

ПУЛЬТ УПРАВЛЕНИЯ

№ 08 (82) 2022

ЖУРНАЛ ДЛЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ КОМПАНИЙ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

WWW.PULT.GUDOK.RU

Свыше

100

опытных образцов
подвижного состава
испытано за 90 лет
на Экспериментальном
кольце АО «ВНИИЖТ»



Территория развития

ТРАНСПОРТ СТАЛ ВАЖНОЙ ТЕМОЙ НА ВОСТОЧНОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ ФОРУМЕ

СТР. 6

ЭЛЕКТРОННАЯ ВЕРСИЯ СВЕЖЕГО
НОМЕРА ГАЗЕТЫ
ВСЕГДА РЯДОМ,



ВСЕГДА ПОД РУКОЙ



12+

www.gudok.ru/newspaper/

От редакции ➔



Восточный инвестпроект



Новые вызовы, связанные с санкционным давлением на Россию, заставляют ОАО «РЖД» принимать решения быстро. В связи с этим холдинг, не останавливая процесс модернизации прежних направлений грузоперевозок, ищет новые маршруты для переориентации грузовых потоков, уделяет особое внимание развитию Восточного полигона. Согласно проекту Транспортной стратегии РФ до 2030 года, пропускную способность Восточного полигона (БАМ и Транссиб) планируется поэтапно увеличить до 240 млн тонн к 2035 году.

В сентябре во Владивостоке состоялся Восточный экономический форум (ВЭФ-2022), на пленарной сессии которого «Новые возможности Дальнего Востока в меняющемся мире» выступил глава государства. Владимир Путин отметил: «Мы работаем над развитием магистральной инфраструктуры, прежде всего увеличиваем пропускную способность БАМа и Транссиба. <...> Объем перевозок по железной дороге, перевалка

в российских портах растут, а это экспортные доходы, поступления в бюджет, а значит, и дополнительные ресурсы, которые мы в первую очередь направляем на решение социальных проблем граждан».

Генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров на площадке ВЭФ уточнил, что в настоящее время ведутся работы второго этапа модернизации Восточного полигона, причём в условиях роста цен на 30–40% на металлы и другие стройматериалы. В итоге стоимость реализации этого этапа выросла с 720 до 777 млрд руб.

«Нужно создавать резервы пропускной способности для того, чтобы к нам приходили проекты», – добавил он.

Стоимость третьего этапа модернизации, который и предусматривает увеличение пропускной способности до 240 млн тонн в год, глава холдинга оценил в сумму от 2 до 4 трлн руб. Но самое важное заключается не в объёме средств, а в справедливости тарифов на грузовые перевозки. Будут справедливыми тарифы – будут и инвестиции.

ТЕМА НОМЕРА

Восточный полигон



ВАЛЕНТИНА ПЕВЦОВА/ФОНД «РОСКОМПРЕСС»

ОПЕРАТИВКА

4–5 ОТРАСЛЕВЫЕ НОВОСТИ

ТЕМА НОМЕРА

Восточный полигон

6–11 ТЕРРИТОРИЯ РАЗВИТИЯ
Транспорт стал важной темой Восточного экономического форума

12–13 ПРИДАТЬ УСКОРЕНИЕ

В ЧЁМ НУЖДАЕТСЯ
ИНФРАСТРУКТУРА БАМА
И ТРАССИБА

14–17 СТРОЙКА БЕЗ ПЕРЕРЫВА

До 2025 года увеличение погрузки на Забайкальской дороге должно составить 43,4%

«ПРО//ДВИЖЕНИЕ. СИБИРЬ»

18–21 В АКТИВНОМ ПОИСКЕ
ОАО «РЖД» РАЗРАБАТЫВАЕТ
НОВЫЕ СХЕМЫ
ПЛАНИРОВАНИЯ ПЕРЕВОЗОК

Персонал

22–25 СКРЫТЫЕ РЕЗЕРВЫ

ОАО «РЖД» ПОМОГАЕТ
ПРЕДПРИЯТИЯМ
ОТРАСЛИ ПОВЫШАТЬ
ЭФФЕКТИВНОСТЬ

26–29 АКСИОМЕ
БЕЗОПАСНОСТИ НЕ НУЖНЫ
ДОКАЗАТЕЛЬСТВА

Второй сезон
проекта «Аксиома
ответственности 2.0»
завершился в июне

Юбилей

30–33 ИСПЫТАНИЕ
НА ПРОФПРИГОДНОСТЬ
ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОМУ
КОЛЬЦУ АО «ВНИИЖТ» –
90 ЛЕТ

ОБРАЗОВАНИЕ

34–37 КАДРЫ
ДЛЯ ЭКОНОМИКИ

Девять
железнодорожных
кластеров открыли
обучение по программам
профессионалитета

38–41 СТУДЕНЧЕСКИЙ
ИНТЕРНАЦИОНАЛ

ОТРАСЛЕВЫЕ
ВУЗЫ РАЗВИВАЮТ
МЕЖДУНАРОДНОЕ
СОТРУДНИЧЕСТВО

42–45 В НОГУ
СО ВРЕМЕНЕМ

КАК УЧЕБНЫЕ ЗАВЕДЕНИЯ
РЕШАЮТ ПРОБЛЕМУ
ПЕРЕПОДГОТОВКИ КАДРОВ

46–51 УСПЕШНЫЙ СТАРТ
ВЫСШЕЙ ИНЖЕНЕРНОЙ
ШКОЛЕ РУТ (МИИТ)
ИСПОЛНИЛСЯ ГОД

52–55 БЕЗГРАНИЧНЫЕ
ВОЗМОЖНОСТИ
КАК РУТ (МИИТ)
РАЗВИВАЕТ ИНКЛЮЗИВНОЕ
ОБРАЗОВАНИЕ

Здравоохранение

56–59 ВАШЕ ЗДОРОВЬЕ
СЕКРЕТЫ
ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО
ДОЛГОЛЕТИЯ

История

60–63 ОБЪЕДИНЕНИЕ ДОРОГ
КАК СОЗДАВАЛАСЬ СЕТЬ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ
МАГИСТРАЛЕЙ СССР

**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

Бильд-редактор Е.Н. Малышева

Предпечатная подготовка, вёрстка

Т.В. Мациевская

Цветокоррекция М.Ю. Саянов

Корректурa

Заведующая отделом О.В. Подколзина

Над номером работали:

АЛЕКСЕЙ АЛЕЕВ, ЮЛИЯ АНТИЧ,
СЕРГЕЙ ВОЛКОВ, ВИКТОРИЯ ГАДЖИЕВА,
ВЛАДИМИР МАКСАКОВ, ВИТАЛИЙ МАСЛЮК,
АННА ЯКУШЕВА

Фото на обложке:

МАКСИМ КАШИРИН/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: 27.09.2022 г.

Подписано фактически: 27.09.2022 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

Москва, Пекин, Улан-Батор



АЛЕКСЕЙ ДРЖИНИН/ТАСС

Президент России Владимир Путин на трёхсторонней встрече РФ – КНР – Монголия на полях саммита ШОС в Самарканде заявил о необходимости продолжить работу по расширению пропускной способности Улан-Баторской железной дороги. «Среди важнейших совместных

проектов упомяну модернизацию Улан-Баторской железной дороги, которая является важной артерией контейнерных перевозок между Россией, Монголией и Китаем. Полагаем необходимым продолжить работу по расширению пропускной способности этого транспортного ко-

ридора, обновлению путей, подвижного состава и локомотивного парка», – сказал он на встрече с лидером Китая Си Цзиньпином и президентом Монголии Ухнаагийн Хурэлсухом. Глава государства добавил, что на российско-монгольской границе плани-

руется реконструировать пункт пропуска в целях увеличения возможностей транспортировки до 15 млн тонн груза в 2025 году. По словам Путина, Москва, Пекин и Улан-Батор решили продлить ещё на пять лет проект, предполагающий развитие общего экономического коридора. «С учётом уже накопленного опыта сотрудничества на трёхстороннем треке предлагаем сосредоточить усилия на последовательном выполнении программы развития российско-китайско-монгольского экономического коридора, который успешно развивается. Мы условились продлить её на очередной пятилетний период», – сказал глава государства.

Восточный полигон везёт больше

Объём грузоперевозок по Восточному полигону за первые восемь месяцев текущего года вырос на 2,2 млн тонн относительно аналогичного периода 2021 года, сообщили в Telegam-канале холдинга.

По восточному направлению ежедневно отправляется 30 двоящихся поездов весом от 12,6 до 14,2 тыс. тонн.

По словам первого заместителя генерального директора ОАО «РЖД» Сергея Кобзева, «технологии отработаны, такой вес становится нормой».

В релизе указывается, что холдинг фиксирует повышенный спрос на перевозки в восточном направлении и продолжает поиск технологических резервов для наращивания провозной способности.

Помимо этого количество тяжелых поездов – массой свыше 7,1 тыс. тонн – на Восточном полигоне в январе – августе выросло на 62,7% относительно аналогичного периода прошлого года.

«С начала сентября там проследовало уже свыше 640 таких составов», – добавили в компании.



ИВАН ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

НЕ ПРОСТО СЛОВА

Нужно создавать резервы пропускной способности для того, чтобы к нам приходили проекты, если можно так сказать. <...> На хороший темп по стройке на Дальнем Востоке мы вышли в последнее время. <...> В этом году достроим первый этап [Восточного полигона. – Ред.] и входим активно во второй этап, у нас нет никаких сомнений, что мы его реализуем, проект жизненно необходим. <...> Особенности проекта Восточного полигона: второй этап реализуется девять лет, нам уже сегодня кажется, что даже для такой большой инфраструктуры сроки нужно сокращать, нужно стараться реализовывать проекты за четыре-пять лет с момента проектирования, когда понятны процедура, деньги, технологии. «Чёрный лебедь» – это изменение стоимости металлопроката, стоимости строительных материалов. За последние полгода мы видим рост около 30–40%. Это повлияет на стоимость проекта. На сегодняшний момент мы вынесли эти документы, советом директоров утвердили стоимость – была 720 млрд руб., сейчас будет 777 млрд руб.

Олег Белозёров,
генеральный директор – председатель
правления ОАО «РЖД»
3 сентября, на пленарной сессии «Новые
звёзды Дальнего Востока: эволюция
крупнейших проектов» ВЭФ

Быстрее и дешевле

19 сентября на станцию Тихорецкая Горьковской железной дороги из Владивостока прибыл первый контейнерный поезд FESCO Kazan Shuttle с товарами народного потребления из стран Азиатско-Тихоокеанского региона, сообщила пресс-служба бизнес-омбудсмена Татарстана. Поезд состоит из 85 контейнеров общим весом свыше 1,2 тыс. тонн. Подвижной состав провёл в пути 11 суток и преодолел более 8 тыс. км, что значительно быстрее и дешевле, чем доставка

альтернативными видами транспорта, уточнили в РЖД.

FESCO планирует организовывать подобные составы в Казань дважды в месяц и рассчитывает в дальнейшем увеличить регулярность до еженедельных отправок.

Контейнерные перевозки продолжают пользоваться спросом у грузоотправителей за счёт их универсальности.

В этом году ОАО «РЖД» планирует запустить контейнерный поезд в обратном направлении – из Казани во Владивосток.

Мультимодальность востребована



ИВАН ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

Более 60 тыс. пассажиров воспользовались комбинированными маршрутами АО «ФПК» с начала года. Это в два раза превышает результаты аналогичного периода прошлого года. Особой популярностью пользовались перевозки на курорты Краснодарского края и Ставрополья.

Среди туристов также были востребованы маршруты, организованные АНО «Единая транспортная дирекция», в том числе на курорты Калининградской области и Северного Кавказа. В связи с популярностью комбинированных перевозок до населённых пунктов Приэльбрусья и Карачаево-Черкесии АНО «ЕТД» приняло решение продлить их работу как минимум до 15 апреля 2023 года.

Тема номера Восточный полигон»



Транспорт стал важной темой Восточного экономического форума

В о Владивостоке 5-8 сентября проходил VII Восточный экономический форум. Особое внимание было сконцентрировано на теме развития, строительства и модернизации Восточного полигона. Выступая 7 сентября на пленарной сессии, глава государства назвал ошибочным прежде принятое решение не расширять Байкало-Амурскую (БАМ) и Транссибирскую магистрали из-за якобы недостаточного объёма перевозок на восточном направлении. «Но оно исправимо», – заявил президент Владимир Путин. «Планы соответствующих мероприятий, связанных с расширением возможностей Восточного полигона – это БАМ и Транссиб, – будут реализовываться. Они уже реализуются и будут реализовываться. И не только за счёт улучшения диспетчеризации, но и за счёт расширения пропускных способностей. В ближайшие годы наша цель – увеличить пропускную способность примерно на 40 млн тонн. Я уверен, что это будет реализовано», – сказал он.

На полях форума прошло несколько панельных сессий, посвящённых развитию транспортно-логистического потенциала Дальнего Востока, в которых приняли участие генеральный директор – председатель

Тема номера

Восточный полигон»



ИВАН ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров и представители аппарата управления холдинга.

Развитие БАМа и Транссиба предусмотрено Комплексным планом модернизации и расширения магистральной транспортной инфраструктуры до 2024 года, который утверждён распоряжением Правительства РФ и ведётся поэтапно. В апреле прошлого года Правительство РФ утвердило паспорт II этапа модернизации железнодорожной инфраструктуры БАМа и Транссиба до 2024 года.

Восточный полигон в перспективе должен стать основой для изменения структуры глобальных транспортных потоков. Реализация проекта окончательно сделает БАМ и Транссиб главными транспортными коридорами между Европой и Азией. Сегодня перед железнодорожниками поставлена цель увеличить провозные способности БАМа и Транссиба до 180 млн тонн к 2024 году и выйти на объёмы перевозок к портам Дальнего Востока в 2025 году в размере 210 млн тонн.

Восточный полигон в перспективе должен стать основой для изменения структуры глобальных транспортных потоков. Реализация проекта окончательно сделает БАМ и Транссиб главными транспортными коридорами между Европой и Азией

Среди перспективных проектов – создание нового железнодорожного погранперехода через Приаргунск, который даст выход к Транссибу приграничным провинциям Китая Внутренняя Монголия и Хэйлуцзян

По данным ОАО «РЖД», максимальный рост погрузки в августе текущего года по отношению к аналогичному периоду прошлого обеспечили дороги, входящие в Восточный полигон. На Восточно-Сибирской дороге погружено на 370 тыс. тонн больше, чем в августе прошлого года, на Забайкальской дороге зафиксирован прирост на 167 тыс. тонн. Продолжает уверенный рост Дальневосточная железная дорога, где погрузка выросла на 135 тыс. тонн.

Строительство опережает график

В этом году заканчивается первый этап модернизации. Цели первого этапа развития БАМа и Транссиба достигнуты. РЖД построили и запустили в работу все объекты, которые должны были обеспечить прирост провозной способности Восточного полигона. Это дало возможность пропускать по БАМу и Транссибу в направлении Дальнего Востока 144 млн тонн различных грузов. Второй этап модернизации уже начался. Предполагается завершение до 2024 года 263 объектов и выход на объёмы перевозок до 180 млн тонн в год в направлении Совгаванского и Находкинского транспортных узлов, отметил заместитель генерального директора ОАО «РЖД» по вопросам строительного комплекса Андрей Макаров во время панельной дискуссии «БАМ и Транссиб: как можно построить быстрее?».

По итогам восьми месяцев 2022 года ОАО «РЖД» выполнило работ на 66 млрд руб., что в два раза больше, чем за тот же период прошлого года. «По всем объектам уже развёрнуты работы и темпы высокие, хотя климатические условия в этом году были очень сложные, – отметил Андрей Макаров. – По итогам девяти месяцев мы освоим 78 млрд руб., что выше, чем за весь прошлый год».

Отметим, что холдинг досрочно, ещё по итогам 2020 года, достиг целевого показателя по первому этапу развития – возможности перевозки 144 млн тонн грузов в восточном направлении.

В данный момент холдинг прорабатывает третий этап развития Восточного полигона.

Китайская составляющая

Выступая на сессии «Российско-китайское сотрудничество в новую эпоху», глава ОАО «РЖД» отметил рост объёмов железнодорожных перевозок между Россией и КНР – за семь месяцев 2022 года он вырос на 6%.

Олег Белозёров обозначил три основные задачи, над решением которых работают российские и китайские железнодорожники, чтобы обеспечить увеличение товарооборота между двумя странами. В частности, повышение эффективности работы существующих пограничных переходов, создание новых переходов и трансграничных инфраструктурных объектов и развитие цифрового взаимодействия.

«Мы считаем, что надо открывать большее количество пунктов пропуска, причём не только на территории России, мы сейчас активно работаем с коллегами и в Монголии, и в Казахстане», – отметил глава РЖД.

Так, например, на полях форума глава ОАО «РЖД» Олег Белозёров и губернатор Амурской области Василий Орлов обсудили проект строительства нового железнодорожного моста через Амур. Новый мостовой пограничный переход Джалинда (Амурская область) – Мохэ (КНР) может быть создан на базе закрытого в настоящее время пути необщего пользования Сквородино – Рейново протяжённостью 68 км, примыкающего к железнодорожной станции Сквородино Забайкальской железной дороги. По итогам встречи стороны договорились создать рабо-

Тема номера

Восточный полигон



чую группу, в том числе для обсуждения проекта с китайской стороной.

Также Олег Белозёров провёл рабочую встречу с губернатором Забайкальского края Александром Осиповым. Стороны рассмотрели возможность модернизации инфраструктуры на пограничном переходе Забайкальск – Маньчжурия для увеличения передачи грузов после снятия Китаем ковидных ограничений.

Среди перспективных проектов – создание нового железнодорожного погранперехода через Приаргунск, который даст выход к Транссибу приграничным провинциям Китая Внутренняя Монголия и Хэйлунцзян. Со стороны КНР для этого планируется строительство соединительной линии длиной 192 км.

Также рассматривается использование пункта пропуска Соловьёвск – Эрэнцав с созданием примыкания к железнодорожной сети Монголии. При условии до-

пограничном переходе у нас есть договорённость с китайскими партнёрами на передачу 22 поездов в сутки, то по факту они принимают около 13 поездов», – сказал Алексей Шило.

Планы на завтра

Во второй день форума глава ЦФТО подписал ряд соглашений, направленных на развитие транспортно-логистической инфраструктуры в рамках ведомственного проекта «Формирование сети транспортно-логистических центров».

Представители Минтранса России, ОАО «РЖД», правительства Приморского края подписали соглашения с тремя компаниями. В первом случае подписано соглашение о взаимодействии при реализации проекта транспортно-логистического центра (ТЛЦ) «Контейнерный терминал Гродеково» с АО «РЖД Бизнес

Целью создания новых ТЛЦ является снижение логистических издержек, повышение скорости и надёжности доставки грузов, обеспечение благоприятного инвестиционного климата на территории Приморского и Хабаровского краёв

полнительного развития инфраструктуры Улан-Баторской железной дороги это позволит организовать ещё один канал транзита грузов в Китай.

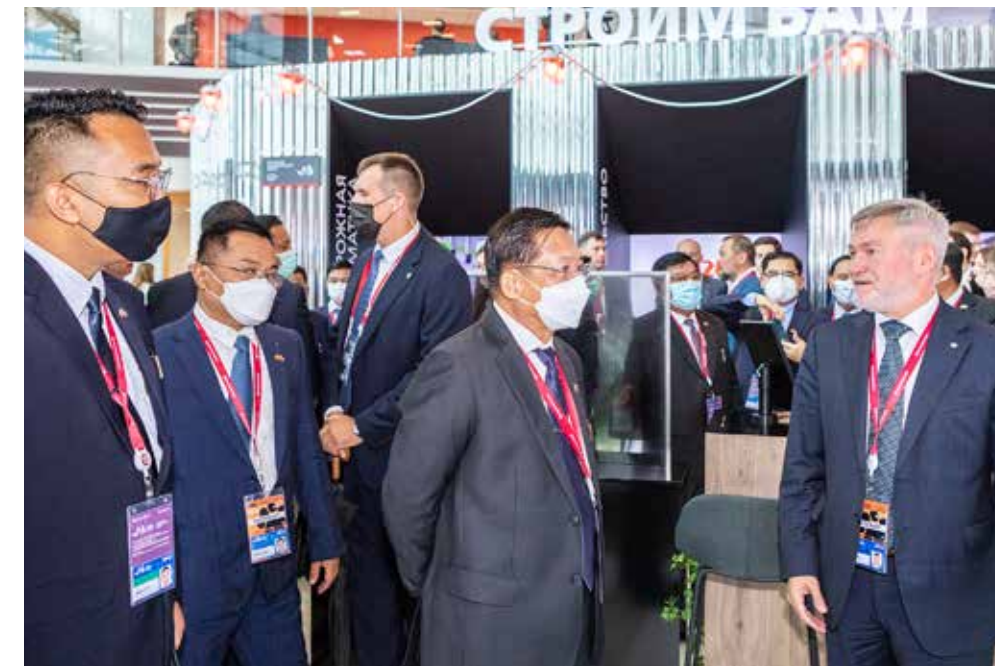
Выступая на сессии «Лес: от сырья к конечному продукту», заместитель генерального директора ОАО «РЖД» – начальник Центра фирменного транспортного обслуживания Алексей Шило отметил, что ключевым моментом остаётся расширение провозных мощностей Восточного полигона, где внимание сосредоточено на модернизации инфраструктуры и увеличении пропускной способности на пограничных переходах. Для этих проектов холдинг уже выделил финансирование и уже реализует некоторые из них. «Однако при высоком спросе на перевозки в Китай мощности пограничных пунктов пропуска остаются недозагруженными. Так, если на Забайкальском

Актив». Подобный договор заключён с ПАО «Транс-Контейнер» – он направлен на реализацию проекта ТЛЦ Угловая, где предварительный грузооборот к 2026 году должен составить до 100 тыс. TEU (20-футовый эквивалент) в год. Ещё одно соглашение о взаимодействии при реализации проекта ТЛЦ Артём подписано с компанией «ФинИнвест». Представители Минтранса РФ, ОАО «РЖД», правительства Хабаровского края и компания «ФинИнвест» заключили соглашение о взаимодействии при реализации проекта ТЛЦ Хабаровский.

Целью создания новых ТЛЦ является снижение логистических издержек, повышение скорости и надёжности доставки грузов, обеспечение благоприятного инвестиционного климата на территории Приморского и Хабаровского краёв. Согласно документам,



ИВАН ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»



ИВАН ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

стороны разработают дорожную карту проектов, определят оптимальную схему управления и предполагаемые источники финансирования.

Алексей Шило посетил стенд приморской территории опережающего развития (ТОР) Надеждинская. Железнодорожники совместно с представителями Корпорации развития Дальнего Востока и Арктики обсудили возможность строительства здесь контейнерного терминала. Для резидентов ТОР развитие транспортной инфраструктуры может дать дополнительные возможности для расширения и укрепления бизнеса. По предварительным оценкам, выход на полную производственную мощность приморских компаний потребует организации контейнерных перевозок объёмом более 1 млн TEU в год.

Интерес со стороны Мьянмы

На полях форума стенд ОАО «РЖД» посетила делегация Республики Союз Мьянма во главе с премьер-министром временного правительства страны Мин Аун Хлайном. Первый заместитель генерального директора ОАО «РЖД» (по вопросам развития зарубежного бизнеса и международной деятельности) Сергей Павлов представил экспортные возможности холдинга в области инжиниринга, строительства инфраструкту-

ры, управления железными дорогами, а также профессионального обучения.

Особый интерес у делегации Мьянмы вызвали решения холдинга в области электрификации железнодорожных линий и профессиональной подготовки кадров. По итогам презентации стороны договорились о продолжении контактов.

Шаг вперёд

Подводя итоги ВЭФ-2022, председатель оргкомитета форума, заместитель председателя правительства – полномочный представитель президента в ДФО Юрий Трутнев сказал: «Прежде всего VII Восточный экономический форум, как и предыдущий, – это шаг вперёд по развитию Дальнего Востока... Несмотря на санкции и внешнее давление, развитие Дальнего Востока продолжается, и его не сдержат санкциями и внешними ограничениями. Сегодня на Дальнем Востоке реализуется 2729 инвестиционных проектов, 525 из них уже введено в эксплуатацию. В экономику макрорегиона поступило порядка 2,7 трлн руб. инвестиций, создано более 100 тыс. рабочих мест, а сейчас на форуме подписано более 290 соглашений на общую сумму 3,27 трлн руб. Это тоже рекорд».

ПУЛЬТ

СЕРГЕЙ ВОЛКОВ

Тема номера Восточный полигон»



Придать ускорение

В чём нуждается Восточный полигон

ИВАН ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

На VII Восточном экономическом форуме рассматривались различные аспекты развития Восточного полигона как главной транспортной артерии, связывающей запад и восток страны.

В нынешней геополитической ситуации БАМ и Транссиб – основной транспортный коридор для отправки грузов из России на перспективные рынки Азиатско-Тихоокеанского региона. В условиях динамично меняющейся картины мира потенциал Восточного полигона только увеличивается. Соответственно, ещё более актуальными становятся вопросы по расширению его инфраструктурных возможностей.

«Сегодня на страны Азии приходится 30% потребления всех энергоресурсов. Через 30 лет азиатские страны будут потреблять половину энергии в мире, – отметила директор по портовым и железнодорожным проектам ОАО «УГМК» Ирина Ольховская. – Именно Россия имеет уникальную возможность с учётом географической близости к Азии стать безусловным лидером на рынке энергоресурсов. Нам очень нужно развитие Восточно-

го полигона. Скорость развития Восточного полигона напрямую влияет на позиции нашей страны в мире».

В 2021 году Восточный полигон был загружен на 100%, а его суммарная провозная способность составляла 144 млн тонн. Расширение инфраструктурных возможностей БАМа и Транссиба решит вопрос дефицита провозной и пропускной мощности. Это позволит перевозить ещё порядка 90 млн тонн (без учёта переориентации грузопотока с запада на восток).

«Объём грузов, который готов идти на восток, будет значительно больше. Идёт переориентация с запада на восток, – подчеркнула Ирина Ольховская. – По оценке экспертов, объём дополнительной потребности в грузах, которые готовы ехать на восток, составляет около 140 млн тонн в год».

В связи с этим становится особенно важным найти инструменты, которые бы позволили существенно ускорить темпы строительства важных транспортных артерий Восточного полигона.

Кадровый вопрос

Одним из факторов, сдерживающих темпы строительства Восточного полигона, является

дефицит кадров. Большинство организаций, созданных в 70-е годы прошлого века для строительства БАМа, перебазировались в европейскую часть России либо же вовсе прекратили своё существование. Восстановление некогда утраченной строительной базы становится одним из важных шагов по наращиванию темпов строительства.

«У нас сегодня работают на объектах строительства по РЖД порядка 13,5 тыс. человек, в основном вахта, – рассказал заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Андрей Макаров на сессии «БАМ и Транссиб: как можно построить быстрее?». – Необходимо сформировать здесь некий пул местных подрядных организаций, которые надо бы возродить».

Из европейской части России на строительство объектов Восточного полигона уже перебазировано большое количество мостоотрядов, связистов, энергетиков. Однако по-прежнему сохраняется потребность в подготовке строительных специальностей на местах, в том числе через создание новых учебных центров или восстановление старых.

ОАО «РЖД» заинтересовано, чтобы в Хабаровске, Благовещенске и Владивостоке открылись учебные заведения, обучающие железнодорожному строительству, и специалистов можно было бы найти на месте, а не везти вахтовым методом из других регионов России.

Участники сессии «Развитие человеческого потенциала Дальнего Востока: люди – главный капитал» отметили, что на Дальнем Востоке необходимо более созидательное взаимодействие предприятий с вузами. Примером тому может стать Дальневосточный федеральный университет (ДВФУ) который активно сотрудничает с ОАО «РЖД».

По данным ДВФУ, за время сотрудничества более 10 преподавателей вуза были аккредитованы на ведение программ Корпоративного университета РЖД, реализовано 11 программ, их прошли более 2 тыс. слушателей.

Дальневосточный филиал Корпоративного университета РЖД начал работу в Приморье в мае 2021 года. Обучение железнодорожников

проводится по программам университета с учётом региональной специфики и особенностей экономики Азиатско-Тихоокеанского региона.

Концессионные соглашения

Заключение концессионных соглашений, согласно которым частным компаниям передаются объекты для проведения дальнейших строительных работ с правом последующей эксплуатации, также может стать одним из решений по наращиванию скорости развития Восточного полигона.

«Если бизнес так хочет вывозить что-либо, то он должен вовлекаться в процесс. Набирает обороты совместное участие бизнеса и государства. На это нужно обратить внимание и больше привлекать бизнес, предоставляя возможность строить», – считает председатель комитета Совета Федерации Федерального собрания Российской Федерации по экономической политике Андрей Кутепов.

Как было отмечено во время дискуссии, концессионный подход определённо возможен в части строительства новых линий. «Строительство новых пограничных переходов также может сработать с точки зрения концессии, потому что новая стройка в стороне от действующих может окупиться, так как перевозка по ней концессионной компанией будет оплачиваться по тарифу и будет источником для пополнения потерь», – сообщил Андрей Макаров.

Развитие Восточного полигона экономически очень выгодно в новых условиях логистики. По словам первого вице-президента – начальника департамента инфраструктурных проектов и государственно-частного партнёрства АО «Газпромбанк» Павла Брусера, проект развития Восточного полигона, по различным оценкам, приносит в бюджеты около 714 млрд руб. и создаёт более 150 тыс. рабочих мест на горизонте 5-10 лет.

Учитывая это, а также переориентацию с запада на восток определённых групп товаров, перед проектом развития Восточного полигона открываются самые благоприятные перспективы.

АЛЕКСЕЙ АЛЕЕВ

Тема номера Восточный полигон



Александр Зыков,
ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА
ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ
ДОРОГИ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ

ПРЕСС-СЛУЖБА ЗАБЖД



Стройка без перерыва

До 2025 года увеличение погрузки на ЗабЖД
должно составить 43,4%

ИВАН ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

О строительстве железнодорожной инфраструктуры на Забайкальской железной дороге, скорости доставки грузов и экономических эффектах рассказал заместитель начальника Забайкальской железной дороги (ЗабЖД) по строительству Александр Зыков.

– Александр Вадимович, насколько важен сегодня проект развития Восточного полигона? – Уровень востребованности результатов уже выполненной работы подтверждает своевременность и взвешенность решений, принятых руководством страны и холдинга «РЖД». Более того, достигнутые результаты воспринимаются как необходимый задел для дальнейшего продолжения

масштабного наращивания перевозочных мощностей Восточного полигона.

Спрос на железнодорожные перевозки, обеспечивающие нашей стране интеграцию в экономическое пространство Азиатско-Тихоокеанского региона, социально-экономическое развитие Сибирского и Дальневосточного федеральных округов, демонстрирует уверенный рост.

трансформации мирового рынка и необходимости безусловно-обеспечения экономического суверенитета России развитие пропускных и провозных способностей магистрали становится важнейшей задачей в масштабах всей сети российских железных дорог.

Таким образом, для нас главной стратегией в настоящий момент остаётся эффективное использование всего набора предоставленных ресурсов для реализации заложенного в ней потенциала ключевого звена Восточного полигона ОАО «РЖД».

Перед холдингом поставлена цель увеличить провозные способности Байкало-Амурской (БАМ) и Транссибирской железнодорожных (Транссиб) магистралей до 180 млн тонн к 2024 году и выйти на объёмы перевозок к портам Дальнего Востока в 2025 году в размере 210 млн тонн.

– Какие проекты по развитию Восточного полигона уже завершены на инфраструктуре Забайкальской железной дороги?

– За 18 лет интенсивной работы по модернизации перевозочной инфраструктуры ЗабЖД коллективу магистрали удалось получить ряд положительных результатов. В частности, двукратное увеличение тарифного грузооборота, рост объёмов экспортно-импортных перевозок в 1,8 раза, увеличение среднего веса поезда более чем на 500 тонн и рост производительности локомотива в 1,5 раза.

Протяжённость бесстыкового пути возросла на 3997 км и составляет в настоящее время 81% от развёрнутой длины главных

путей. За этот период времени электрифицировано более 815 км развёрнутой длины путей, реконструировано 356 объектов искусственных сооружений и мест земляного полотна и построено 233,5 км главных путей.

Из последних проектов можно выделить завершение электрификации участка Борзя – Забайкальск в прошлом году. Теперь участок Карымская – Забайкальск, обеспечивающий России железнодорожный выход на КНР, полностью перешёл на электротягу. Это позволило повысить пропускную способность участка, обеспечить рост объёма перевозок между Россией и Китаем, снизить эксплуатационные расходы дороги, а также сократить воздействие железнодорожного транспорта на экологию. Инвестиции ОАО «РЖД» в электрификацию участка Борзя – Забайкальск составили более 9,3 млрд руб. С открытием по нему сквозного движения поездов на электротяге пропускная способность южного направления ЗабЖД увеличилась до 40 пар поездов в сутки, в соответствии с договорённостями с китайской стороной.

На пограничной станции Забайкальск в марте текущего года открыт транспортно-логистический комплекс. Он предназначен для перегрузки внешнеторговых грузов, в том числе контейнеров, угля, колёсной техники, длинномерных и тяжеловесных грузов. Кроме того, комплекс может осуществлять длительное хранение тарно-штучных и скоропортящихся грузов. Предприятие оснащено современным оборудованием: девятью козловыми кранами раз-

Тема номера

Восточный полигон



ИВАН ШАПТОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»



ЗАБАЙКАЛЬСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

личной грузоподъёмности (от 12,5 до 100 тонн), 10 малогабаритными погрузчиками. Инвестиции ОАО «РЖД» в реализацию проекта составили 10 млрд руб.

Ввод нового перегрузочного комплекса позволил перейти к следующему этапу реконструкции, направленному на увеличение пропускной способности станции Забайкальск до 32 пар поездов. В настоящее время технические возможности рассчитаны на от-

правку в Поднебесную в среднем в сутки 18 грузовых поездов, на приём из Маньчжурии (КНР) – в среднем 24 поездов в сутки.

– Какие работы реализуются в настоящее время?

– Продолжается реконструкция станции Карымская. В восточной части этого железнодорожного узла завершается строительство приёмно-отправочного парка «Г», рассчитанного на одновременный приём пяти поездов длиной

до 100 условных вагонов каждый. Она включает в себя укладку новых путей, строительство поста электрической централизации парка, монтаж контактной сети. Ввод приёмно-отправочного парка позволит увеличить грузовые перевозки через станцию Карымская в западном направлении с 75 до 90 поездов в сутки.

Одновременно со строительством парка на станции подготовлен пункт технического обслужи-

После комплексной реконструкции на очереди ввод в строй таких значимых объектов, как станции Чернышевск-Забайкальский, Пеньковская, Могоча, Уруша, Сквородино, Ту, Карымская, Горелый

вания локомотивов. В сутки в его цехах будут ремонтировать до 85 электровозов серии «Ермак».

В ближайшей перспективе после комплексной реконструкции на очереди ввод в строй таких значимых объектов, как станции Чернышевск-Забайкальский, Пеньковская, Могоча, Уруша, Сквородино, Ту, Карымская, Горелый.

Готовятся к вводу в эксплуатацию мосты на перегонах Могзон – Гонгота, Хилок – Гыршелун, Большая Омутная – Сгибеево, Бада – Жипхеген.

Продолжается строительство нового Керакского тоннеля, начатое в 2021 году. В июне 2022 года завершена его проходка. Сейчас строители выполняют обделку тоннеля и горных выработок, укладывают 2 км новых железнодорожных подходов со стороны западного и восточного порталов и строят необходимую эксплуатационную инфраструктуру.

Новый двухпутный электрифицированный Керакский тоннель строится рядом с действующим и станет самым длинным на Забайкальской магистрали. Длина будущего инженерного сооружения – 926 м. На сегодняшний день на объекте задействовано около 500 человек, свыше 70 единиц различной техники. Работы выполняются в круглосуточном режиме.

До конца года на Забайкальской железной дороге планируется завершить модернизацию 270 км пути. Всеми видами ремонта планируется обновить 398 км. Основной фронт работ сосредоточен на территориях обслуживания Читинского, Могочинского и Свободненского регионов магистрали. Обновление пути будет способствовать обеспечению устойчивого пропускания тяжёлых поездов, позволит повысить на модернизируемых участках скорость движения поездов и уровень безопасности железнодорожных перевозок.

– Какие планы по дальнейшему развитию магистрали?

– На перспективу до 2025 года для ЗабЖД согласно долгосрочной программе развития ОАО «РЖД», утверждённой Правительством РФ, поставлены задачи по увеличению погрузки на 43,4%, освоению грузооборота с 19-процентным ростом к 2019 году и значительным повышением качественных показателей: участковой скорости – почти на 4,5%, а среднего веса поезда – на 7,6%. Это очень ответственная и масштабная задача для всего коллектива магистрали. Но есть уверенность, что коллектив самого протяжённого участка Транссиба с ней справится. **ПУЛЬТ**

Беседавал Сергей Волков



ИВАН ШАПТОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

В условиях геополитических вызовов, трансформации мирового рынка и необходимости безусловного обеспечения экономического суверенитета России развитие пропускных и провозных способностей магистрали становится важнейшей задачей

PRO//Движение Сибирь»



МИХАИЛ ПЕРМИН/ИД «ГУДОК»

В активном поиске

ОАО «РЖД» разрабатывает новые схемы планирования перевозок

На полях Транспортно-логистической конференции «PRO//Движение.Сибирь», которая состоялась в Новосибирске 13 сентября, участники рынка обсудили главные тренды железнодорожных перевозок в новых реалиях. Среди них – переориентация грузовых потоков на МТК Север – Юг и Восточный полигон, внедрение новых технологий и решений для оптимизации логистики, а также удобные инструменты для организации отправок во внутрироссийском сообщении. Отдельное внимание уделено развитию платформы «РЖД Маркет» и возможности снижения тарифов на транзитные перевозки через территорию Казахстана.

Рациональность в приоритете

По данным ОАО «РЖД», с марта текущего года увеличение объёмов перевозок наблюдается сразу по не-

«Мы занимаем инфраструктуру Восточного полигона этими перевозками, забирая объём у грузов других отраслей промышленности и угля, который мог бы отправиться на экспорт, – сообщил в ходе конференции заместитель генерального директора – начальник Центра фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД» Алексей Шило. – В связи с этим ОАО «РЖД» будет предлагать правительству стимулировать перевозки внутри Восточного полигона на коротких расстояниях».

Контрейлерный потенциал

Исполнительный директор АО «ПФКО Экспресс» Роман Вдовин отметил, что контрейлерный сервис может стать одним из драйверов для развития отправок на короткие расстояния. В перспективе переход с автомобильного на контрейлерные перевозки также позволит наладить грузовое сообщение со странами Балтии.

ОАО «РЖД» будет предлагать правительству стимулировать перевозки внутри Восточного полигона на коротких расстояниях

скольким направлениям: по западной ветке МТК Север – Юг (через пограничный переход Самур, граница с Азербайджаном) на 44%, а по маршрутам из России в Китай через территорию Казахстана на 53,6%. Рост на 82% зафиксирован в сегменте мультимодальных перевозок через порты Каспия.

Одним из наиболее востребованных направлений остаётся Восточный полигон. В связи с повышенным спросом на отправки холдинг в ускоренном режиме реализует программу по развитию инфраструктуры сети, а также увеличивает количество тяжеловесных и соединённых поездов.

Решением вопроса с загруженностью Восточного полигона также может стать оптимизация логистики. Например, сегодня уголь и строительные материалы отправляются на Дальний Восток с отдалённых от него субъектов РФ, несмотря на наличие грузовой базы в самом регионе.

«У нас длительный контракт с «Латвийскими железными дорогами» на аренду нашего парка, – добавил он. – Если рассмотреть сообщение между Россией и странами Прибалтики, то полуприцеп может стать одним из способов обхода санкций, так как сегодня тягач с российским водителем не может перейти государственную границу. Сдерживающим фактором остаётся нормативная база. Мы ждём внесения изменений в Таможенный кодекс, в которых контрейлер признают транспортным средством (сегодня он является товаром). После этого мы планируем наладить поставки между Россией и Латвией».

В поисках рынков сбыта

Для ряда компаний введение ограничений со стороны западных стран привело к необходимости поиска новых партнёров, в том числе за рубежом.

PRO//Движение Сибирь»



В условиях дефицита пропускных возможностей на Западно-Сибирской магистрали планируется внедрить новую технологию – систему календарного планирования перевозок зерна с привязкой по датам отправки

Так, по информации АО «СУЭК», объём экспортных отправок компании в западном направлении за 8 месяцев 2022 года снизился на 31% к уровню прошлого года, во внутрироссийском сообщении поставки выросли на 10%. При этом по итогам текущего года СУЭК рассчитывает увеличить объём экспорта на 1%, а внутренних отправок – на 12%. «Мы переориентировались на поставку угля в том числе в Марокко, Индию и Турцию – в те страны, которые ранее не рассматривались нами как стратегически важные партнёры, – заявил директор по логистике АО «СУЭК» Денис Рахимжанов. – За счёт появления на рынках новых стран компания уже в мае вышла на стандартный уровень экспортных железнодорожных перевозок – 2 млн тонн».

Зерновые тренды

Особое внимание на сессии уделили развитию железнодорожных отправок продукции агропромышленного комплекса (АПК).

По словам начальника Западно-Сибирского территориального центра фирменного транспортного обслуживания Александра Елизарова, перевозка сельскохозяйственной продукции – один из наиболее быстрорастущих сегментов магистрали. За январь – август текущего года объём транспортировки муки и зерна вырос на 25%.

В условиях дефицита пропускных возможностей на Западно-Сибирской магистрали планируется внедрить новую технологию – систему календарного

планирования перевозок зерна с привязкой по датам отправки. Ожидается, что такая мера позволит увеличить вывоз продукции АПК.

С учётом прогнозируемого роста объёмов перевозок зерна во внутрироссийском сообщении удобным инструментом для организации таких отправок является сервис «РЖД Маркет», считает Александр Елизаров. «Ключевое преимущество для производителя агропромышленных грузов – поиск новой клиентской базы, прежде всего во внутрироссийском сообщении, а для покупателя – выбор надёжного поставщика, проверенного ОАО «РЖД», и гарантия надёжности поставки (гарантом выступает холдинг)», – отметил он.

Так, первой зерновой компанией, которая совершила сделку через «РЖД Маркет» стало АО «Новосибирскхлебопродукт», генеральный директор которого Сергей Соколов предложил ряд мер для развития железнодорожного маркетплейса. Среди них – конкуренция ценового предложения, а также внедрение функции электронного лицевого счёта для возможности отсрочки платежей.

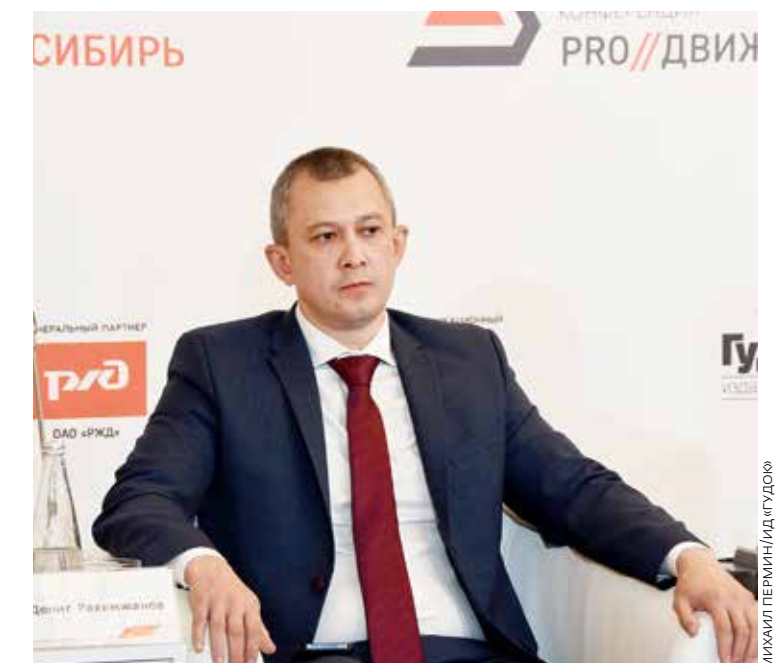
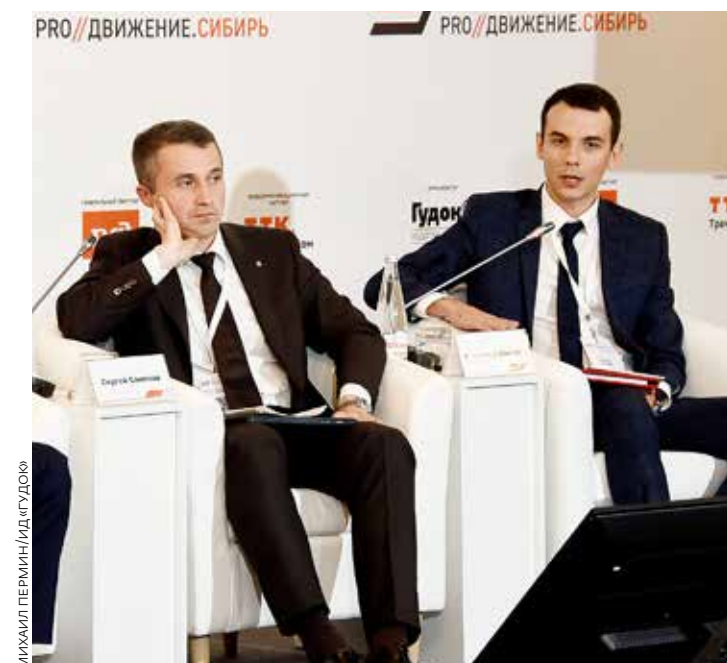
«В случае с конкуренцией и выбором наилучшего варианта для клиента мы планируем привлекать дополнительных операторов на площадку», – сообщил Александр Елизаров.

Тарифный вопрос

Одним из сдерживающих факторов для увеличения перевозок продукции переработки являются дискриминационные тарифы на транзитные перевозки российских грузов через Казахстан на перспективные рынки – Узбекистан, Таджикистан, Афганистан, отметил Сергей Соколов. «Пока дискриминационных тарифов не было, объём производства и переработки муки в Алтайском крае за пять лет удвоился. Сейчас этот рынок стагнирует, а перерабатывающие мощности Казахстана выросли в два раза», – добавил он.

По словам Алексея Шилов, холдинг ведёт работу с коллегами из Казахстана и других среднеазиатских стран по снижению тарифа. По некоторым позициям уже удалось достичь результата: на восточной ветке МТК Север – Юг Россия, Казахстан, Туркменистан и Иран синхронно снизили тарифы на перевозку продукции. «Это перспективное направление, и посыл потихоньку снижать тариф для грузов высокого передела абсолютно правильный. РЖД тоже его поддерживают, но при условии исключения разбалансировки в тарифах, когда высокодоходные грузы де-факто субсидируют перевозки низкодоходных грузов», – заключил Алексей Шило.

АННА ЯКУШЕВА





Скрытые резервы

ОАО «РЖД» помогает предприятиям отрасли повышать эффективность

Производительность труда играет одну из ключевых ролей в обеспечении стабильной работы предприятий в текущей экономической ситуации. ОАО «РЖД» системно занимается вопросами повышения эффективности. При этом опыт железнодорожников интересен и другим компаниям, заинтересованным в поступательном развитии.

Необходимый элемент

Рост производительности труда является необходимым драйвером для ускорения экономики России и повышения качества жизни населения. Об этом неоднократно говорил президент России Владимир Путин. «Если исходить из того, что главное, что мы должны сделать разными способами, – так это добиться повышения производительности труда и на этой базе решать вопросы, связанные с благосостоянием людей», – говорил он ранее.

Руководитель проекта Федерального центра компетенций (ФЦК) – провайдера национального проекта «Производительность труда» – Владимир Ефименко отмечает, что в мировом рейтинге стран – лидеров по производительности труда Россия занимает лишь 34-е место.

«Это в два-три раза меньше, чем показатели первой десятки рейтинга. Это означает, что работают наши предприятия больше, но производят меньше. Как следствие, недополучают прибыль», – признаёт он.

Напомним, национальным проектом «Производительность труда» предусмотрен её рост минимум на 5% в год. ОАО «РЖД» с этой задачей справляется.

В компании это достигается за счёт реализации комплексной программы мероприятий, в число которых входят внедрение новой техники и новых инновационных технологий, совершенствование применяемых технологий.

Реализация мероприятий в прошлом году обеспечила рост производительности труда по перевозочным видам деятельности на уровне 7,9%, что в 3,3 раза выше темпа роста производительности по стране, а также позволила сократить отставание, сложившееся в 2020 году по данному показателю в условиях пандемии коронавирусной инфекции.



АЛЕКСАНДР САВЕРКИН/ИД «ГУДОК»



НАТАЛЬЯ КУЗЬМИНА/ИД «ГУДОК»

Но железнодорожники системно занимаются не только повышением производительности труда в компании. В прошлом году в структуре компании был образован отраслевой Центр компетенций в сфере производительности труда и подписано соглашение о сотрудничестве с ФЦК (см. справку).

Мобилизация ресурсов

Первый совместный проект по повышению эффективности ОАО «РЖД» и ФЦК реализовали на Уссурийском локомотиворемонтном заводе (входит к ГК «ЛокоТех»). Предприятие обеспечивает ремонт тягового подвижного состава не только на Дальнем Востоке, но и на всём Восточном полигоне. В целом это составляет порядка 40% от потребностей компании в ремонте.

«Мы выбираем предприятия, которые являются либо поставщиками, либо потребителями услуг ОАО «РЖД». Для нас важно, чтобы по всей производственной цепочке обеспечивалась эффективность. Таким образом, шаг за шагом компания сможет повышать производительность и эффективность не только у себя, но и у партнёров, сокращая издержки, раскрывая потенциал сотрудников через творческое решение нетривиальных задач», – подчеркнул начальник Департамента по организации, оплате и мотивации труда ОАО «РЖД» (ЦЗТ) Владимир Никитин.

Для решения вопроса была сформирована дорожная карта последовательных мер и действий по устранению факторов, негативно влияющих на своевременную выдачу локомотивов после проведённых ремон-

Нацпроектом «Производительность труда» предусмотрен её рост минимум на 5% в год. В ОАО «РЖД» с задачей справляются. Это достигается за счёт внедрения новой техники и новых инновационных технологий

Важно, чтобы по всей производственной цепочке обеспечивалась эффективность. Таким образом, шаг за шагом РЖД смогут повышать производительность и эффективность не только у себя, но и у партнёров, сокращая издержки, раскрывая потенциал

тов. На текущий момент все организационные и нормативные мероприятия, которые легли в основу дорожной карты, выполнены. За шесть месяцев, в течение которых эксперты РЖД и ФЦК работали на предприятии, удалось найти точки роста. Благодаря этому, например, время ремонта локомотивов сократилось на 30%, выработка повысилась на 11%.

«Участие в нацпроекте совместно с ФЦК и ОАО «РЖД» даёт нам уникальную возможность оптимизировать производственные процессы на заводе, улучшить их», – отметил директор Уссурийского локомотиворемонтного завода Александр Корчемлюк.

В конце августа был дан старт второму проекту ОАО «РЖД» и ФЦК – на этот раз на Московском локомотиворемонтном заводе, где также ставят задачу нарастить темпы роста производительности труда.

«Хотим научиться, заимствовать и освоить у ОАО «РЖД» и ФЦК те приёмы, которые позволят повысить эффективность производства, избежать определён-

ных потерь», – рассказал генеральный директор предприятия Павел Добриков.

Решением вопросов по повышению производительности труда займётся специальная рабочая группа, куда вошли представители ЦЗТ, ФЦК и самого предприятия. Впереди обучение персонала, создание проектного офиса на предприятии. «Мы ставим задачу снижения времени протекания проектов, повышения загрузки, устранения потерь, вскрытия резервов и мобилизации потенциала», – поясняет Владимир Ефименко.

По словам Владимира Никитина, выбор второго предприятия для ОАО «РЖД» не случаен. «Московский транспортный узел является одним из самых важных и загруженных в плане пассажирских перевозок, а также крупным пересадочным хабом. В связи с этим есть критическая необходимость в качественном и своевременном ремонте подвижного состава», – подчеркнул он.

ПУЛЬТ

Виталий Маслюк

СПРАВКА

В июне прошлого года между ОАО «РЖД» и ФЦК было подписано соглашение о сотрудничестве. Все партнёры ФЦК – это компании с развитой производственной системой. Они обладают собственными ресурсами для оказания адресной поддержки предприятиям и могут выступать в качестве модельных площадок для

демонстрации результатов применения инструментов бережливого производства. В прошлом году также был создан Отраслевой центр компетенций в сфере производительности труда. Его цель – взаимодействие с партнёрами ОАО «РЖД» в этой области, а также формирование единой базы знаний и лучших практик

по повышению производительности труда. Для более эффективного взаимодействия с предприятиями создана ИТ-платформа «производительность.рф». На платформе размещены методические материалы по инструментам бережливого производства, есть материалы по лучшим практикам.

У предприятий и их сотрудников есть возможность зарегистрироваться на ИТ-платформе и получить доступ к методологическим материалам и лучшим практикам. Всего, по данным ФЦК, более 1 млн работников российских предприятий вовлечены в вопросы повышения производительности труда.

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



СЕРГЕЙ ЧЕРНОГАЕВ/ИД «ГУДОК»



АРХИВ ИД «ГУДОК»

Аксиоме безопасности не нужны доказательства

Второй сезон проекта «Аксиома ответственности 2.0» завершился в июне

В ОАО «РЖД» второй год проходит корпоративный социальный проект «Аксиома ответственности». За это время в нём приняли участие около 50 тыс. человек. О том, какие задачи решает проект, «Пульт управления» узнал у председателя Роспрофжела Сергея Черногаева.

– Расскажите, пожалуйста, почему потребовалось создать такой проект?

– Онлайн-проект «Аксиома ответственности» был подготовлен Роспрофжелом совместно с Департаментом социального развития, Департаментом безопасности движения и Департаментом экологии и техносферной безопасности ОАО «РЖД». Безопасность движения поездов, пассажиров и наших работников всегда была и остаётся при-

способствовать улучшению безопасности на транспорте.

– Как проходил первый сезон проекта?

– В 2021 году в проекте приняли участие более 24 тыс. человек: работники всей сети дорог, члены их семей, студенты профильных вузов, школьники. Проект состоял из двух блоков. Первый блок – это большой интернет-конкурс, в рамках которого участники создавали собственные работы, продвигающие тему личной ответственности, тему безопасности на железной дороге. Номинации конкурса были продуманы так, что любой участник смог проявить себя в самых разных направлениях: фотография, рисунки, эссе, клипы.

Второй блок проекта – развивающий. В него были включены онлайн-встречи, консультации для участников, направленные на обучение прикладным навыкам. Свои идеи можно было

«Аксиома ответственности» призвана повысить личную ответственность работников и снизить влияние человеческого фактора на безопасность производственных процессов. Этот проект – большой и серьёзный разговор на тему культуры безопасности

оритетной целью холдинга «РЖД». Основной задачей проекта прежде всего является объединение усилий железнодорожников и трудовых коллективов для обеспечения безопасного труда и безопасности движения. Проект призван повысить личную ответственность работников и снизить влияние человеческого фактора на безопасность производственных процессов. «Аксиома ответственности» – большой и серьёзный разговор на тему культуры безопасности. Также одной из задач проекта является выработка конкретных решений в этом направлении, и сейчас у нас уже сформировался банк идей и предложений участников, которые, при их реализации, будут спо-

представить в пяти номинациях конкурса. Также участники решали кейсы, направленные на сбережение жизни и здоровья человека, обеспечение безопасности на железнодорожной инфраструктуре. Идеи для заданий могли генерировать все участники проекта, а профессиональные сообщества «упаковывали» их в кейсы и выступали в роли экспертов при оценке вариантов предложенных решений.

В итоге участникам удалось создать более 700 кейсов, внести более 800 рационализаторских предложений и сформировать уникальные материалы для практического применения при работе по формированию культуры безопасности.



АЛЕКСАНДР САВЕРКИН/ИД «ГУДОК»



АЛЕКСАНДР САВЕРКИН/ИД «ГУДОК»



АЛЕКСАНДР САВЕРКИН/ИД «ГУДОК»

Победителями и призёрами проекта стали 50 человек.

– **Чем отличался проект этого года?**

– Во-первых, мы расширили круг проблемных вопросов, включив в него блок охраны труда и экологии. Если в прошлом году в проекте участвовали и юные железнодорожники и студенты, то сейчас мы сделали проект более профессиональным: в основном конкурсе принимали участие только работники, а остальные могли участвовать в качестве болельщиков. Также в этом году мы сделали акцент на обмен опытом и лучшими практиками между трудовыми коллективами. Председатели первичных профсоюзных организаций выступили в роли коммуникаторов и сопровождали в проекте свои трудовые коллективы.

Основной формат остался прежним – с марта 2022 года более 25 тыс. участников на интернет-площадке проекта проходили тематические активности в онлайн-формате (лекции, встречи, дебаты, радиозефир) и, конечно, разрабатывали свои проектные идеи. Всего в этом году на конкурс было подано более 25 тыс. конкурсных работ. В конце июня были названы победители «Аксиомы ответственности 2.0». во всех номинациях.

– **Какие инициативы этого года вы могли бы отметить?**

– Участники представили очень важный тренинг «Аксиома скиллс» для обучения работника действиям в стрессовых или нестандартных ситуациях. Тренинг можно адаптировать для различных железнодорожных профессий. Также технология позволяет организовать соревнования. Задания, которые предлагаются участникам состязаний, направлены на тренировку внимания, памяти, скорости реакции. Этот продукт уникален ещё и тем, что он учитывает специфику холдинга «РЖД». Во время проекта было создано собственное интернет-радио для обсуждения вопросов, связанных с культурой безопасности.

Диспетчер Инской дистанции сигнализации, централизации и блокировки Елена Кучковская разработала методическое пособие «Копилка мотивации коммуникатора». В пособии содержится информация о роли руководителя в формировании коллектива и его мотивации, приводятся практические советы для развития компетенций, в том числе профсоюзных лидеров, содержатся рекомендации по индивидуальной работе с сотрудниками и с малыми группами.

Александр Семин, начальник отдела безопасности движения и охраны труда Пензенского центра организации работы железнодорожных станций, предложил при производстве работ в «окно» не отключать разом все стрелочные переводы от звонка

Благодаря проекту сформировались творческие сообщества людей определённых профессий, готовых к активной работе в области культуры безопасности, – в целом по железным дорогам, по компании

взреза, а выключить только непосредственно сам ремонтируемый стрелочный перевод. О взрезе стрелок дежурному сообщит аварийный сигнал. Так дежурный сможет контролировать на слух все стрелочные переводы, кроме того, на котором идёт ремонт.

Проекты «Железнодорожная игротка на вокзалах» и «Безопасное путешествие для маленьких пассажиров» направлены на профилактику травматизма детей. Участники предложили занять детей полезным досугом – настольными играми, которые выдавались бы проводниками и закрепляли бы правила безопасного поведения, знакомили с железнодорожными профессиями. Кроме игр участники создали макеты плейсмагов с семейными заданиями и разработали идею полезных видеопрограмм на мониторы в купе. Отмечу, что проект «Железнодорожная игротка на вокзалах» уже тестируется на Ленинградском

вокзале и вокзале Восточный в Москве. Для реализации проекта «Безопасное путешествие для маленьких пассажиров» на данный момент выбирается маршрут пассажирского поезда.

Безусловно, мы выступаем за реализацию и тиражирование лучших инициатив участников проекта. Важным эффектом проекта является то, что благодаря проекту сформировались творческие сообщества людей определённых профессий, готовых к активной работе в области культуры безопасности, – в целом по железным дорогам, по компании.

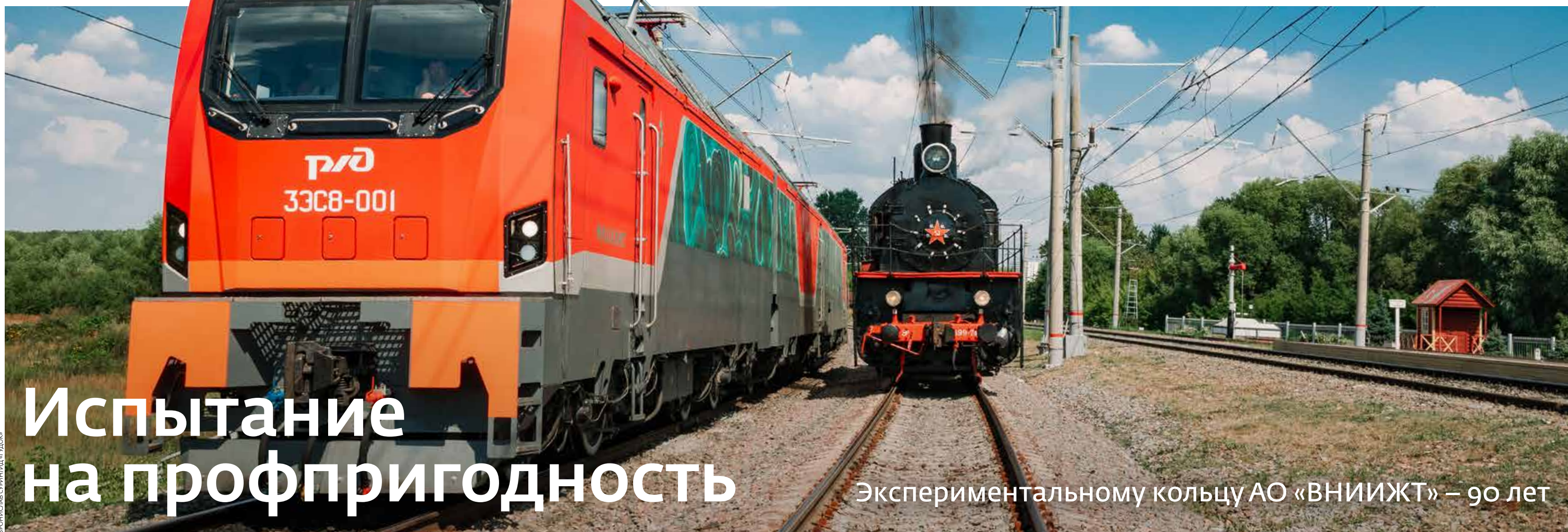
– **Будет ли проводиться проект «Аксиома ответственности» в следующем году?**

– В настоящий момент мы ведём активную проработку формата продолжения проекта по формированию у работников культуры безопасности и личного ответственного отношения к работе. [ИДУЩИЙ](#)

Беседовала Виктория Гаджиева



АЛЕКСАНДР СВЕВЕРКИН/ИД «ГУДОК»



Испытание на профпригодность

Экспериментальному кольцу АО «ВНИИЖТ» – 90 лет

БРОНИСЛАВ СУРИН/ИД «ГУДОК»

Экспериментальному кольцу Научно-исследовательского института железнодорожного транспорта (АО «ВНИИЖТ») в сентябре исполнилось 90 лет. Уникальный полигон почти за вековую историю стал ключевой отечественной базой для проведения специализированных исследований подвижно-

го состава и других технических средств.

Экспериментальная кольцевая железная дорога АО «ВНИИЖТ» расположена в Новой Москве, рядом со станцией Щербинка. Здесь перед началом серийного производства проходят лабораторную и эксплуатационную проверку локомотивы, вагоны, тормозные системы, рельсы и многое другое.

«Для проведения испытаний у нас есть три электрифицирован-

ных кольцевых пути, – рассказывает начальник Экспериментального кольца АО «ВНИИЖТ» Вячеслав Баторин. – Длина самого большого кольца составляет 6 тыс. метров. Он имеет идеальную форму круга и нулевой уклон. Именно на нём, например, проводились испытания «Сапсанов» и «Ласточек».

Длина других колец составляет 5600 и 5360 м. Они предназначены для ресурсных испытаний

грузовых вагонов и конструкций верхнего строения пути. Кроме того, на полигоне представлены пути отстоя, сортировочная горка для испытания замедлителей, поворотный треугольник, лаборатории электроподвижного состава, электропоездов, контактной сети, спектрального анализа, дизельная лаборатория, а также рельсо-испытательная станция.

Экспериментальный полигон объединяет реальные условия экс-

плуатации с лабораторной точностью исследований. Как отмечают в АО «ВНИИЖТ», если ежегодный объём испытаний на кольце переложить в условия действующих линий, то их проведение займёт более семи лет.

В целом же за 90 лет на Экспериментальном кольце было испытано свыше 100 опытных образцов и модификаций подвижного состава, с которыми неразрывно связана отечественная

история развития железнодорожного транспорта.

Новое слово в машиностроении

В 1932 году опытное кольцо представляло собой однопутную замкнутую линию. Самым первым подвижным составом, испытанным здесь, был паровоз серии Э^м, ставший впоследствии основным локомотивом отечественных железных дорог.



В дальнейшем на кольце были проведены испытания первых электровозов (ВЛ19, ВЛ22 и С^и, С^в). Здесь же тестировали самый большой в мире паровоз АА20 и самый тяжёлый паровоз в истории советского паровозостроения П38.

Помимо этого, на полигоне проверялись динамические и прочностные характеристики грузовых и пассажирских вагонов, исследовались тормозные системы, изучалось взаимодействие вагонов и пути. Всё это позволило наладить производство современных тележек грузовых и пассажирских вагонов, автосцепок,

роликовых буксовых узлов, чугунных и композиционных тормозных колодок.

«Основной отличительной особенностью Экспериментального кольца является то, что здесь проводятся исследования с отступлением от действующих нормативных документов, чтобы обеспечить дальнейшую безопасную эксплуатацию в реальных условиях, – отмечает Вячеслав Баторин. – Наши специалисты выявляют неполадки, находят причину их возникновения и определяют пути устранения».

Экспериментальное кольцо продолжает прокладывать путь

практически всей новой железнодорожной технике страны. Например, сейчас здесь проходят скоростные, нагрузочные и другие проверки оборудования в составе грузового электровоза 3ЭС8 «Малахит». Технические характеристики локомотива позволяют вести поезда массой 7100 тонн в условиях горного рельефа и сложного климата. Его грузоподъёмность на 42% выше, чем у локомотивов предыдущего поколения. Сертификационные и приёмочные испытания 3ЭС8 должны завершиться уже этой осенью.

За 90 лет на Экспериментальном кольце было испытано свыше 100 опытных образцов и модификаций поездов, с которыми неразрывно связана отечественная история развития железнодорожного транспорта

Здесь проводятся исследования с отступлением от действующих нормативных документов, чтобы обеспечить дальнейшую безопасную эксплуатацию в реальных условиях

Опытный полигон также стал одной из площадок для тестирования машинного зрения, которое позволяет обнаружить препятствия на пути следования. Технология испытывается на электропоезде ЭС2Г № 136 в рамках создания системы автоматического управления движением на Московском центральном кольце.

Также на территории Экспериментального кольца в лаборатории контактной сети в настоящее время реализуется проект по созданию климатической камеры. С её помощью можно будет проводить испытания образцов подвижного состава в предельных климатических условиях. Это позволит заметно ускорить процесс приёмки и постановки на производство отвечающей современным требованиям продукции.

Пример для подражания

Экспериментальное кольцо стало первым в мире полигоном для испытаний железнодорожной техники. Более того, оно по-прежнему остаётся самым большим в Европе. Его уникальность и эффективность не могли остаться незамеченными для железнодорожников других стран мира.

В 1960 году при помощи отечественных специалистов второй в мире подобный испытательный

полигон был построен в Пекине для Академии железнодорожного транспорта Китая. Через три года большое кольцо испытательного центра также появилось в городе Веліме при Научно-исследовательском институте железнодорожного транспорта бывшей Чехословакии.

В дальнейшем похожие экспериментальные полигоны были созданы в США, а также в Польше, Южной Корее и ряде других стран.

При этом экспериментальный полигон и по сей день остаётся в центре внимания. Здесь проводятся научно-практические конференции, выставки новых технологий и технических средств для железнодорожного транспорта. К примеру, в 2021 году на территории Экспериментального кольца прошёл 50-й Международный салон «PRO//Движение.Экспо». В нём приняли участие 154 компании из 25 стран, представив свои инновационные разработки в области транспорта.

Перспективы развития

Научно-исследовательская база, реализованная на полигоне Экспериментального кольца, обеспечивает холдинг сертифицированной продукцией высокого качества. При этом опытный полигон в Щербинке наглядно доказывает, что для решения современных за-

дач нужны новые подходы. Так, на протяжении всей своей истории Экспериментальное кольцо вносит значимый вклад в развитие не только железнодорожной техники, но самих методов её проверки, системы исследований.

Сейчас, к примеру, на базе кольца реализуется проект водородного кластера, цель которого – разработка технических решений и технологии применения высокоэкологичного подвижного состава на водородных элементах. Ведётся также и разработка проектов по созданию логистического и экологического кластеров, предназначенных для тестирования новых транспортных продуктов на стыке ускоренных контейнерных и автомобильных перевозок.

Кроме того, на полигоне запланировано строительство опытного участка пути, на котором будут проводиться предварительные испытания элементов инфраструктуры в рамках развития проекта высокоскоростной железнодорожной магистрали № 1.

Экспериментальное кольцо по-прежнему остаётся ключевым плацдармом для реализации актуальных проектов, открывающих новые горизонты в развитии отечественной железнодорожной отрасли.

ПУЛЕТ

АЛЕКСЕЙ АЛЕЕВ



Кадры для экономики

Девять железнодорожных кластеров открыли обучение по программам профессионалитета



ПЕТР ГРИДИН/ИД «ГУДОК»

В Сочи 15–16 сентября прошёл XVI Международный конгресс-выставка «Молодые профессионалы. Готовим кадры для экономического роста». В нём приняли участие представители власти, образовательных организаций и крупнейшие работодатели страны, в том числе ОАО «РЖД», «Росатом», «Газпромнефть», ОЭЗ ППТ «Алабуга». Одной из главных тем форума стала реализация федерального проекта «Профессионалитет». Он стартовал в России с нового учебного года.

Напомним, федеральный проект «Профессионалитет» включён в нацпроект «Образование». Его цель – комплексная реструктуризация системы среднего профессионального образования (СПО) во взаимодействии с предприятиями, переход к отраслевому подходу в подготовке кадров. Планируется, что его реализация приблизит уровень образования учащихся техникумов и колледжей к потребностям рынка. Сейчас в проекте участвует 71 учебное заведение. Они готовят кадры для машиностроения, сельского хозяйства, металлургии, судо- и авиастроения, атомной отрасли, железнодорожного транспорта, химической и фармацевтической отраслей, горнодобывающей и лёгкой промышленности.

Сроки обучения студентов на программах профессионалитета сокращены с четырёх до двух лет (для более технологичных специальностей – до трёх лет). Сокращение происходит за счёт более интенсивного изучения теоретического материала и практико-ориентированного подхода.

По словам заместителя министра просвещения РФ Дениса Грибова, скоро число участвующих в проекте учебных заведений будет утроено. Есть запрос на кадры в сфере услуг, медицине.

«На сегодняшний день порядка 60% выпускников 9-х классов и 30% выпускников 11-х классов уходят в систему среднего профессионального образования. Профессию получают 3,5 млн молодых людей в более чем 4 тыс. колледжей государственного и частного сектора», – сказал на пленарном заседании конгресса Денис Грибов. Он отметил, что в рамках проекта «Профессионалитет» создаётся партнёрский кластер, благодаря которому студент получает профессиональное образование и гарантированное рабочее место,



ИРИНА ШТОЛЬБАЙД, ИГУДСКО



АНДРЕЙ ГОРОДНОВ

отрасль – высокопрофессионального специалиста с нужными навыками, а система образования отвечает требованиям государства и предприятий на подготовку кадров. «Наша задача в ближайшее время модернизировать «Профессионалитет» для участия коллективного партнёра, представляющего средний бизнес», – сказал Денис Грибов.

В проекте «Профессионалитет» участвуют девять железнодорожных учебных заведений: Самарский техникум железнодорожного транспорта и Ростовский техникум железнодорожного транспорта, Пермский институт железнодорожного транспорта Уральского государственного университета путей сообщения, Ярославский филиал Петербургского государственного

университета путей сообщения, Томский техникум железнодорожного транспорта Сибирского государственного университета путей сообщения, Тайгинский институт путей сообщения Омского государственного университета путей сообщения, Улан-Удэнский колледж железнодорожного транспорта Иркутского государственного университета путей сообщения, Байкало-Амурский институт железнодорожного транспорта. В 2023 году к проекту присоединится ещё одно учебное железнодорожное заведение – филиал РГУПС в Воронеже.

В этом году на программы профессионалитета в девяти отраслевых учебных заведениях зачислено более 800 студентов. Под потребность компании заключа-

На сегодняшний день порядка 60% выпускников 9-х классов и 30% выпускников 11-х классов уходят в систему среднего профессионального образования. Профессию получают 3,5 млн молодых людей в более чем 4 тыс. колледжей

Акцент ставим на изучении конкретных трудовых действий в соответствии с требованиями профессиональных стандартов компании. За время обучения в СПО студент освоит специальность и три рабочие профессии с присвоением разряда

ются договоры о целевом обучении с гарантированными мерами социальной поддержки и трудоустройством по окончании обучения.

Об участии ОАО «РЖД» в проекте рассказал на конгрессе «Молодые профессионалы. Готовим кадры для экономического роста» заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрий Шаханов. Он отметил, что была сформирована проектная группа с участием представителей техникумов и компании для разработки документов в едином ключе. Было пересмотрено содержание обучения. Теперь программы обучения предполагают более интенсивный образовательный процесс.

«Акцент ставим на изучении конкретных трудовых действий в соответствии с требованиями профессиональных стандартов компании. За время обучения в СПО студент освоит специальность и три рабочие профессии с присвоением разряда», – рассказал Дмитрий Шаханов.

Апробация новой модели подготовки кадров для железнодорожного транспорта осуществляется по четырём специальностям. Студент, который выбрал специальность «строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» также освоит профессии монтажника пути, сигналиста, машиниста железнодорожно-строительной машины. Специальность «электроснабжение» включает освоение профессий электромонтёра контактной сети, электромонтёра по ремонту воздушных линий электропередачи, машиниста автотригера, специальность «техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог (локомотивы)» – профессий помощника машиниста электровоза, помощника машиниста тепловоза и осмотрщика-ремонтника вагонов, а специальность «автоматика и телемеханика на транспорте» – профессий электромонтёра по обслужи-

ванию и ремонту устройств сигнализации, централизации и блокировки, сигналиста и монтажника пути. После завершения обучения всех студентов будет ждать оценка по модели компетенций, практический экзамен на тренажёрах и полигонах.

Дмитрий Шаханов подчеркнул, что одновременно производится обновление учебно-лабораторной инфраструктуры: для всех кластеров разработаны дизайн-проекты помещений, было закуплено необходимое оборудование и материалы. В этом году будут созданы современные тренажёрные классы для подготовки специалистов хозяйства пути со всеми устройствами и конструкциями, применяемыми на инфраструктуре железных дорог.

Благодаря участию в проекте «Профессионалитет» компания получает ряд преимуществ: это дополнительные возможности для подготовки кадров с расширенным перечнем компетенций, востребованных экономикой. Также многопрофильное обучение существенно увеличивает мобильность трудовых ресурсов. Структура новых программ позволяет молодому специалисту максимально быстро адаптироваться на производстве. Это и дополнительная возможность для образовательных организаций пересмотреть подход к обучению, развить навыки преподавателей, произвести масштабное переоснащение учебно-лабораторной базы. «Перед компанией стоит множество амбициозных задач: внедрение нового подвижного состава и технологий обслуживания инфраструктуры, цифровизация. И эта ситуация требует наличия у работников межфункциональных знаний. Проект «Профессионалитет», на наш взгляд, существенно увеличит трудовую мобильность персонала и позволит справиться с этими вызовами», – сказал Дмитрий Шаханов.

Виктория Гаджиева



Отраслевые вузы развивают международное сотрудничество

Международная деятельность российских вузов поменяла вектор своего развития: взаимодействие с учебными заведениями стран Европы и США в настоящее время ограничено, вместе с тем укрепляются связи с восточными партнёрами. Как сейчас выстраива-

ют международную работу отраслевые университеты, разобрался «Пульт управления».

О приостановке любого взаимодействия с российскими государственными организациями в научной и образовательной сферах заявили многие иностранные образовательные учреждения и союзы, в том числе Ассоциация университетов Европы. «Однако национальная система высшего образования остаётся открытой и готова работать

со всеми заинтересованными иностранными партнёрами», – подчеркнули в Минобрнауки России.

В новом учебном году количество квот для поступающих из-за рубежа увеличено – выделено 23 тыс. бюджетных мест (в прошлом году было 18 тыс. мест). В Россотрудничестве не зафиксировано большого количества отказов иностранных студентов от квот Правительства РФ на обучение. «Мы не видим большого оттока заявок. Фиксируется порядка ста отказов иностранных студентов. Это один из самых лучших показателей за последние годы», – подчеркнул замруководителя Россотрудничества Павел Шевцов.

О том, сколько иностранцев в этом году зачислено в российские университеты, в том числе отраслевые, станет известно в ближайшее время.

Работа с абитуриентами

Особый интерес к транспортным учебным заведениям России проявляют абитуриенты из стран СНГ и Азии. «В отраслевые вузы активно поступают граждане тех стран, с которыми ОАО «РЖД» реализует совместные проекты. Так, например, ежегодно Российский университет транспорта

низвал экскурсии по учебным корпусам. Так, в июле университет посетили 50 абитуриентов из стран СНГ. Они узнали о возможностях для студентов, увидели инфраструктуру вуза, познакомиться с преподавателями.

Экскурсию для иностранцев в августе провёл и Дальневосточный государственный университет путей сообщения. В ней приняли участие граждане КНР – им рассказали об основных правилах проживания в студенческом городке, необходимом медицинском осмотре и требованиях миграционного учёта. Ребятам объяснили, как организован процесс учёбы и как проходят учебные пары.

Мобильность растёт

Студенты российских и иностранных вузов продолжают участвовать в очных и онлайн-программах академической мобильности. Так, Уральский государственный университет путей сообщения (УрГУПС) в этом году организовал весеннюю школу «Логистические системы и транспорт» для студентов совместно с Институтом транспорта и логистики Трисакти (Ин-

В отраслевые вузы активно поступают граждане тех стран, с которыми ОАО «РЖД» реализует совместные проекты. Так, например, Российский университет транспорта (МИИТ) ежегодно принимает порядка 30 абитуриентов из Монголии

(МИИТ) принимает порядка 30 абитуриентов из Монголии», – рассказала начальник управления международного сотрудничества университета Любовь Лучинина.

В этом году обучение в РУТ (МИИТ) завершили 176 выпускников из Китая, Монголии, Афганистана, Узбекистана и Индонезии.

Для привлечения ещё большего числа иностранцев в эту приёмную кампанию вуз орга-

донезия). Занятия проходили в течение трёх месяцев в дистанционном режиме. «В образовательном проекте приняли участие около 40 студентов УрГУПС и студенты индонезийского вуза. Все лекции велись на английском языке. Со стороны нашего университета лекции читали пять преподавателей, – рассказала проректор УрГУПС по международным связям Наталия Анашкина. – Такой формат способствует раз-



АЛЕКСАНДР САВЕРКИН/ИД «ТУДОК»



АЛЕКСАНДР САВЕРКИН/ИД «ТУДОК»



АЛЕКСАНДР САВЕРКИН/ИД «ТУДОК»

витию культуры общения на образовательные, научные темы, умению представлять свои исследования и достижения на международном уровне. Это хорошая возможность для всех повысить языковые умения. Уверена, что интерес и наших, и индонезийских студентов к теме логистики будет расти».

На базе Центра изучения русского языка как иностранного РУТ (МИИТ) были организованы летние школы для студентов из Китая. В этом году обучение там прошли более 300 человек. Они изучали русский язык, а также познакомились с культурой страны. Многие выпускники летних школ уже приняли решение продолжить обучение на подготовительном факультете университета, чтобы подготовиться к дальнейшему получению высшего образования в РУТ (МИИТ). «Спрос на такое обучение у иностранных студентов велик, количество учащихся на подготовительном факультете каждый год увеличивается», – подчеркнули в вузе.

В Омском государственном университете путей сообщения с февраля по июнь было организовано семестровое обучение студентов Академии логистики и транспорта Республики Казахстан. Во время учёбы иностранцы освоили основные железнодорожные дисциплины по программе курса, а также приняли участие в научных исследованиях. В результате были подготовлены доклады, которые представили на IX Всероссийской студенческой научной конференции с международным участием «Студент: наука, профессия, жизнь».

Международная кооперация

Отраслевые вузы являются участниками ряда образовательных и научных союзов. Например, в апреле этого года Координационный совет по трансевразийским перевозкам (КСТП) и Ассоциация вузов транспорта создали Экспертный научный совет КСТП в сфере трансевразийских перевозок. Основная цель деятельности совета –

научное сопровождение реализации программ и проектов КСТП по развитию трансевразийского контейнерного транзита, а также содействие интеграции деятельности предприятий, вузов и научных центров транспорта стран Азии и Европы.

Развивается сотрудничество и с иностранными учебными заведениями – идёт работа по созданию международных научных коллабораций с университетами дружественных стран в рамках приоритетных исследований для транспортной отрасли России. Так, 30 мая ректор Российского университета транспорта (МИИТ) Александр Климов и ректор Донецкого института железнодорожного транспорта Михаил Чепцов подписали соглашение о сотрудничестве. Документ предусматривает совместную реализацию образовательных программ, а также подготовку специалистов

для железной дороги, но и для сферы транспорта в целом», – подчеркнул Александр Климов.

А в июне этого года состоялась онлайн-встреча делегации РУТ (МИИТ) с представителями университета Тун Хуссейн Онн (Малайзия). В ней также приняли участие представители посольства России в Малайзии, Министерства транспорта РФ и Русского дома в Куала-Лумпуре.

Университет Тун Хуссейн является одним из ведущих образовательных центров Малайзии, который специализируется на подготовке кадров в области технологии и инженерии. На базе учебного заведения функционирует 17 факультетов, академических центров и институтов, где обучаются более 19 тыс. студентов. Особое внимание уделяется научным исследованиям в области информационных технологий, строительства и разработки новейших материалов. В ходе встре-

Во время учёбы иностранцы освоили основные железнодорожные дисциплины по программе курса, а также приняли участие в научных исследованиях. В результате были подготовлены доклады, которые представили на научной конференции

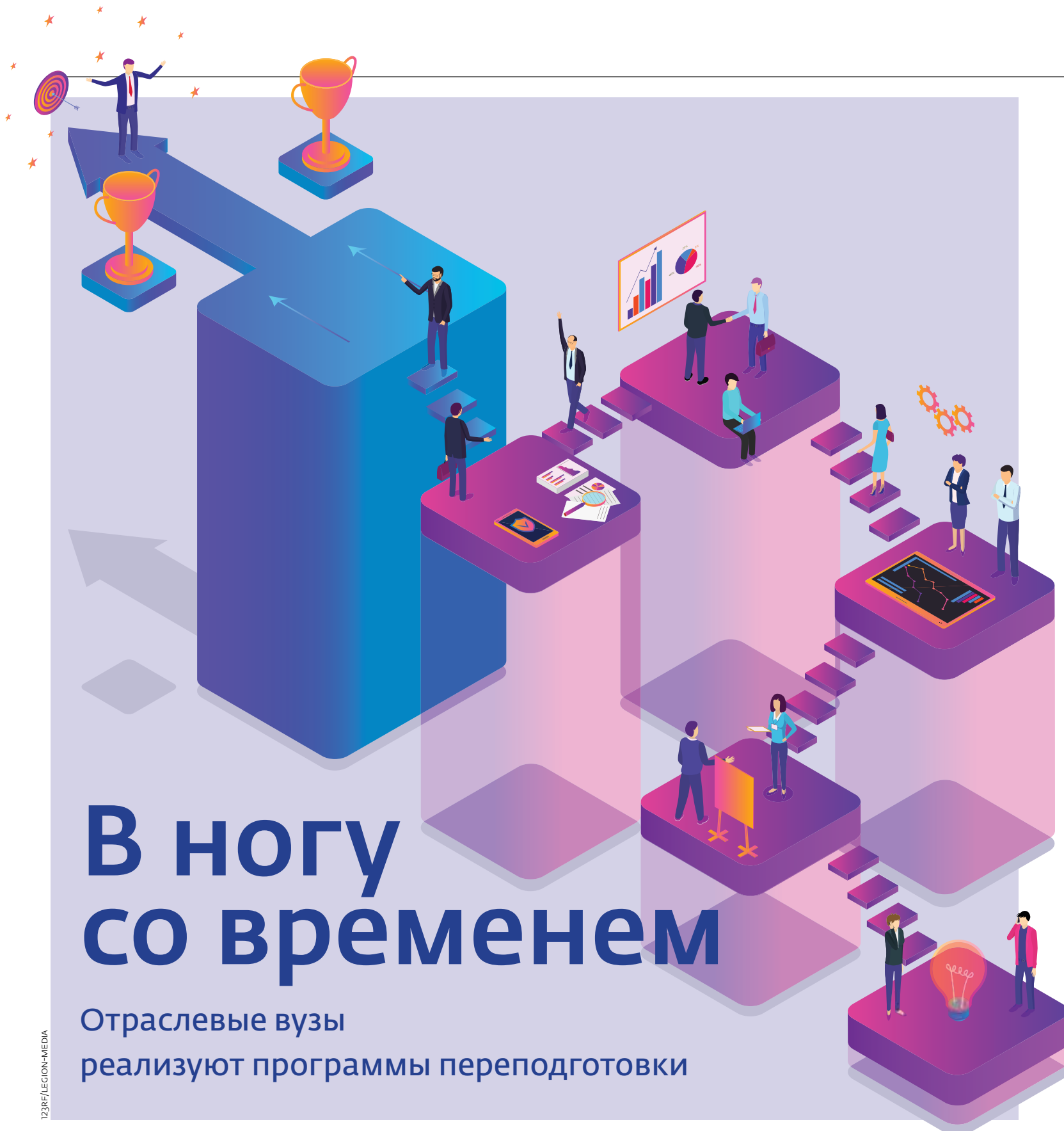
по программам двойных дипломов. Обучение будет вестись по двум направлениям: «Математические и естественные науки» и «Инженерное дело, технологии и технические науки (включая строительство)». Студентам будет открыт доступ к электронным информационно-образовательным ресурсам РУТ (МИИТ). Будут запущены программы повышения квалификации для преподавателей. «Это партнёрство позволит нам совместно работать, плотно взаимодействовать и достигать тех целей и задач, которые стоят в области подготовки кадров перед ДНР в части развития железнодорожного транспорта. Я надеюсь, что в перспективе мы сможем расширить подготовку кадров не только

учебные заведения договорились расширять контакты и сотрудничество в этих сферах, а также разработать программы обмена студентами.

Самарский государственный университет путей сообщения (СамГУПС) этим летом посетил проректор по учебной работе Академии управления при президенте Республики Беларусь Дмитрий Мазарчук. В ходе встречи с и.о. ректора СамГУПС Максимом Гараниным обсуждался вопрос реализации российско-белорусских образовательных программ по подготовке магистров по основным направлениям деятельности вузов – участников Научно-образовательного центра мирового уровня «Инженерия будущего».

Юлия Антич

Образование»



В ногу со временем

Отраслевые вузы реализуют программы переподготовки

123RF/LEGION-MEDIA

Концепция подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 года, утверждённая правительством в прошлом году, предусматривает открытие новых образовательных программ в соответствии с актуальными и перспективными требованиями работодателей. Отраслевые вузы успешно решают эту задачу во взаимодействии с транспортными компаниями, и в первую очередь с ОАО «РЖД». Акцент при этом делается не только на обучение студентов «професси-

онального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» Виталий Борщ. «Сегодня уже невозможно получить одно образование на всю жизнь. Люди несколько раз меняют не только должности, но и профессии. Высшее образование сегодня – это, если хотите, базовая настройка в профессии, – подчеркнул он. – После завершения обучения в университете молодой человек трудоустраивается, начинается его длинная производственная жизнь, в течение которой многое меняется в самой профессии, появляются новые технологии, новые методы, новое оборудова-

оперативной подготовки специалистов становится стратегическим. Устранить дефицит компетенций призваны короткие программы повышения квалификации и профессиональной переподготовки длительностью, как правило, до 250 часов.

РУТ (МИИТ) реализует около 500 таких программ, ежегодно обучение по ним проходят 35 тыс. слушателей. Новые программы ДПО разрабатываются в том числе благодаря реализации проектов вуза, входящих в программу стратегического академического лидерства «Приоритет-2030». Например, проект «Интеллектуаль-

Технологии меняют деятельность, и тем, кто эту деятельность осуществляет, нужно приобретать новые способности, осваивать новое в профессии. Иначе работник теряет конкурентоспособность на рынке труда

ям будущего», но и на развитие востребованных компетенций уже действующих сотрудников на дополнительных профессиональных программах.

Дополнительное профессиональное образование (ДПО) набирает популярность и это неудивительно, считает проректор Российского университета транспорта (МИИТ), директор Научно-образовательного центра повышения квалификации, профессиональной переподготовки и сертификации кадров для наци-

ние, где-то даже новые взгляды. Сегодня мы переживаем период цифровой трансформации: большинство физических процессов получают цифровые двойники. Технологии меняют деятельность, и тем, кто эту деятельность осуществляет, нужно приобретать новые способности, осваивать новое в профессии. Иначе работник теряет конкурентоспособность на рынке труда».

Без обучения работников внедрить новые технологии не получится. В этой связи вопрос

ная дорожная инфраструктура для беспилотного движения» в ближайшие годы предусматривает разработку не менее четырёх дополнительных профессиональных программ, по которым планируется обучить порядка 4 тыс. слушателей в области интеллектуальных транспортных систем и мультисервисных технологий беспилотного движения для транспортных инженеров.

В ходе реализации проекта «Управление мобильностью в транспортных системах агло-



123RF/LEGION-MEDIA

мераций» при поддержке ОАО «РЖД» и других компаний будет открыт ряд программ ДПО на стыке урбанистики, цифровизации и инновационных инженерных решений на транспорте в современном формате проектно-ориентированной подготовки. Проект «Нейротехнологии, искусственный интеллект и предиктивная аналитика для транспорта и логистики» подразумевает разработку дополнительных профессиональных программ 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. Также будет открыта дополнительная профессиональная программа подготовки высококвалифицированных специалистов в области углеродной нейтральности на транспорте в рамках проекта

«Углеродно-нейтральный транспорт».

«Все наши программы в «Приоритете-2030» разрабатываются с привлечением признанных экспертов в профессиональных областях. Например, в части технологий информационного моделирования и во всём, что связано с железнодорожной стройкой, мы ориентируемся на ОАО «РЖД». Мы провели массу встреч с представителями компании, выяснили, каковы их потребности в способностях персонала, и заложили это в профиль

нашей программы, – рассказал Виталий Борщ. – Со всеми нашими программами работают специально подготовленные методисты, которые знают, как работают методологии обратного дизайна, которые умеют правильно интервьюировать экспертов».

Планируется, что программы ДПО РУТ (МИИТ) будут реализованы в дистанционном формате. «Дистанционный формат – это возможность обучить по единым стандартам за короткий промежуток времени практически неограниченное количество слушателей», – отметил Виталий Борщ.

но-геодезических изысканий». Программа включает комплекс лекций, семинаров и практикумов. В неё включены только специальные дисциплины, без общих и универсальных предметов.

В Сибирском государственном университете путей сообщения открыт набор на курс профессиональной переподготовки по программе «Управление персоналом». Как пояснили в вузе, эта программа будет интересна тем слушателям, которые уже имеют опыт работы в сфере управления персоналом или хотят поменять основной профиль своей деятельности. Выпускникам будут выданы дипломы о

системы менеджмента качества, изменения в этой документации, цели и задачи аудита, проводится мониторинг и анализ выполнения программы аудита.

В Петербургском государственном университете путей сообщения в этом году также разработано несколько новых программ ДПО, в том числе входящих в стратегические проекты вуза в рамках реализации программы «Приоритет-2030» («Проектирование, строительство и эксплуатация железнодорожного пути высокоскоростных магистралей», «Организация скоростного и высокоскоростного движения пассажирских

Все программы разрабатываются с привлечением признанных экспертов в своих профессиональных областях. Например, в части технологий информационного моделирования и во всём, что связано с железнодорожной стройкой, мы ориентируемся на ОАО «РЖД»

Тенденцию открытия новых программ ДПО, отвечающих требованиям работодателей, поддерживают и другие отраслевые вузы. Так, например, в этом году Институт дополнительного образования Самарского государственного университета путей сообщения приглашает специалистов в области строительства, инженерно-геодезических изысканий и кадастровых работ дистанционно пройти профессиональную переподготовку по программе «Специалист в области инженер-

профессиональной переподготовке, удостоверяющие их право на выполнение нового вида профессиональной деятельности в сфере управления персоналом.

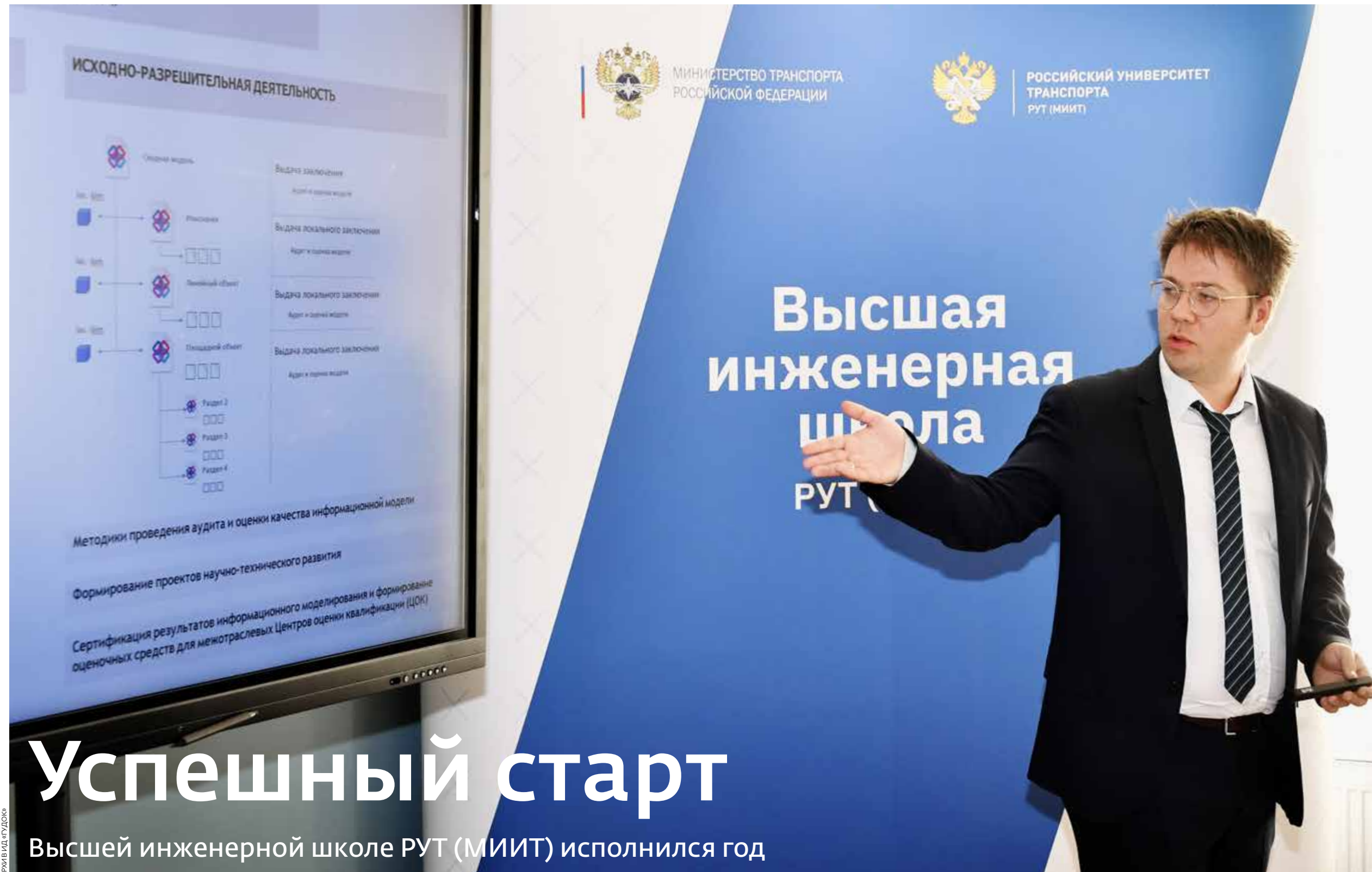
В РУТ (МИИТ) и в Ростовском государственном университете путей сообщения разработаны курсы повышения квалификации аудиторов системы менеджмента качества. На программе «Внутренний аудит системы менеджмента качества организации» рассматриваются требования к документации интегрированной

поездов», «Организация работы и технология ведения технической документации с применением программного комплекса КЗ АРМ-ВТД (комплекс задач «Автоматизированное рабочее место ведения технической документации)», «Организация скоростного и высокоскоростного движения пассажирских поездов», «Логистика транспортных узлов и терминалов», «Магистральный транспорт. Цифровая железная дорога»).

ПУЛЬТ

Юлия Антич

Олег Покусаев,
ДИРЕКТОР АКАДЕМИИ «ВЫСШАЯ
ИНЖЕНЕРНАЯ ШКОЛА»
РОССИЙСКОГО УНИВЕРСИТЕТА
ТРАНСПОРТА (МИИТ)



Академия «Высшая инженерная школа» Российского университета транспорта (МИИТ) в конце августа отметила год с начала своей работы. За это время учебному заведению удалось наладить связи с ведущими транспортными компаниями, а студентам – реализовать несколько проектов, направленных на развитие отрасли. Какие ещё результаты достигнуты и есть ли планы по развитию ВИШ, «Пульту управления» рассказал директор академии Олег Покусаев.

– Олег Николаевич, в чём особенность работы Высшей инженерной школы? Удалось ли за год достичь поставленных целей?

– Высшая инженерная школа – это современное учебное заведение, реализующее новые образовательные форматы. Все программы обучения сочетают три актуальные предметные области: агломерации, транспорт и цифровые технологии. Образовательный процесс выстраивается с опорой на интеграцию в деятельность компаний-партнёров и R&D-центров (центров научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ) университета.

Конструкция каждой образовательной программы основана на принципе перевёрнутого учебного плана, когда в первый год студент получает именно то, за чем он пришёл в вуз, – базовые знания и навыки по выбранной специальности, а во второй и третий год обучения начинает совмещать работу в партнёрской компании и изучение общих развивающих дисциплин. Центральным элементом обучения является проектная деятельность студентов. С первого курса ребята работают над реальными практическими задачами от компаний – партнёров академии.

Мы продуктивно отработали первый год. Для каждой образовательной программы формировывали пул компаний-партнёров, которые не просто ставят задачи по решению прикладных проектных кейсов, но и вовлечены в учебный процесс, помогая тем самым актуализировать содержание образовательной программы. Именно такой образовательный формат позволяет готовить высококвалифицированные кадры и укрепляет сотрудничество с будущими работодателями наших выпускников.

Успешный старт

Высшей инженерной школе РУТ (МИИТ) исполнился год

Образование



– Сколько слушателей приняла академия за первый год работы? Какие специальности оказались самыми востребованными?

– В первый год к нам поступили 168 студентов. Самым востребованным было и остаётся направление «IT-сервисы и технологии обработки данных на транспорте». Отмечу, что все реализуемые программы ВИШ популярны, многие из них впервые реализуются в транспортном вузе, например «Промышленный и транспортный дизайн», «Транспортные системы агломераций».

В этом году у нас будет первый выпуск по магистерской программе «Транспортные системы агломераций». Темы диссертационных исследований определены предметной областью образовательной программы. В настоящий момент в работе находятся следующие темы: «Совершенствование организации дорожного движения на участке улично-дорожной сети города (магистраль, улицы, крупный транспортный узел)», «Моделирование процессов дорожного движения и совершенствование методов управления транспортными потоками», «Разработка новых пользовательских сервисов в транспортном комплексе», «Обоснование выбора транспортно-технологической

схемы доставки грузов», «Разработка решений по обеспечению транспортной и пешеходной связанности городских территорий».

– Сколько абитуриентов зачислено на первый курс обучения в эту приёмную кампанию?

– В этом году мы приняли 212 новых студентов на все программы. Средний проходной балл составил 245. На IT-направление пришло много студентов с высокими баллами ЕГЭ. Это увлечённые ребята, которые хотят развиваться в сфере технологий на транспорте. Мы открыли три новые образовательные программы: «Планирование и эксплуатация городских транспортных систем», «Экономика и инженерия транспортных систем» и «Процессная аналитика».

– С этого учебного года ВИШ и НИУ ВШЭ открыли набор на совместную бакалаврскую программу двух дипломов «Экономика и инженерия транспортных систем». Какова её цель?

– В конце 2021 года была утверждена новая транспортная стратегия России. Её должны реализовать новые квалифицированные кадры, сочетающие инженерные и экономические знания с цифровыми навыками. Так, современные подходы к управлению проектами трансформации транспортной отрасли



Для каждой образовательной программы формировывали пул компаний-партнёров, которые не просто ставят задачи по решению прикладных проектных кейсов, но и вовлечены в учебный процесс

предполагают фундаментальную подготовку в области экономики, понимание технической стороны вопроса, умение быстро адаптироваться к различным отраслевым контекстам (городской пассажирский транспорт, железнодорожный, водный, воздушный транспорт).

Два крупнейших вуза страны объединили лучшие компетенции друг друга, методы и профстандарты, чтобы подготовить высококлассных межотраслевых специалистов. НИУ ВШЭ обладает лучшими в России компетенциями в области подготовки кадров по экономическим специальностям, располагает пулом признанных специалистов в области вычислительных технологий, урбанистики, городского транспортного планирования. В РУТ (МИИТ) сконцентрированы

лучшие компетенции в области функционирования и развития транспортных систем.

Учебный план предполагает следующее разделение: в зоне ответственности ВШЭ находятся дисциплины по экономике, статистике, анализу данных, урбанистике, методам пространственного анализа, транспортному планированию, организации дорожного движения и системам городского пассажирского транспорта. Наша ответственность – это дисциплины по транспортному планированию и проектированию (железнодорожный транспорт, водный транспорт, грузовая логистика).

– Одна из особенностей ВИШ – реализация проектного обучения. Над какими проектами работают студенты?

Образование



– За первый год студенты реализовали более 30 проектов для компаний транспортной отрасли. Они разрабатывали IT-сервисы, приложения под различные нужды компаний, анализировали большие данные, исследовали модели распространения радиоволн. С проектом по разработке IT-сервиса оценки углеродного следа грузовой мультимодальной перевозки студенты ВИШ Семён Ануфриев, Егор Шибанов, Иван Антонов и Константин Леманский участвовали в проектно-образовательном интенсиве «Архипелаг-2022». Их проект получил высокую оценку экспертов отрасли, и сейчас они планируют организацию собственного стартапа.

– **Эксперты ВИШ участвуют в реализации стратегических проектов РУТ (МИИТ) в рамках программы «Приоритет-2030».** Расскажите об этой работе.

– На базе академии «Высшая инженерная школа» реализуется стратегический проект «Управление мобильностью в транспортных системах агломераций». Он включает в себя два трека: научный и образовательный. В части реализации научного трека идёт разработка двух программных модулей по анализу и моделированию транспортного поведения, а также создание алгоритма и программного модуля интеллектуального управления движением рельсового транспорта.

В части реализации образовательного трека разработаны и сейчас реализуются три программы бакалавриата: «IT-сервисы и технологии обработки данных на транспорте», «Системы мобильной связи и сетевые технологии на транспорте», «Транспортный и промышленный дизайн» – и две программы магистратуры: «Транспортные системы агломераций», «Информационное моделирование объектов транспортной инфраструктуры».

Также у нас ведётся разработка программ дополнительного профобразования. В 2021 году была разработана программа в области информационного моделирования. В этом году будут разработаны ещё три программы в областях управления качеством данных, информационного моделирования и квантовой связи.

– **Среди партнёров ВИШ – крупные компании, в том числе ОАО «РЖД».** По каким направлениям выстроено взаимодействие с холдингом?

– Мы сотрудничаем сразу с несколькими филиалами ОАО «РЖД». Так, например, 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

За первый год студенты реализовали более тридцати проектов для компаний транспортной отрасли. Они разрабатывали IT-сервисы, приложения под различные нужды компаний, анализировали большие данные, исследовали модели распространения радиоволн

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.

– **Какие задачи по развитию ВИШ поставлены на новый учебный год?**

– В начале сентября мы провели проектно-аналитическую сессию, посвящённую разработке программы развития школы на 2022/23 учебный год. Результатом работы стал перечень следующих приоритетных проектов развития: «Разработка модели управления образовательными программами», «Формирование

профессионального сообщества ВИШ», «Разработка системы селективных стимулов, геймификации и персонализированных мотивационных процедур», «Разработка и внедрение модели стратегического партнёрства с индустриальным окружением школы», «Создание студенческого научного общества», «Формирование имиджа, повышение узнаваемости ВИШ среди абитуриентов и профессионального сообщества».

На реализацию и запуск этих проектов мы отвели себе три месяца, после чего начнётся фаза их активного пилотирования и перевода на операционные рельсы.

БЕСЕДОВАЛА Юлия Антич

Безграничные ВОЗМОЖНОСТИ

Как РУТ (МИИТ) развивает
инклюзивное образование

123RF/LEGION-MEDIA

Ирина Карапетянц,
директор Института
международных транспортных
коммуникаций Российского
университета транспорта
(МИИТ)



РУТ/МИИТ

Инвалидность не является препятствием для развития и получения знаний. И сегодня многие учебные заведения обучают граждан с ограниченными возможностями здоровья (ОВЗ). Директор Института международных транспортных коммуникаций Российского университета транспорта (МИИТ) Ирина Карапетянц рассказала «Пульту управления», как эта работа выстроена в транспортном вузе.

– РУТ (МИИТ) на протяжении многих лет обучает студентов с ОВЗ. По каким специальностям организована подготовка и насколько она востребована?

– РУТ (МИИТ) является активным участником реализации государственной программы «Доступная среда». Система отраслевого транспортного образования в области создания доступной среды для инвалидов включает обучение сотрудников и пер-

направления, как «Информатика и вычислительная техника», «Технология транспортных процессов», «Менеджмент», «Экономика», «Прикладная информатика», «Управление персоналом», «Строительство железных дорог, мостов и транспортных тоннелей», «Подвижной состав железных дорог», «Эксплуатация железных дорог».

О востребованности транспортных специальностей и профессий у обучающихся свидетельствует ежегодный рост приёма зачисленных на первый курс.

– На базе университета функционирует Ресурсный учебно-методический центр по обучению инвалидов и лиц с ограниченными возможностями здоровья (РУМЦ). В чём его задачи?

– Ресурсный учебно-методический центр по обучению инвалидов и лиц с ограниченными возможностями здоровья создан в 2018 году в целях обеспечения получения транспортного образования инвалидами. Кроме того, в вузе функционирует Отраслевой ресурсный учебно-методический центр доступной среды для инвалидов на транс-

Важная задача РУМЦ – социокультурная реабилитация инвалидов, которая включает создание специальных условий для обучения, участие в культурно-массовых мероприятиях, инклюзивное волонтерство

сонала транспортных предприятий с целью формирования компетенций в сфере предоставления услуг перевозки инвалидам и другим категориям граждан с ограничениями возможности здоровья; организацию инклюзивного обучения студентов с инвалидностью с целью получения ими транспортных специальностей и профессий.

В университете обучение инвалидов идёт по 23 направлениям подготовки и специальностям. Увеличивается количество программ социально-гуманитарного профиля, позволяющих осуществлять обучение инвалидов с разными нозологиями. Наиболее востребованы у обучающихся такие

направления (ОРУМЦ), который занимается подготовкой учебно-методических материалов и обучением сотрудников предприятий навыкам оказания услуг пассажирам из числа инвалидов на транспорте.

РУМЦ занимается вопросами создания системы сетевого межрегионального взаимодействия с образовательными организациями системы Минтранса России, разработкой методического и ресурсного обеспечения обучения инвалидов, подготовкой (переподготовкой, повышением квалификации) сотрудников из числа профессорско-преподавательского состава и административно-управленческого персонала, функционально



обеспечивающих работу с лиц с ОВЗ, содействием формированию постоянно действующих связей с предприятиями-работодателями для трудоустройства инвалидов.

Важная задача РУМЦ – социокультурная реабилитация инвалидов, которая включает создание специальных условий для обучения, участие в культурно-массовых мероприятиях, инклюзивное волонтерство.

На базе РУМЦ ежегодно, начиная с 2018 года, организовано обучение педагогических работников и сотрудников учебно-вспомогательного персонала университета по программам повышения квалификации по вопросам инклюзивного образования для получения компетенций по работе и обучению лиц с инвалидностью и ограниченными возможностями здоровья различных нозологических групп. Всего за 2018–2021 годы обучение прошли 628 человек.

– Есть ли в вузе специализированная инфраструктура для обучения лиц с ОВЗ?

– Доступная среда для инвалидов и лиц с ОВЗ создана в Институте международных транспортных коммуникаций РУТ (МИИТ), где оборудованы помещения РУМЦ. Здание имеет приспособленную для инвалидов входную группу, оборудованную стационарным уличным пандусом из одной прямой секции и имеющую расширенный дверной

проём, противоскользящее покрытие, кнопку вызова сотрудника университета. Для преодоления дверных порогов используются облегчённые двусторонние пандусы. Перед входом в здание имеется городское парковочное место для инвалидов.

На первом этаже есть металлический стационарный пандус, два этажа здания оборудованы тактильной плиткой. В помещении предусмотрены контрастные тактильные таблички для аудиторий и тактильные мнемосхемы, продублированные шрифтом Брайля для инвалидов с нарушением зрения. На фасаде здания и на первом этаже размещены два табло с бегущей строкой для дублирования информации инвалидам с нарушением слуха. Оборудована специальная туалетная комната. Для обеспечения доступа инвалидов с нарушениями опорно-двигательного аппарата используются кресло-коляска и лестничный гусеничный мобильный подъёмник. Установлен информационный терминал со встроенной индукционной системой (для передачи звука на слуховые аппараты) со специальными функциями для людей с нарушениями зрения и опорно-двигательного аппарата.

Для обеспечения учебного процесса инвалидов и лиц с ограниченными возможностями здоровья используются аудитории, оснащённые необходимой мебелью и оборудованные мультимедий-

ными комплексами, включающими проектор, экран, компьютер. При необходимости для лиц с ОВЗ могут использоваться переносные специальные технические средства (в том числе видеоувеличители, индукционная система, акустическая система, стол для инвалидов-колясочников). Аудитории для проведения учебных занятий располагаются на первом этаже.

В университете есть доступ к информационным системам и информационно-телекоммуникационным сетям Интернет, в том числе приспособленным для использования инвалидами и лицами с ограниченными возможностями здоровья. В наличии альтернативная версия сайта вуза для инвалидов по зрению. Научно-техническая библиотека университета обеспечивает доступ обу-

быть заполнены выпускниками образовательных организаций, подведомственных Росжелдору, что говорит о востребованности данных специалистов. Следует отметить, что логисты, менеджеры, операторы, экономисты, программисты, юристы с инвалидностью также имеют перспективы для трудоустройства на транспортных предприятиях. – **Российский университет транспорта (МИИТ) в числе семи московских учебных заведений недавно получил право обучать призёров VI Национального чемпионата профессионального мастерства для людей с ограниченными возможностями «Абилимпикс». Что ждёт слушателей?**

– По предъявлении сертификата победителя слушатели самостоятельно и по своему желанию вы-

Имеющиеся в наличии квотированные рабочие места для сотрудников с инвалидностью на предприятиях железнодорожного транспорта могут быть заполнены выпускниками образовательных организаций, подведомственных Росжелдору

чающихся к электронным образовательным ресурсам.

В 2020 году РУТ (МИИТ) признан лауреатом городского смотра-конкурса в номинации «Организация образования, создавшая лучшие условия доступности инвалидам и иным маломобильным гражданам к объекту социальной инфраструктуры города Москвы и оказываемым на нём услугам».

– Востребованы ли выпускники с ОВЗ среди работодателей?

– Сотрудниками РУМЦ были проведены мониторинги рынка труда в различных регионах России и изучены востребованные транспортные профессии. Результаты исследования показали, что имеющиеся в наличии квотированные рабочие места для сотрудников с инвалидностью на предприятиях железнодорожного транспорта могут

быть заполнены выпускниками образовательных организаций, подведомственных Росжелдору, что говорит о востребованности данных специалистов. Каждая программа включает 16 академических часов и будет реализована в течение четырёх дней (в период с 1 октября по 30 ноября 2022 года).

РУТ (МИИТ) предлагает программу дополнительного профессионального образования «Организация доступной среды объектов и услуг социальной инфраструктуры для людей с инвалидностью». Она реализуется с применением дистанционных образовательных технологий, адаптирована для инвалидов с соматическими заболеваниями и нарушениями опорно-двигательного аппарата. По итогам обучения слушатели получают удостоверения о повышении квалификации установленного образца.

ИЮЛИЯ

Беседовала Юлия Антич



Ваше здоровье

Секреты профессионального долголетия



АРХИВ ИД «ГУДОК»



АРХИВ ИД «ГУДОК»



БРЮНИСЛАВ СУРИН / ИД «ГУДОК»

На эффективность работы любой компании прямое влияние оказывает состояние как физического, так и эмоционального здоровья его работников. Поэтому бизнес старается наращивать инвестиции в корпоративные программы здравоохранения. В ОАО «РЖД» выстроена система охраны здоровья, направленная на продление профессионального долголетия работников.

Болезни – нет

Всемирная организация здравоохранения к вредным факторам, влияющим на трудовую деятельность человека, относит около 50 физических и почти 20 эргономических условий.

Также негативное влияние оказывают определённые виды физических нагрузок, психологические и социальные проблемы. Всё это приводит к повышению риска несчастных случаев на рабочем месте, возникновению болезней или регулярных стресс-реакций.

«Важно, чтобы трудовая деятельность не приводила к ухудшению состояния здоровья. С этой целью работодателям рекомендуется совершенствовать систему охраны труда и минимизировать неблагоприятные производственные факторы, модернизировать оборудование, технику, сокращать долю физического труда, внедрять методики снижения нервно-психического напряжения у сотрудников», – подчёркивают в Ростребнадзоре.

В ОАО «РЖД» выстроена многоуровневая система по охране здоровья работников. Регулярные медицинские осмотры и диспансеризация обязательны для всех железнодорожников. Они необходимы для поддержания здоровья сотрудников и раннего выявления серьёзных заболеваний, включая сердечно-сосудистые. Однако особое внимание – работникам локомотивных бригад.

Ещё при обучении будущие железнодорожники проходят медицинскую комиссию.

«А при трудоустройстве работникам локомотивных бригад за счёт будущего работодателя проводят медосмотр, психиатрическое освидетельствование и психофизиологический отбор», – рассказывает начальник отдела медицинского обеспечения безопасности дви-



АРХИВ ИД «ЛУДОК»



АЛИНА МЕЛЬНИКОВА/ИД «ЛУДОК»

жения поездов и производственной медицины Центральной дирекции здравоохранения ОАО «РЖД» (ЦДЗ) Екатерина Гутор.

Требования к проведению медицинских осмотров, врачебно-экспертных комиссий регулируются федеральным законодательством. В связи с тем, что болезни системы кровообращения являются основной причиной смерти во всём мире, Минтранс ещё в прошлом году расширил перечень обследований машинистов и их помощников.

Так, начиная с 35 лет раз в четыре года проводится холтеровское мониторирование ЭКГ, начиная с 40 лет – УЗИ сердца и проба с физической нагрузкой, а с 50 лет эти исследования проводятся ежегодно.

«Если у человека есть риск развития заболевания, также каждый год независимо от возраста», – добавляет Екатерина Гутор.

Для того чтобы все железнодорожники своевременно проходили обследования, компанией было закуплено дополнительное оборудование, усилены кадрами

отделения функциональной диагностики. При прохождении медосмотра человеку положено два оплачиваемых выходных дня.

Системная забота

В ОАО «РЖД» предусмотрено три уровня экспертизы определения профессиональной пригодности. Это необходимо, когда у специалистов есть сомнения в том, может ли человек работать на своём месте, как прежде.

«Ведь ухудшение здоровья у работников локомотивных бригад во

Регулярные медосмотры и диспансеризация рекомендованы всем железнодорожникам. Они необходимы для раннего выявления серьёзных заболеваний, включая сердечно-сосудистые и онкологические. Особое внимание – членам локомотивных бригад

В 2021 году у 3 тыс. железнодорожников были выявлены заболевания сердечно-сосудистой системы на начальной стадии, что позволило назначить своевременное лечение. А уровень профессиональной непригодности в компании уже на протяжении четырёх лет остаётся низким и составляет 0,5% на 100 проведённых осмотров

время исполнения трудовых обязанностей может привести к потере контроля над ситуацией, риску возникновения происшествий», – говорит Екатерина Гутор.

На первом уровне решение принимает врачебно-экспертная комиссия линейного уровня. Если нарушения в состоянии здоровья несерьёзные, то машинист или помощник машиниста возвращается к труду. При более сложных случаях, когда есть риск развития осложнений, работник направляется на медицинский осмотр в региональную врачебно-экспертную комиссию.

Если изменения в состоянии здоровья поддаются коррекции медицинскими методами, проводится лечение с использованием возможностей больниц дорожного уровня, и далее работник возвращается в профессию.

При необходимости высокотехнологичной медицинской помощи решение о её оказании принимает Центральная врачебно-экспертная комиссия. Лечение, проезд к месту лечения оплачиваются работодателем.

«Мы имеем возможность лечения многих патологий сердеч-

но-сосудистой системы и возвращения человека к труду. Новые технологии и методики позволяют не только диагностировать и вылечить болезнь, но и определить индивидуальный прогноз возможности появления и развития заболевания в будущем. Как работодатель РЖД должны быть уверены в том, что у человека, который получил такую помощь, не произойдёт осложнений», – пояснил «Пульту управления» профессор, доктор медицинских наук, главный кардиолог Центральной дирекции здравоохранения ОАО «РЖД» Заур Шугушев.

В прошлом году, по данным ЦДЗ, у 3 тыс. железнодорожников были выявлены заболевания сердечно-сосудистой системы на начальной стадии, что позволило назначить своевременное лечение и сохранить работников в профессии.

А уровень профессиональной непригодности в компании уже на протяжении четырёх лет остаётся низким и составляет 0,5% на 100 проведённых осмотров.

Душевное равновесие

Наравне с физическим состоянием работников локомотивных

бригад в ОАО «РЖД» следят за их эмоциональным состоянием. Ежегодно в учреждениях сети «РЖД-Медицина» проводят десятки тысяч психофизиологических обследований.

Для стабилизации психологического и эмоционального состояния в компании продолжают открываться комнаты эмоциональной разгрузки. В специально созданных тихих и уютных комнатах железнодорожники могут быстрее справиться с перенапряжением и восстановить работоспособность.

На общее состояние здоровья оказывает влияние и образ жизни человека, подчёркивает Екатерина Гутор. Поэтому в РЖД уже третий год реализуется Концепция здорового образа жизни. Она включает девять основных направлений: профилактика потребления табака; снижение потребления алкоголя; здоровое питание на рабочем месте; повышение физической активности; сохранение психологического здоровья и благополучия; профилактическая медицина; условия труда; просветительская работа; мотивация.

Виталий Маслюк



Объединение дорог

Как создавалась сеть железнодорожных магистралей СССР

Сто лет назад, в сентябре 1922 года, начала свою работу межреспубликанская железнодорожная комиссия по подготовке слияния железных дорог будущего Союза ССР. Она стала одним из главных органов, который обеспечивал план создания Советского государства. В комиссии впервые за несколько лет работали бок о бок руководители железных дорог России, Украины и Белоруссии. Однако ей далеко не сразу удалось прийти к согласию по главным проблемам управления железнодорожным транспортом. «Пуль управления» публикует уникальные архивные документы с комментариями, отражающие роль первого главы союзного НКПС Феликса Дзержинского в работе комиссии.

Впервые о возможности слияния железных дорог на большей части территории бывшей Российской империи заговорили в начале 1922 года, когда победа в Гражданской войне была уже очевидна. В секретариате Дзержинского сохранился среди прочих необычный документ того времени (правда, неясно, был ли это черновик какого-то так и не увидевшего свет постановления или же доклад,

с которым Дзержинский выступал на заседании СНК). Вот как, в частности, в нём представлялась картина возможного будущего объединения: «[Ясно, что] надо положить в основу соединения всех наших железных дорог какой-то другой принцип, кроме территориального или интересов экономической выгоды... Я – и многие товарищи из ведомства согласны со мной в этом пункте – считаю, что прежний, царский, принцип строительства железных дорог и объединения их под великорусским надзором был, в сущности, эксплуататорским и использовался для подавления национального и рабочего движения. Разумеется, смириться с таким положением дел мы не можем. Поэтому будущее объединение железных дорог должно проходить на новой, классовой основе. Объединиться должны прежде всего железнодорожники, как одна из главных боевых групп пролетариата. Их сознательность и честность станут лучшим базисом, на котором мы можем построить новые пути сообщения».

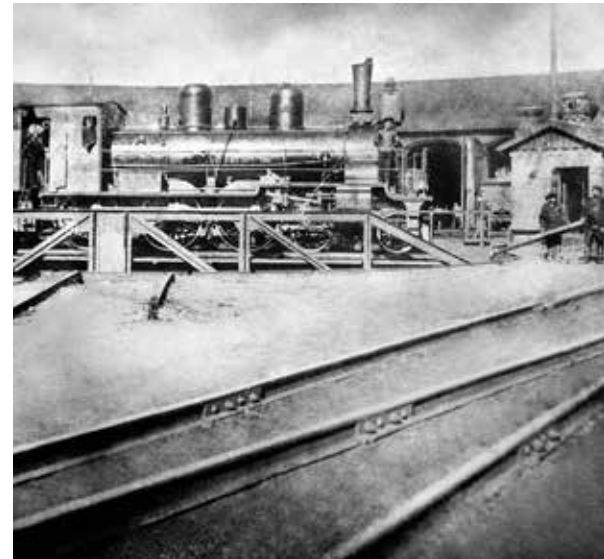
К сожалению, остаётся до конца неясной дальнейшая судьба этого документа. Однако во время Первомайских праздников 1922 года в Советской России, Украине и Белоруссии были стихийно образованы интернациональные



ТАСС
Феликс Дзержинский



ТАСС
Алексей Рыков



ТАСС

комитеты сотрудничества на железных дорогах, которые ставили своей целью «полное удаление национального элемента из славного дела железнодорожников». В частности, при этих комитетах появились работавшие весьма активно комиссии по переписке, которые регулярно обменивались письмами и телеграммами с коллегами-железнодорожниками. Если Дзержинский и не был создателем этих комитетов (в которые на пике их деятельности входило более 1000 человек), то всячески приветствовал их работу.

С высокой долей вероятности можно предположить, что Дзержинский рассматривал самоорганизацию и самодисциплину рабочих (делая упор на их сознательности) как важнейшие факторы для самоуправления. Летом он работал над составлением проекта объединения железных дорог, который должен был стать практи-

ческой инструкцией. Любопытно, что даже всесоюзному Наркомату путей сообщения отводилась фактически наблюдательная роль контролёра-регулятора: «Я исхожу из того, что товарищи на местах гораздо лучше знают особенности и всю постановку железнодорожного дела...»

В конце лета обсуждение проекта создания единой железнодорожной сети для будущего Союза ССР шло уже полным ходом. Разумеется, Дзержинский принимал самое активное участие, однако его предложения по самоорганизации железнодорожников встречали всё более жёсткий отпор. О некоторых из них мы можем составить себе представление благодаря возражениям на них Дзержинского. Вот главные из них, упомянутые в служебной записке конца августа: «Что касается самоорганизации железнодорожников, то необходимо ещё раз

«Будущее объединение железных дорог должно проходить на новой, классовой основе. Объединиться должны прежде всего железнодорожники, как одна из главных боевых групп пролетариата. Их сознательность и честность станут лучшим базисом»

«Серьёзно опасаемся, что при недостаточном контроле из центра может выпятиться национальный момент и со временем это приведёт к разрыву той самой единой железнодорожной сети, которую мы сейчас с таким трудом создаём»

повторить: благодаря революционной сознательности и нашему к ним доверию как к цельной рабочей группе, наделённой сильным классовым чувством, они со временем сами исключат все контрреволюционные элементы и будут действовать ещё сплочёнее из-за общего дела... Я глубоко убеждён, что осознание ими своей ответственности только ещё улучшит их труд».

По мере приближения созыва межреспубликанской железнодорожной комиссии споры принимали всё более горячий характер. Быстро выяснился и главный аргумент противников Дзержинского (одним из них в то время, кстати, был Сталин, являвшийся наркомом по делам национальностей). В секретариате Дзержинского осталась копия анонимной записки, в которой, в частности, говорилось следующее: «Вопрос самоорганизации рабочих-железнодорожников требует гораздо более глубокой проработки... Мы не можем быть уверены, что железнодорожники всегда проявляют идейную добросовестность. Мы серьёзно опасаемся, что при недостаточном контроле из центра может выпятиться национальный момент и со временем это приведёт к разрыву той самой единой железнодорожной сети, которую мы сейчас с таким трудом создаём».

Эта точка зрения одержала верх при начале работы комиссии в сентябре 1922 года. На должность председателя комиссии был назначен Алексей Рыков, сторонник более жёсткой государственной и партийной линии в деле создания единой железнодорожной сети. Дзержинскому – со ссылкой на его занятость – была доверена важная, но всё-таки далеко не главная должность консультанта. К работе комиссия приступила в последних числах сентября. Некоторой уступкой предложениям Дзержинского можно считать письменное обращение членов комиссии к руководителям местных железных дорог Украины и Белоруссии, которым предлагалось

сформулировать собственные пожелания по созданию органов управления будущей всесоюзной железнодорожной сети.

Довольно быстро было принято решение полностью отказаться от местного самоуправления. «Самоуправление в том виде, в каком оно предлагалось товарищем Дзержинским, опиралось бы на профсоюзное движение (и само по себе это, разумеется, надо всячески приветствовать), но, будучи периферийным, оторванным от центра, оно может подпасть под влияние национально настроенных элементов, так что в лице этого профсоюза мы получим второй Викжель, чего нам, конечно, ни в коем случае нельзя допустить», – такова была аргументация.

На ближайшем заседании, совпавшем с торжествами по случаю пятилетия Октябрьской революции, было разработано и ключевое положение об инспекции и контроле на всесоюзной сети. Ответственность за него была распределена между Рабоче-Крестьянской инспекцией, ревизионной комиссией, комиссией партийного контроля и, наконец, инженерно-технической комиссией НКПС. Причём решающее слово в осуществлении контроля должно было оставаться за НКПС, который теперь становился всесоюзным и в таком качестве действительно обладал неограниченными полномочиями на транспорте.

Время показало, что курс на жёсткую централизацию на железных дорогах, принятый в 1922 году, был, возможно, не худшим вариантом развития транспорта в СССР. Однако не стоит забывать и о предлагавшейся Дзержинским альтернативе по самоуправлению, которая хотя бы отчасти сыграла свою роль в преодолении национальных различий между народами СССР.

ПУЛЬТ

Владимир Максаков

Библиотека Корпоративного университета РЖД»



Майкл
Микалко
«Рисовый
штурм и ещё
21 СПОСОБ МЫС-
ЛИТЬ НЕСТАН-
ДАРТНО»
Издательство
«МАНН, ИВАНОВ
и ФЕРБЕР»
2022 ГОД



Алёна Харитоновна,
БИЗНЕС-ТРЕНЕР
КОРПОРАТИВНОГО
УНИВЕРСИТЕТА РЖД

ЛИЧНЫЙ АРХИВ

» Развитие креативного мышления – одна из наиболее актуальных задач для современного человека. И если прежде было принято считать, что творческий подход необходим только художникам и музыкантам, то для многих из нас уже очевидно, что и людям нетворческих профессий и рода деятельности также необходимо его развивать. В быстро меняющемся мире нам необходимо принимать решения, находить нестандартные и оригинальные приёмы реализации задач, с которыми мы сталкиваемся. С помощью креативного мышления можно придумывать нестандартные идеи, которые дадут возможность облегчить труд, увеличить доход, завоевать признание людей. Книга «Рисовый штурм» написана одним из ведущих экспертов по креативности в мире Майклом Микалко. Он делится технологией, как придумать отличные идеи с нуля, подробно объясняет, как работает креативность и что мы можем сделать для того, чтобы мыслить нестандартно. В книге представлено множество интересных задач, игр и головоломок на нестандартное мышление, а также вдохновляющие примеры творческих прорывов из истории, изменивших наш мир. Автор знакомит читателей с уникальными техниками и инструментами, использование которых поможет научиться мыслить нестандартно, находить оригинальные решения, а также прокачать креативное мышление и активизировать собственное творческое «я». Применяя на практике советы Майкла Микалко, вы точно сумеете генерировать оригинальные идеи.



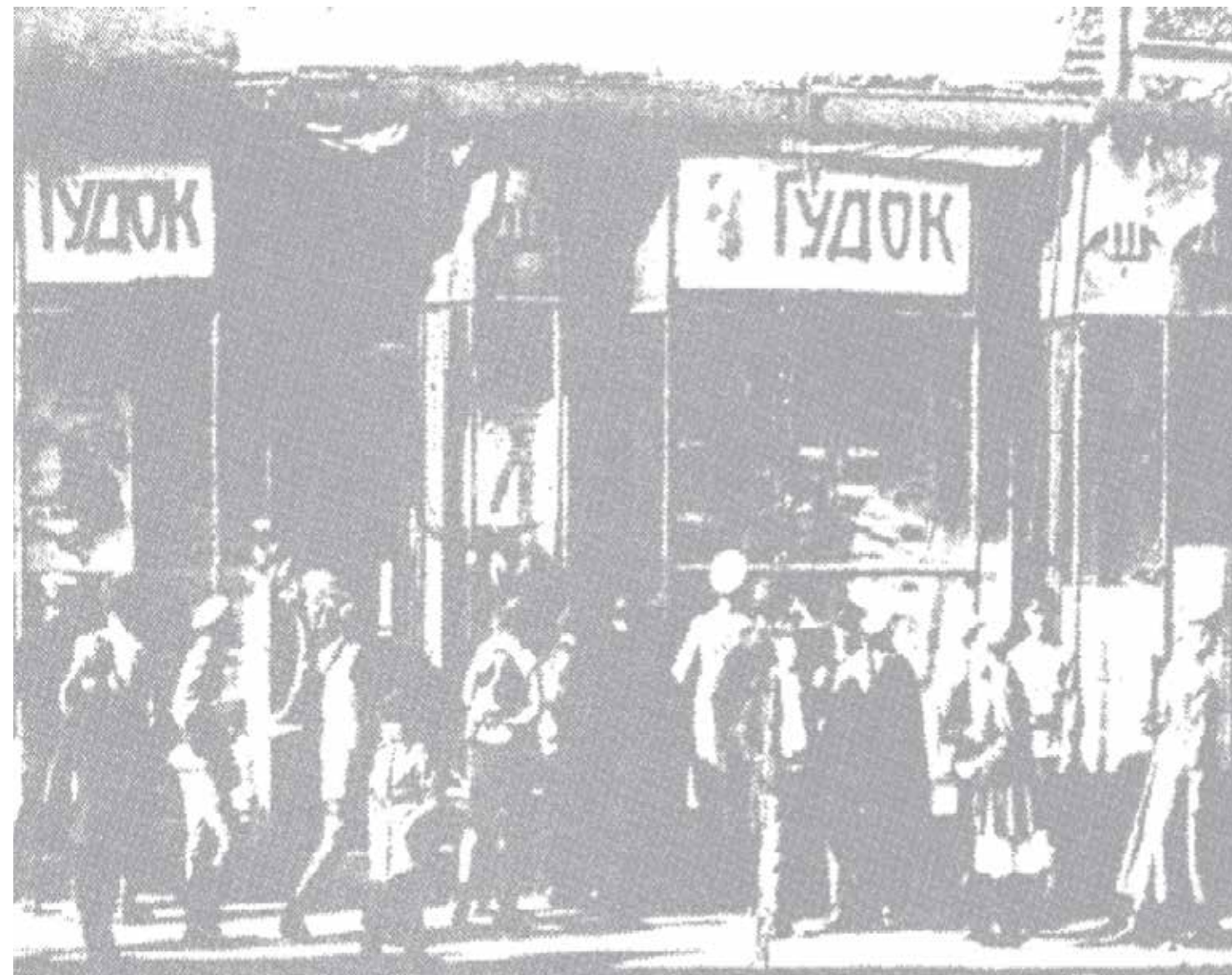
ПИТЕР
Сэловей,
Дэвид Карузо
ЭМОЦИОНАЛЬ-
НЫЙ ИНТЕЛЛЕКТ
РУКОВОДИТЕЛЯ.
КАК РАЗВИВАТЬ
И ПРИМЕНЯТЬ
Издательство
«ПИТЕР»
2017 ГОД



Валентина
Фрайфельд,
БИЗНЕС-ТРЕНЕР
ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО
ФИЛИАЛА
КОРПОРАТИВНОГО
УНИВЕРСИТЕТА РЖД

ЛИЧНЫЙ АРХИВ

» Часто под управлением эмоциями мы понимаем их подавление: «Держи себя в руках!» Но постоянно сдерживая свои эмоции, можно спровоцировать серьёзный срыв. Управление эмоциями – гораздо более широкий и интересный процесс. Он включает в себя их распознавание, умение замечать и называть (ведь для некоторых наших эмоций мы вообще не всегда можем подобрать слова). Далее – сопоставление эмоций с контекстом, соответствуют ли они ситуации, помогают они сейчас или мешают в её разрешении, затем уже поиск причин их возникновения и осознанное управление. Причём управлять эмоциями – не значит пытаться всё время быть радостным и ограждать себя от негатива. Нет плохих или хороших эмоций: и гнев, и страх, и радость одинаково хороши в разных ситуациях. В работе руководителя эмоциональный интеллект позволяет повышать не только собственную продуктивность, но и эффективность всей команды. Прелесть этой книги в том, что в ней приведены простые алгоритмы и практические рекомендации: какие конкретные вопросы задать себе, чтобы понять, что чувствуешь; как понять эмоции другого человека; какие стратегии позволяют управлять эмоциями. Книга состоит из двух частей. В первой – немного теории, во второй – практические кейсы на основе различных рабочих ситуаций, готовые шаблоны действий с примерами, среди которых каждый наверняка найдёт те, что сможет взять за основу и применить на практике.



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