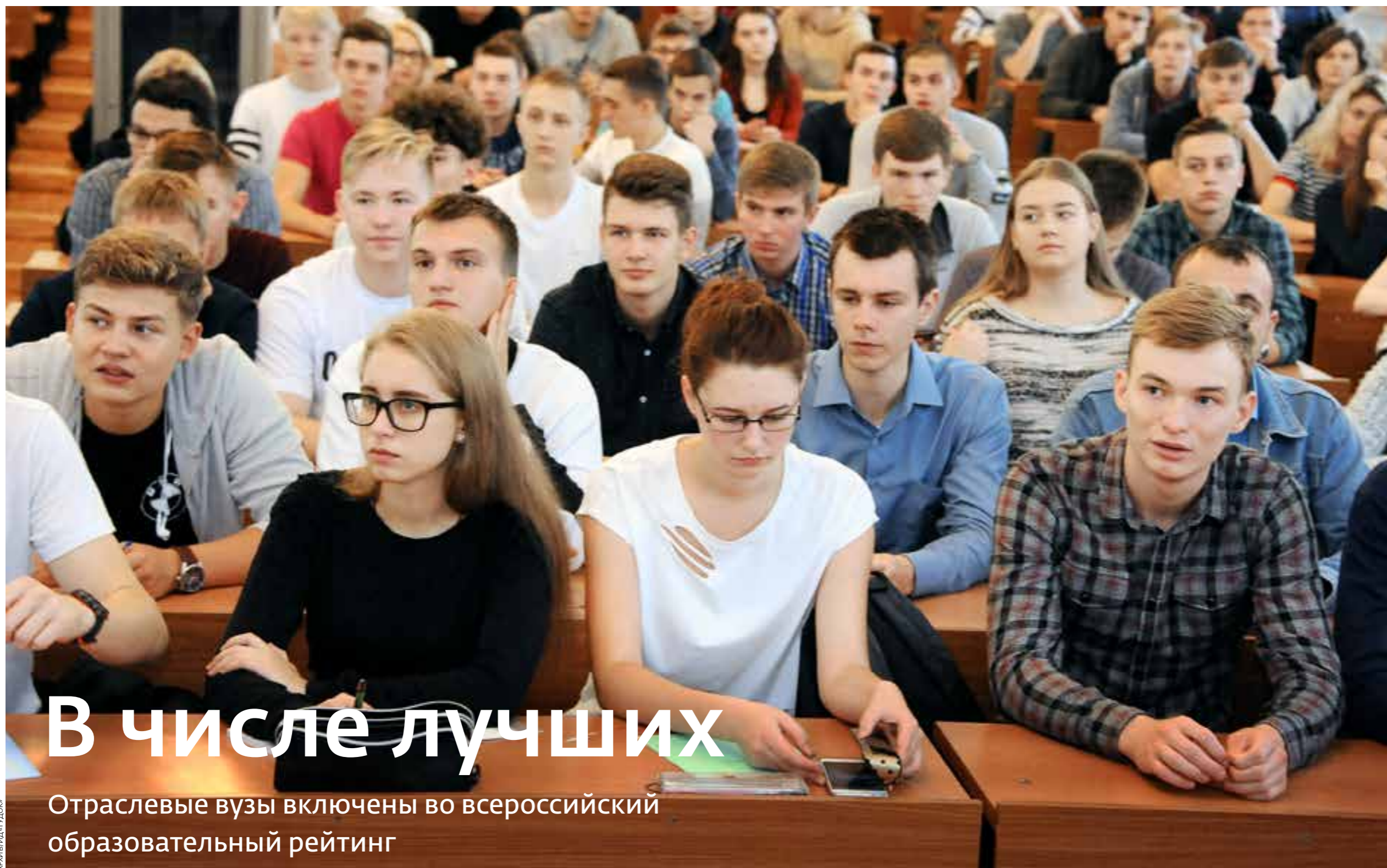
По словам ректора СГУПСА Алексея Манакова, вузам необходимы технопарки, небольшие опытные производства, чтобы доводить разработки до коммерческой реализации. И у двух университетов уже есть совместные научные проекты в области транспорта, энергетики и машиностроения.

Особенностью проекта является то, что территории вузов не граничат друг с другом. НГТУ-НЭТИ расположен в левобережной части Новосибирска, СГУПС – в правобережной. Правда, менее чем в километре от СГУПСА находится здание колледжа НГТУ-НЭТИ (бывший Сибирский политехнический колледж). «Наш университет долгое время располагался только на левом берегу Оби в Новосибирске – и жилой кампус, и учебный кампус, но с недавних пор у нас появилась площадка и на правом берегу, в непосредственной близости от СГУПСА. Когда был объявлен конкурс, мы совместно с ними решили такую заявку подать», – рассказал проректор по учебной работе НГТУ-НЭТИ Сергей Чернов.

В презентационных материалах проекта кампуса говорится о создании совместных центров инновационного производства и внедрения новых технологий в сфере импортозамещения. Всего планируется построить объекты площадью 53 тыс. кв. м, реконструировать – ещё 295,7 тыс. В НГТУ-НЭТИ, в частности, предполагается возведение многофункционального центра и нового общежития. В СГУПСе – многофункционального учебно-производственного центра и технологических мастерских. Планируется, что ежегодно через новые лаборатории, проектные офисы и центры будут проходить до 4,5 тыс. человек, обучающихся по программам дополнительного профессионального образования.

Победители конкурса во второй волне заявок будут объявлены в начале декабря 2022 года.

Юлия Антич



В числе лучших

Отраслевые вузы включены во всероссийский образовательный рейтинг

Все отраслевые университеты вошли в рейтинг лучших вузов страны по версии крупнейшей российской компании интернет-рекрутмента HeadHunter (hh.ru). Таким образом, университеты успешно выполняют задачу по включению в ведущие образовательные рейтинги, предусмотренную Концепцией подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 года.

Методология рейтинга

В рейтинг HeadHunter вошли 372 университета. Уникальность исследования в том, что оно охватывает весь спектр высшего образования в России. В нём представлены как государственные, так и частные вузы самого разного профиля – экономического, медицинского, педагогического, транспортного.

«Рейтинг в равной степени рассчитан на будущих студентов, на работодателей и на вузы. Абитуриенты получают помощь с ориентирами, компании – список самых востребованных вузов, выпускники которых уже достигли успехов на рынке труда и показывают реальный результат для бизнеса, а учебные заведения – престижный инструмент привлечения новых студентов», – прокомментировала руководитель молодежного направления hh.ru Ирина Святицкая.

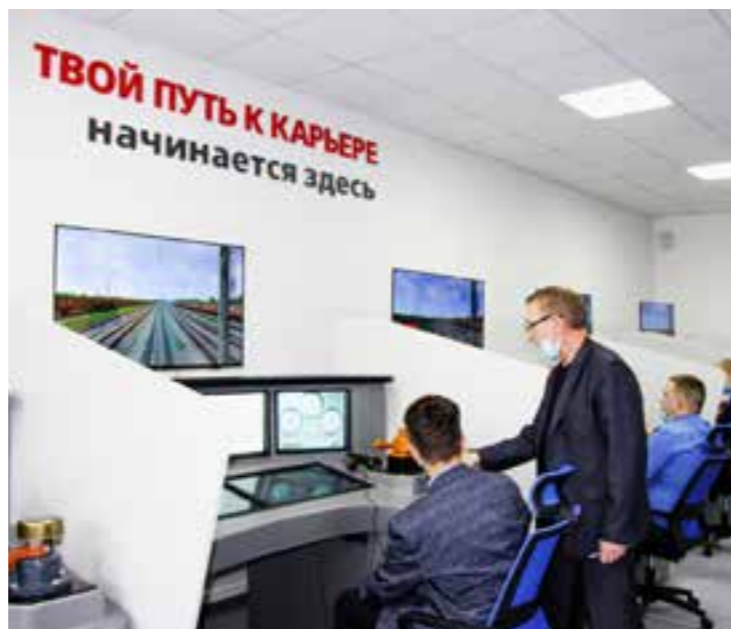
Рейтинг включает в себя пять параметров: популярность вуза в своём регионе (доля числа выпускников вуза от общего числа выпускников вузов одного региона); востребованность выпускников вуза у работодателей (среднее число приглашений на собеседования, полученных одним выпускником вуза от работодателей на hh.ru в 2022 году); относительный уровень ожидаемых зарплат выпускников вуза (отношение медианного значения зарплаты, указанной в резюме выпускников вуза, к медианному значению зарплаты, указанной в резюме выпускников вузов одного региона); стаж (среднее число месяцев опыта работы, указанных в резюме выпускника вуза); текущая трудоустроенность (доля числа выпускников, в резюме которых есть хотя бы одно место работы с открытой датой окончания, от общего числа резюме выпускников вуза).

«Анализировались анкеты тех соискателей, которые указали в них, что окончили вуз в 2021–2022

Образование



АЛЕКСАНДР САВЕРКИН/ИД «ГУДОК»



АЛИНА ЕМЕЛЬЯНОВА/ИД «ГУДОК»



АРХИВ/ИД «ГУДОК»

годах. Мы не рассматривали резюме, в которых совокупный опыт работы превышал 12 лет. Это позволило исключить нерелевантные», – отметил старший аналитик службы исследований hh.ru Александр Ильин.

Рейтинг лучших вузов страны возглавил Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики» (НИУ ВШЭ). «Серебро» – у Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ, «бронза» – у Московского финансово-промышленного университета «Синергия».

В пятёрку лидеров также вошли Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого и Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова.

В рейтинг включены все восемь железнодорожных вузов и Российский университет транспорта (МИИТ).

Самую высокую строчку среди транспортных вузов занял РУТ (МИИТ). Он расположился на 60-м месте, набрав 101,7 балла (отставание от лидера рейтинга – 4,5 балла). При этом выпускники РУТ (МИИТ), по данным исследования, рассчитывают на такую же зарплату, как и выпускники НИУ ВШЭ, – 70 тыс. руб. Дальневосточный государственный университет путей сообщения расположился на 90-м месте, Петербургский (ПГУПС) – на 144-м.

Следом идут Уральский государственный университет путей сообщения (УрГУПС) – 186-е место; Ростовский государственный университет путей сообщения – 214-е место; Иркутский государственный университет путей сообщения – 227-е место.

На 267-й строчке – Самарский государственный университет путей сообщения, на 281-й – Сибирский государственный университет путей сообщения (СГУПС).

Последний из отраслевых вузов, представленных в рейтинге, – Омский государственный университет путей сообщения. Он расположился на 344-м месте. Показатель востребованности выпускников отраслевых вузов на порядок выше, чем у некоторых лидеров рейтинга. Так, большинство транспортных университетов получили по 8–9 баллов и выше, классические – в среднем 6–7 баллов.

«Продвижение транспортного образования – общая задача отраслевых вузов. Достижение достойных позиций в международных и общероссийских рейтингах – наш приоритет на сегодня. И мы с этим справляемся», – отметил президент Ассоциации высших учебных заведений транспорта Борис Лёвин.

В отраслевых университетах уверены – включение их в рейтинг HeadHunter не случайно. «В нашем вузе студенты не только получают качественное современ-

Продвижение транспортного образования – общая задача отраслевых вузов. Достижение достойных позиций в международных и общероссийских рейтингах – наш приоритет на сегодня. И мы с этим справляемся

ное образование, но и ведут активное саморазвитие на инновационных площадках, в творческих коллективах, тренируют свои управленческие навыки на практике. Весь полученный опыт, несомненно, даёт существенный вклад в построение дальнейшей карьерной траектории студентов», – отметили в пресс-службе СГУПСа.

Как отметили в УрГУПСе, многие студенты вуза находят работу по специальности ещё до завершения обучения и получения диплома. И абсолютно все выпускники вуза участвуют в процедуре содействия трудоустройству. Представители ведущих компаний и кадровых агентств беседуют с каждым персонально, предлагают расширенный социальный пакет, программу карьерного роста, возможность получить ипотеку на хороших льготных условиях. «Конечно же, при распределении в первую

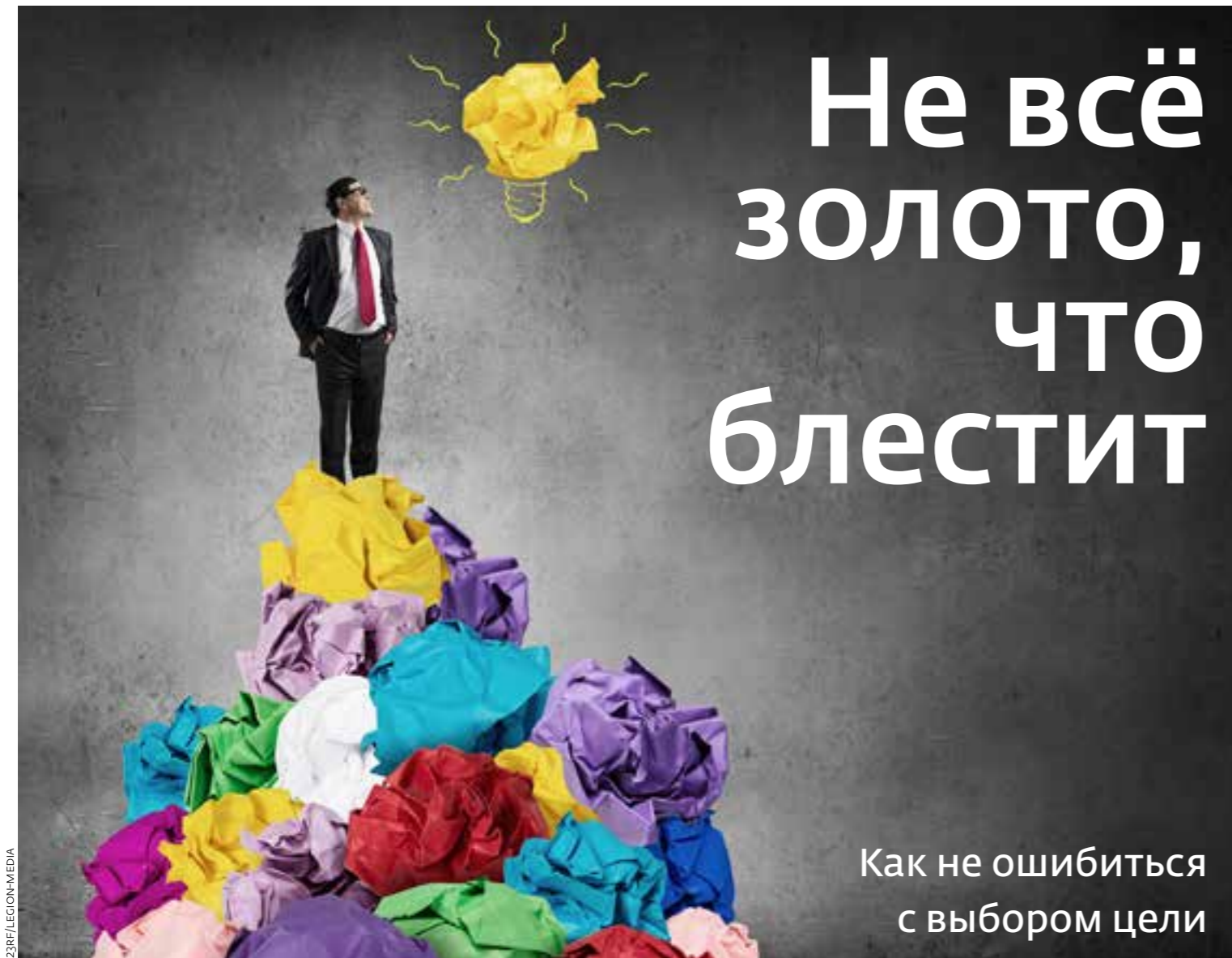
очередь учитываются пожелания самого студента – где он хочет работать, в каком городе и на каких условиях. При этом более 90% выпускников УрГУПСа идут работать по специальности», – подчеркнули в университете.

Два крупнейших отраслевых вуза – РУТ (МИИТ) и ПГУПС – также ведут системную работу по включению в ведущие образовательные рейтинги. Так, оба учебных заведения в этом году включены в Московский международный рейтинг вузов «Три миссии университета». Рейтинг учитывается при оценке конкурентоспособности российского высшего образования и является одним из индикаторов реализации программы «Научно-технологическое развитие Российской Федерации». «Один из приоритетов утверждённой программы развития РУТ (МИИТ) связан с обеспечением глобальной конкурентоспособности университета, в том числе через попадание в

рейтинги. Для этого мы развиваем международную деятельность, повышаем публикационную активность преподавателей и, конечно, качество образования», – подчеркнул ректор РУТ (МИИТ) Александр Климов.

ПГУПС также был включён в рейтинг Quacquarelli Symonds (QS). «Сегодня вектор государственной политики такой, что высшие учебные заведения страны должны быть представлены в рейтингах. Поэтому мы, конечно, заявляемся, участвуем, – рассказал ректор ПГУПСа Александр Паньчев. – Мы единственный транспортный вуз страны, который компания QS включила в престижный рейтинг «QS University Rankings: Восточная Европа и Центральная Азия», куда вошли 300 лучших университетов из 26 стран. Мы занимаем неплохую позицию 251–300».

Юлия Антич



Не всё ЗОЛОТО, ЧТО БЛЕСТИТ

Как не ошибиться
с выбором цели

Многие люди очень часто бросают начатые дела, когда появляется более интересный проект. Но и его тоже не доводят до конца. Специалисты отмечают, что такое состояние называется «синдром блестящего объекта».

Что это такое и насколько он вреден, разобрался «Пульт управления».

Под определением «синдром блестящего объекта» подразумевают склонность следовать новым идеям или трендам, не оценив их потенциал. При этом человек оставляет текущие дела и ничего не доводит до конца.

Это не серьёзное заболевание, но из-за него страдают продуктивность и качество работы специалиста.

«Если вы хоть раз ловили себя на желании воплотить прямо сейчас новую идею, без раздумий бросив текущие дела, скорее всего, вы столкнулись с синдромом блестящего объекта. Само по себе стрем-

Причиной такого поведения может быть то, что ваш стиль жизни и ваши привычки не соответствуют целям, которых вы хотите достичь. Поэтому вам ничего не стоит от них отказаться и переключиться на что-то новое

ление к новому и интересному – хорошее качество, но если список нереализованных идей и задач только растёт, это может быть следствием прокрастинации», – говорит разработчик теории адаптивного интеллекта, эксперт по брендингу Валерий Гут.

Специалисты отмечают, что причины такого поведения бывают разные. Например, это может быть связано с отсутствием профессионального опыта, поиском себя, боязнью упустить успешный проект или с тем, что человек постоянно сравнивает себя с другими. «Причиной такого поведения может быть то, что ваш стиль жизни и ваши привычки не соответствуют целям, которых вы хотите достичь. Поэтому вам ничего не стоит от них отказаться и переключиться на что-то новое», – говорит Валерий Гут.

При этом последствия погони за всем сразу могут быть печальными. Человек с таким синдромом очень часто не достигает своих целей и не доводит свои дела до конца. Также он чаще всех подвержен синдрому эмоционального выгорания и впустую тратит деньги на проекты или обучение, которое потом оказывается ему не нужным.

Избавиться от этого синдрома можно самостоятельно. В первую очередь важно расставить приоритеты и определить свои потребности.

«Не всегда удаётся правдиво ответить себе на вопрос: «Для чего мне это нужно?» Постарайтесь честно отвечать себе, для чего и почему вы решили заниматься именно этим делом. Хотите ли вы больше зарабатывать или хотите раскрыть свой творческий потенциал? Когда вы будете честны перед собой, вам легче будет доводить дело до конца, вы начнёте понимать, ради чего стараетесь, зачем вам нужно закончить начатое», – говорит врач-психотерапевт Рушель Блаво.

Можно вести дневник. Автор книги «Мечтать не вредно» Барбара Шер считает, что такой метод помогает фиксировать идеи, которые приходят в голову. Потом их можно проанализировать и подумать, нужно ли запускать их как проект или нет.

«Осознайте, что всё то, что «блестит», не всегда лучше старого и знакомого. Да, новый проект выглядит привлекательно, возможно, вам обещают головокружительный успех и внушительную заработную плату. Однако зачастую такие обещания не являются

правдой и со временем вы также остынете к проекту и захотите новых побед. Важно понять, что в любом деле ничего не даётся легко и со стороны «блестящий» проект может оказаться в разы хуже, чем ваше дело, к которому вы просто на какой-то момент потеряли интерес. Постарайтесь найти что-то новое и интересное в уже имеющемся у вас деле, какие-то новые, нестандартные пути работы – возможно, это то, что поможет вам снова загореться старым делом», – считает Рушель Блаво.

Если вы работаете в команде, очень важно при планировании посоветоваться с коллегами. Специалисты отмечают, что сам процесс проговаривания очень помогает отсеивать лишнее, а коллеги могут дать хороший совет. «Не гонитесь за яркой неизвестностью, сосредоточьте свои силы в настоящем и постарайтесь получить максимальное удовольствие от процесса и достижения целей. Конечно, иногда нужно рисковать, брать новые перспективные проекты, начинать что-то другое. Однако всегда возвращайтесь к первому, самому важному вопросу: «Для чего мне это действительно нужно?» – говорит Рушель Блаво. **ПУЛЬТ**

Дарья Чикиркина



WIKIPEDIA.ORG.RU

Обмен мнениями



АРХИВ/ИД «ГУДОК»

Как проходил Съезд железнодорожников, приуроченный к десятилетию Октябрьской революции

В октябре – ноябре 1927 года, 95 лет назад, в Москве прошёл торжественный Съезд железнодорожников, приуроченный к десятилетию Октябрьской революции. Это событие оказалось единственным в своём роде и ознаменовало важную веху в истории советского железнодорожного транспорта. «Пульс управления» публикует уникальные архивные материалы – выдержки из отчётного доклада наркома путей сообщения Яна Рудзутака в сопровождении научного комментария.

Проходивший в Москве съезд был важен сразу по нескольким причинам. Во-первых, его можно назвать одним из последних независимых и свободных профессиональных собраний, на котором были представлены не только все органы управления Народного комиссариата путей сообщения (кстати, весьма различные по своему составу и по пересечениям прав и обязанностей), но и рядовые труженики железных дорог (все, кого в то время называли рабочими-железнодорожниками или железнодорожным пролетариатом) – от обходчиков путей до истопников. Во-вторых, существовавшие проблемы во всех отраслях железнодорожного дела не скрывались и обсуждались на этом съезде весьма открыто, в том числе и в духе конструктивной критики.

Наконец, в-третьих, вместе с железнодорожниками работали весьма представительные делегации от всех смежных наркоматов, в том числе важнейшего – тяжёлой промышленности.

Отчётный доклад, исчерпывающий и растянувшийся на три заседания, представил нарком путей сообщения Ян Эрнестович Рудзук: «Ещё пять лет назад перед нами стоял трудный выбор, который мы, можно сказать, до хрипоты обсуждали с товарищами, – каким быть нашему железнодорожному транспорту в будущем. Надо признать, что сейчас такого выбора у нас нет – за нас его в итоге сделала сама история, но многие товарищи (и я в их числе) испытывают глубокую благодарность за возможность такой продук-

тивной дискуссии... Наша высокая цель – построить первый в мире социалистический транспорт – нигде не исчезла. Рискну даже предположить, и пусть это не покажется самонадеянным, что сейчас мы стоим к ней гораздо ближе, чем хотя бы год назад... Мы выбрали один путь, по которому и движемся сегодня. Разумеется, можно возразить об отсутствии другого пути, о том, что не были как следует проработаны многие планы и проекты, которые те же пять лет назад обсуждались товарищами. Я могу сказать на это, что, конечно, выбранная нами дорога далеко не единственная из возможных и другие нам пришлось оставить в стороне волевым усилием, но это вовсе не означает, что наши ключевые решения принимались без учёта мнений других товарищей. Я уверенно утверждаю, что принцип демократического централизма восторжествовал и на железных дорогах».

Что же имел в виду нарком? Первые пять лет существования советской власти, с 1917 по 1922 год, всерьёз обсуждалась возможность «перекраивания» железнодорожных маршрутов, связанная в том числе с восстановлением железнодорожного дела после Гражданской войны, когда, согласно многим подсчётам, можно было примерно с одинаковыми затратами как восстановить старые железные дороги, так и проложить новые. Однако от более рискованного варианта отказались в пользу ставших уже привычными магистралей, которые необходимо было реконструировать.

С этой точки зрения советские железные дороги являлись в полном смысле слова преемниками российских, дореволюционных. Сложнее обстояло дело с тем, что Ян Рудзук будет называть социализацией транспорта.

С одной стороны, система управления была в корне изменена (и о некоторых важнейших изменениях нарком говорил сам), но, с другой, к примеру, железнодорожные профсоюзы оказались практически лишены всех прав и были по факту подчинены структурам НКПС, хотя изначально предполагалось оставить за ними известную долю независимости. Другим не-



сомненным достижением советских железных дорог в деле социализации стала общедоступность железнодорожного транспорта: введение льготной тарифной сетки, которое позволило многим категориям граждан пользоваться поездами практически бесплатно. Это достижение представлялось едва ли не важнейшим и сохранилось вплоть до последних дней существования Советского Союза.

Вот как оценивал Ян Рудзутак национализацию железных дорог: «В первый год НЭПа было много споров о том, стоит ли возвращать частное управление на железной дороге. Нам удалось отстоять их государствен-

ный характер в неприкосновенности. Идёт ли речь о пассажирском или грузовом транспорте, мы можем быть уверены, что наши поезда обслуживают прежде всего интересы трудящихся... В последние годы часто раздаётся критика, что, дескать, согласование различных планов по ведению народного хозяйства сковывает инициативность железнодорожников, ограничивает их свободу. Лично мне, однако, трудно согласиться с этим. Никто не станет спорить, что в любом плановом подходе есть элемент ограничения. Но вместе с тем задаётся и направление на развитие транспорта и на учёт пассажирского и грузового пото-

Никто не станет спорить, что в любом плановом подходе есть элемент ограничения. Но вместе с тем задаётся и направление на развитие транспорта и на учёт пассажирского и грузового потока, наконец, и на распределение мощностей

ка, наконец, и на распределение мощностей. Главное здесь, товарищи, сохранять золотую середину между подходом с частной инициативой (хотя частных как таковых на железных дорогах у нас нет, но это не означает, что мы отказываемся от какой бы то ни было самостоятельности) и чрезмерным огосударствлением и мелочным планированием, которое действительно в будущем может связать нас по рукам и ногам. Конечно, от этого надо уходить».

Здесь нарком также был прав. Советские железные дороги пока ещё сохраняли определённую степень независимости, которая была необходима для их нормального развития (или, как говорила дореволюционная наука о транспорте – для естественного расширения железнодорожной сети).

Однако с точки зрения управления Наркомат путей сообщения всё теснее соединялся с другими ведомствами, в частности, нарком пути по должности

ле и под личным председательством Сталина, оно не могло пойти на открытую конфронтацию с Дзержинским, который обладал огромным символическим авторитетом. После того как наркомом стал Ян Рудзутак, быстро стало расти количество решений, которые продавливались таким довольно примитивным административным способом. Сейчас он воспользовался возможностью обратить на это внимание самого широкого круга товарищей, которые, как он был уверен, в целом поддерживают его: «Не надо думать, что железные дороги служат только пристяжным ремнём происходящих в стране изменений – строительства социализма. Не надо сводить их только к такой вспомогательной роли. Совсем за небольшое время нам удалось и воспитать первое поколение советских рабочих-железнодорожников, и изменить отношение к железнодорожному транспорту среди советских граждан. Народный комисса-

Не надо думать, что железные дороги служат пристяжным ремнём происходящих в стране изменений – строительства социализма. Не надо сводить их только к такой вспомогательной роли. Нам удалось воспитать поколение советских железнодорожников

входил в состав политбюро ЦК партии. Теоретически это давало ему возможность отстаивать интересы железнодорожного транспорта среди тех, кто принимал важнейшие решения о судьбах советского государства. На практике же это часто приводило к тому, что о новых решениях, касающихся железных дорог, наркома просто ставили в известность на заседании политбюро после того, как та или иная мера уже была принята.

В этих условиях нарком не мог обратиться к своим сотрудникам для коллегиального решения (с учётом интересов наркомата), а превращался просто в послушного исполнителя. Думается, здесь очень многое зависело от личности самого наркома. В каком бы составе ни собиралось политбюро, в том чис-

риат путей сообщения всегда слышит обращённые к нему вопросы и предложения и первым откликается на нужды народного хозяйства. Однако это не значит, что самому железнодорожному транспорту не нужна передышка для развития. В последнее время идёт всё больше разговоров об индустриализации Советской республики, и я смело могу заявить, что мы безусловно поддерживаем подобную инициативу, но уже сейчас хотим донести до всех товарищей тот простой факт, что на этом этапе индустриализировать необходимо прежде всего сами железные дороги. После этого мы гораздо быстрее и лучше сможем оказывать помощь всему делу строительства социализма».

Владимир Максаков

Библиотека Корпоративного университета РЖД»



Мартин Томич,
Кара Ригли,
Мейделин
Бортвик, Насим
Ахмадпур и др.
**«ПРИДУМАЙ.
СДЕЛАЙ. СЛО-
МАЙ. ПОВТОРИ.
НАСТОЛЬНАЯ
КНИГА ПРИЁМОВ**

И ИНСТРУМЕНТОВ ДИЗАЙН-МЫШЛЕНИЯ»

Издательство

«Манн, Иванов и Фербер»

2019 год



Олег Замедянский,
БИЗНЕС-ТРЕНЕР
КОРПОРАТИВНОГО
УНИВЕРСИТЕТА РЖД

Личный архив

» Разработка решений охватывает все области нашей жизни: от того, как провести выходные с семьёй, до распределения приоритетов и ответственности на работе. Сегодня мы перешли от решения узкоспециальных проблем к вопросам, связанным с высокой степенью неопределённости, из-за чего зависимость от дизайнерских подходов (инновационного и комплексного решения поставленной задачи) растёт в разных сферах: социальной, экономической, в промышленности. Эта книга придёт по душе любителям прикладных знаний. Каждый перечисленный инструмент можно легко применить на практике и создать решение, переходя от дивергентного мышления (творческого разнообразия предложений) к конвергентному (способности выбрать из этого разнообразия оптимальное решение).

Путь к инновационному решению похож на решение уравнения со множеством переменных. Дизайн начинается с изучения контекста («придумай»): в какой среде существует процесс, какие факторы влияют на количество переменных. Далее создаются наброски и прототипы решения, которые имеют осязаемый вид («сделай»). Когда мы начинаем рассматривать возможные решения проблемы («сломай»), нужно уметь ставить их под сомнение, а это каждый раз новый опыт. Частота повторения этих шагов создаёт возможность отбросить на ранних стадиях бесперспективные решения и быстрее перейти к созданию чего-то лучшего («повтори»).



Томас Эриксон
**«КРУГОМ ОДНИ
ИДИОТЫ.
ЕСЛИ ВАМ
ТАК КАЖЕТСЯ,
ВОЗМОЖНО, ВАМ
НЕ КАЖЕТСЯ»**

Издательство

«Бомбора»

2020 год

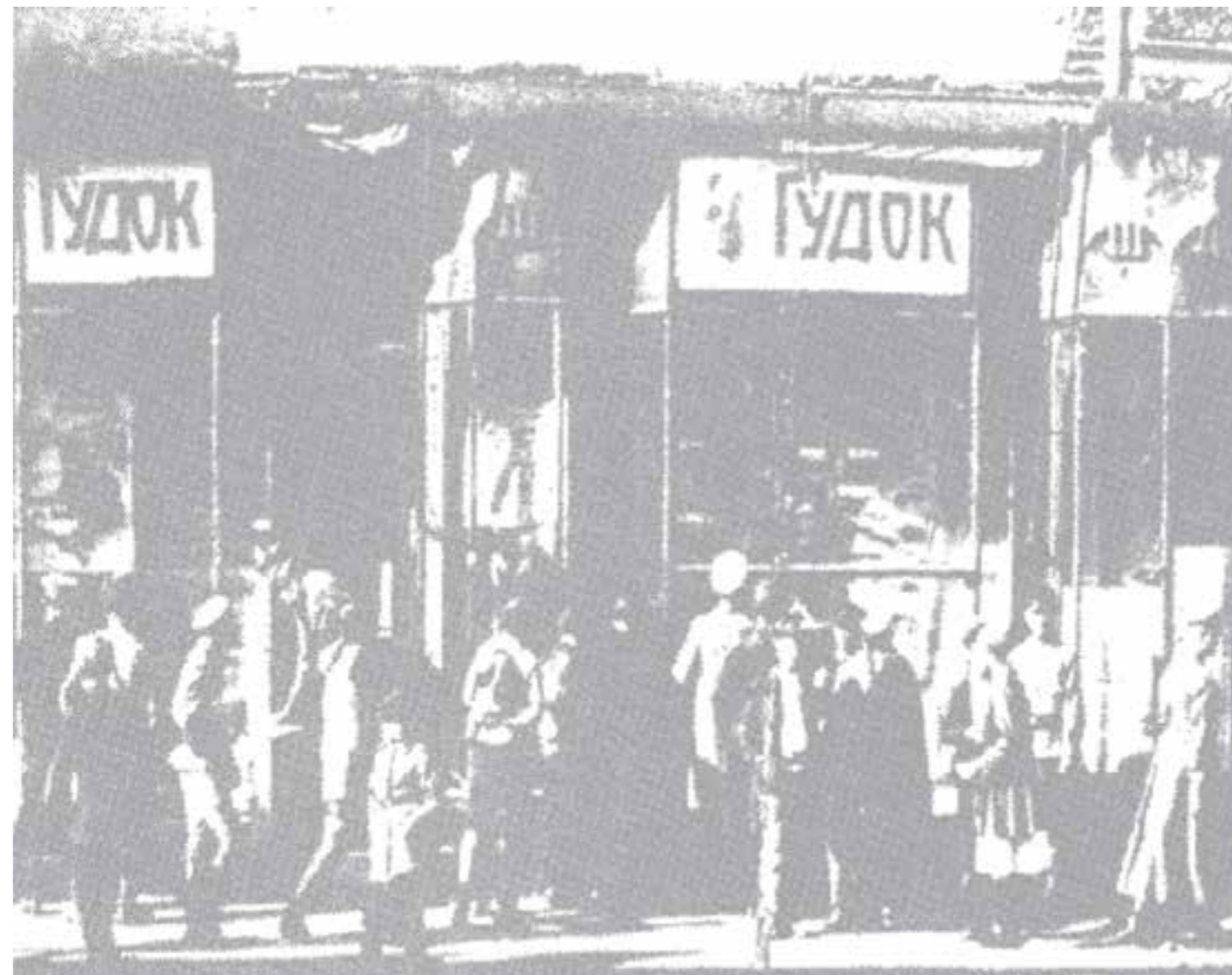


Татьяна Кунова,
ДИЗАЙНЕР ОБРАЗО-
ВАТЕЛЬНЫХ ПРО-
ГРАММ КОРПОРАТИВ-
НОГО УНИВЕРСИТЕТА
РЖД

Личный архив

» «Кругом одни идиоты!» Кто из нас не произносил эту фразу хотя бы единожды в жизни? Люди вокруг нас порой кажутся нам странными, их поведение – ошибочным и необоснованным. Но это ни в коем случае не означает, что они глупые или неправильные, просто они относятся к другому типу личности. Всем, кто хочет научиться понимать тех, кого невозможно понять, рекомендую книгу Томаса Эриксона, шведского психолога и специалиста по коммуникациям, «Кругом одни идиоты...». Конечно, автор не считает людей идиотами, совсем даже наоборот: он пытается объяснить, почему окружающие нас люди кажутся нам странными и как общаться с теми, кто не похож на нас самих. Предлагая несложную методику цветотипирования человеческих характеров, он делит всех на четыре типа: красный, жёлтый, синий, зелёный. Томас Эриксон описывает логику поведения, темперамент, систему ценностей представителей каждого из цветов, предлагает понять, что происходит в чужих головах и душах и чем мы интересны окружающим.

Автор наполнил книгу множеством понятных примеров и советов о том, как реагировать на поведение других людей, как вести себя в конфликтных ситуациях с разными цветовыми типами. Сфера применения знаний, о которых автор пишет в своей книге, не имеет границ, ведь научиться понимать людей – это решающий фактор для достижения своих целей в жизни, какими бы они ни были.



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 ^{ИД}

Издательский дом
