

ПУЛЬТ УПРАВЛЕНИЯ

№ 03 (65) 2021

ЖУРНАЛ ДЛЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ КОМПАНИЙ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

WWW.PULT.GUDOK.RU



Более
600 ТЫС.

человек зарегистрировано
на Сервисном портале ОАО «РЖД»

Связанные одной целью

ОАО «РЖД» ОБЕСПЕЧИВАЕТ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ
ОТ ОТПРАВИТЕЛЯ К ПОЛУЧАТЕЛЮ

СТР. 6

ОРГАНИЗАТОР

Гудок^{ИД}
издательский дом

СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПАРТНЁР

БЛАГОСОСТОЯНИЕ
НЕГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПЕНСИОННЫЙ ФОНД

ОТРАСЛЕВОЙ ПАРТНЁР



X ЕЖЕГОДНЫЙ ОТРАСЛЕВОЙ КОНКУРС ДОСКА ПОЧЁТА

2021

МЫ ИЩЕМ ГЕРОЕВ



И ВЫ МОЖЕТЕ В ЭТОМ ПОМОЧЬ

Мы хотим, чтобы все знали, какие замечательные люди трудятся и живут рядом с нами, на какие поступки они способны

12+

Отправить информацию о герое:
DOSKAPOCHETA@GUDDOK.RU

8 (495) 983-08-18

Все подробности о конкурсе на сайте: [HTTP://DOSKAPOCHETA.GUDDOK.RU](http://DOSKAPOCHETA.GUDDOK.RU)

От редакции



123RF/LEICION-MEDIA

Движение на Восток



МАКСИМ КАШИРИН/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО РЖД

Развитие транспортной инфраструктуры для экспорта – одна из задач, стоящих сегодня перед российской экономикой. Восточный полигон является важнейшим инфраструктурным звеном, которое позволит расширить выход на рынки стран Азиатско-Тихоокеанского региона и даст возможность получать большой доход за счёт международного транзита по маршруту Восток – Запад. В соответствии с указом президента, к 2024 году пропускная способность Восточного полигона должна увеличиться до 180 млн тонн. По оценкам экспертов, тогда объём транзитных контейнерных перевозок из Китая в Европу может вырасти в 10 раз, а совокупная плата

за перевозку контейнеров составит \$1 млрд в год.

«Экономика страны развернулась на Восток ещё больше, все показатели превышены, тарифный грузооборот вырос на 2,5%, погрузка в порты – на 8,5%», – отметил генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров на состоявшейся 6 апреля встрече с главой государства Владимиром Путиным.

В 2020 году в направлении Восточного полигона было перевезено 144 млн тонн грузов, в том числе 100,9 млн тонн на экспорт, что соответствует параметрам, предусмотренным КПМИ на 2020 год. Для достижения поставленных целей необходимо продолжать расширение Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей.

«ОАО «РЖД» приступает к формированию долгосрочной программы развития Восточного полигона как минимум до 2030 года», – сообщил Олег Белозёров на совещании по вопросу транспортного обеспечения вывоза угля из Кемеровской области. По его словам, в кратчайшие сроки компания представит поквартальные планы по второму этапу расширения БАМа и Транссиба.

Реализация второго этапа оценивается в 760 млрд руб., подорожание на 40 млрд руб. вызвано ростом цен на стройматериалы, рассказал на брифинге заместитель гендиректора РЖД Андрей Макаров. Третий этап – для вывоза угля с месторождений Якутии, по его словам, может стоить от 350 до 700 млрд руб. (с электрификацией). Планы масштабные, и отступать некуда.

ПУЛЬТ

Содержание номера»

ПУЛЬТ | 03(65)|2021
УПРАВЛЕНИЯ
ЖУРНАЛ ДЛЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ КОМПАНИЙ
ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

12+



ТЕМА НОМЕРА» PRO//ДВИЖЕНИЕ

Оперативка»

4–5 **ОТРАСЛЕВЫЕ НОВОСТИ**

ТЕМА НОМЕРА»

PRO//ДВИЖЕНИЕ

6–9 **Связанные одной целью**

ОАО «РЖД» ОБЕСПЕЧИВАЕТ ЭФФЕКТИВНОЕ

ПЕРЕДВИЖЕНИЕ ГРУЗОВ ОТ ОТПРАВИТЕЛЯ К ПОЛУЧАТЕЛЮ

10–13 **Инструменты роста**

Цифровизация и инновационные решения повышают эффективность грузовых перевозок

14–17 **Поезд отправляется**

ОАО «РЖД» планирует вернуться к доковидным показателям пассажирских перевозок

Инфраструктура»

18–21 **Транспортный каркас Сибири**

Регионы заинтересованы в сотрудничестве с ОАО «РЖД»

Опыт»

22–25 **Идут на поправку**

Железнодорожные перевозчики всего мира внедряют современные технологии для борьбы с вирусом

Кадры»

26–29 **В пределах нормы**

В компании ведут системную работу по оценке эффективности труда железнодорожников

Персонал»

30–33 **Сохранить ресурс**

Укрепление здоровья сотрудников позволяет повышать производительность труда

34–37 **Платформа возможностей**

Сервисный портал работника ОАО «РЖД» пополнится новым функционалом

38–41 **Пролонгированный COVID-19**

Как вернуть ментальное здоровье после перенесённого коронавируса

Образование»

42–45 **Учёба без перерыва**

Система дистанционного обучения компании позволяет железнодорожникам развиваться в разных направлениях

46–51 **Корпоративные уроки**

Должны ли компании заниматься обучением своих сотрудников

52–55 **Визитная карточка вуза**

В номенклатуру научных специальностей включена транспортная группа

56–59 **Знак времени**

Российские университеты вводят должность цифрового проректора

История»

60–63 **Ломоносов паровозов**

Идеи инженера о локомотиве-тепловозе опередили своё время

Библиотека

Корпоративного университета РЖД»

64 **Обзор деловой литературы**

РЕДАКЦИЯ

ДИРЕКЦИЯ

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР

Е.С. Мельникова

ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА

С.Ф. Шатковский

РЕДАКТОРАТ

Главный редактор А.В. Харнас

Шеф-редактор И.В. Замуруева

Арт-директор К.И. Левченко

Служба выпуска

Выпускающий редактор М.А. Лобов

Бильдредактор Е.Н. Малышева

Предпечатная подготовка, вёрстка

Т.В. Мациевская

Цветокоррекция М.Ю. Саянов

КОРРЕКТУРА

Заведующая отделом О.В. Подколзина

Над номером работали:

Юлия Антич, Виктория Гаджиева, Надежда Кожухова, Владимир Максаков, Виталий Маслюк, Ксения Потаева, Дарья Чикиркина

Фото на обложке:

123RF/LEGION-MEDIA

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

Отдел распространения:

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

Учредитель и издатель:

АО «Издательский дом «Гудок»

Адрес учредителя, издателя и редакции:

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

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

E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

Перепечатка материалов без согласия

АО «Издательский дом «Гудок» запрещена.

Подписано по графику: 27.04.2021 г.

Подписано фактически: 27.04.2021 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



123RF/LEGION-MEDIA

Входы ВСМ в столицы построят в 2024 году

ОАО «РЖД» на построенных для высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) выходах из Москвы и Санкт-Петербурга до завершения создания всей трассы будут эксплуатировать пригородные и скоростные поезда, сообщил на брифинге замгендиректора компании Андрей Макаров. «До 2024 года будут построены входы в Москву и Санкт-Петербург. Они будут увязаны с существующей сетью и тут же начнут эксплуатироваться – за счёт этого мы сможем существенно увеличить поток пригородных поездов на входах в Центральный и Санкт-Петербургский транспортные узлы», – сказал он. По словам Андрея Макарова, строительство пятого и шестого путей позволит запустить дополнительные пригородные поезда, а также «Сапсаны».

«Для ЦТУ и Петербургского транспортного узла ситуация с пригородом улучшится. Фактически в Москве это будет первый шестипутный радиус, самые широкие ворота в столицу – со стороны октябрьского направления», – пояснил Макаров плюсы создания выходов ВСМ из Москвы и Петербурга для скоростных поездов и электричек.

Напомним, высокоскоростной считается специализированная электрифицированная двухпутная железнодорожная линия для эксплуатации поездов со скоростями от 200 до 400 км/ч. «ОАО» РЖД ведёт разработку проектной документации ВСМ Санкт-Петербург – Москва в соответствии с поручением президента РФ Владимира Путина. Её стоимость с учётом предоставления налоговых льгот оценивается в 1,39 трлн руб. Время в пути между Москвой и Санкт-Петербургом займёт 2 часа 15 минут без учёта остановок. По предварительным подсчётам, пассажиропоток новой линии к 2030 году составит 23,3 млн человек.

По плану строительство заходов первой ВСМ в Санкт-Петербург и Москву начнётся в 2022 году, а строительство основной трассы стартует в 2023 году. В 2024-м будут достроены и введены в эксплуатацию выходы из Москвы и Санкт-Петербурга, в конце 2025 года предусматривается запуск в эксплуатацию высокоскоростного участка до Твери. Завершить строительство всей магистрали планируется к концу 2027 года.

Объекты в Сербии досрочно

ООО «РЖД Интернешнл» (входит в холдинг «РЖД») более чем на полгода раньше запланированных сроков завершило строительные работы по возведению самого протяжённого в Сербии железнодорожного виадука в пойме реки Дунай и первого безбалластного тоннеля Чортановци. Эти инженерные объекты станут частью первой в Сербии скоростной железной дороги Стара-Пазова – Нови-Сад линии Белград – Будапешт. Объекты прошли инспекцию Министерства строительства, транспорта и инфраструктуры Республики Сербия на соответствие проектным решениям.

Протяжённость виадука – 3 км, высота отдельных опор – 26 м. Для обеспечения надёжности объекта во время его строительства и эксплуатации было возведено 20 защитных противоползневых конструкций.

Тоннель Чортановци представляет собой два параллельных ствола общей протяжённостью 2,2 км. Непосредственно строительство тоннеля заняло три года. Проходка велась одновременно с четырёх точек двух стволов северного и южного порталов. В настоящее время в тоннеле идёт укладка верхнего строения пути. При строительстве были использованы передовые российские и международные технологии, прошедшие проверку, в том числе при сооружении олимпийских объектов в Сочи. Установленный проектом срок безопасной эксплуатации сооружений составит не менее 100 лет.



«РЖД ИНТЕРНЕТШНЛ»

НЕ ПРОСТО СЛОВА

СС Мы запустили 20 новых пригородных маршрутов в прошлом году. При этом внимание уделяли ещё и предоставлению услуг, в том числе на вокзалах, предоставили новые пассажирские сервисы. Особое внимание – маломобильным гражданам. Более 1500 объектов сейчас оборудованы всеми возможностями для оказания таких услуг. В этом году планируем завершить системную работу – это более 900 объектов, это вокзалы и 8 тыс. остановочных пунктов.

Активно развивается железнодорожный туризм. Ежедневный маршрут на паровозной тяге Сортавала – парк «Рускеала» занял призовое место в прошлом году, организованы беспересадочные вагоны из Москвы и Санкт-Петербурга, они пользуются огромной популярностью. Зимой горнолыжникам предоставили специальные мультимодальные маршруты – единый билет и специальные тарифы. Возим по всей стране. Это и маршрут «Величие Севера» (пять дней в пути), и Карелия, Архангельск, Вологодская область, Шерегеш (Кузбасс), Хибинь, Хвалыньск (Саратовская область), Абзаково (Башкортостан). Новые туристические поезда в выходные дни (три дня) тоже предоставляем, они сейчас пользуются огромной популярностью, и мы хотим предложить очень хороший сервис.

Олег Белозёров, генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» 6 апреля 2021 года на встрече с президентом России Владимиром Путиным

МЦД прирастают станциями



СЕРГЕЙ ГУСЕВ / ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

22 апреля после масштабной реконструкции открылась станция Внуково иевского направления Центрального транспортного узла будущего МЦД-4, сообщила пресс-служба РЖД. «Открытие станции Внуково должно стать стимулом для развития всей прилегающей к ней территории. Сегодня станцией пользуются порядка 1,9 тыс. пассажиров. В перспективе пассажиропоток Внуково к 2025 году может вырасти до 5,5 тыс. человек в сутки. Мост-конкорс построен с учётом увеличения пассажиропотока», – отметил заместитель генерального директора ОАО «РЖД» – начальник Центра по развитию Центрального и Санкт-Петербургского транспортных узлов Олег Тони. В результате реконструкции на станции Внуково построена новая островная платформа

с навесом на всю длину, защищающим пассажиров от дождя, снега и солнца. На ней установлены стойка SOS, скамейки и электронные табло с информацией о прибытии поезда. Создана комфортная и безбарьерная среда, в том числе для маломобильных пассажиров. Проход на платформу осуществляется по пешеходному мосту-конкорсу площадью более 2 тыс. кв. м, расположенному над железнодорожными путями и оснащённому лифтами и эскалаторами. Помимо доступа на платформу, мост-конкорс может использоваться в качестве транзитного пешеходного перехода через железную дорогу на улицу Железнодорожную посёлка Внуково и Минское шоссе. В 2021 году на киевском направлении МЖД будущего МЦД-4 откроются ещё пять станций.

Союз науки и практики

Российская академия наук (РАН) и ОАО «РЖД» в начале апреля договорились о расширении сотрудничества, нацеленного на интеграцию фундаментальной и прикладной науки для создания инновационных технических решений в области железнодорожного транспорта, а также выполнения целей устойчивого развития.

«Это не просто формальный документ, это возможность развивать интересные и востребованные для обеих сторон формы сотрудничества», – отметил президент РАН Александр Сергеев.

«Соглашение открывает новые возможности для использования компетенций Российской академии наук на благо железнодорожного транспорта и предоставит учёным обширный полигон для практической апробации результатов своих исследований», – отметил глава ОАО «РЖД» Олег Белозёров.



ПАВЕЛ КАСИНИ/ИД «ГУДОК»



ИВАН ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

Связанные одной целью

ОАО «РЖД» обеспечивает эффективное передвижение грузов от отправителя к получателю

Транспортно-логистическая конференция «PRO//Движение. Юг», организатором которой является ИД «Гудок», состоялась 16 апреля в Минеральных Водах. Конференция прошла в выставочном центре Минводы-ЭКСПО в гибридном формате: с ограниченным числом участников в зале и онлайн-участниками на цифровой платформе мероприятия. В общей сложности форум собрал более 500 участников, среди них – представители ОАО «РЖД», морских портов, операторы подвижного состава, логистические компании, грузоотправители и банки.

На стратегической сессии «PRO//Тренды развития грузовых перевозок» игроки рынка, представленные в том числе на Юге России, обсудили перспективы развития грузовых перевозок. Для обеспечения их роста ОАО «РЖД» модернизирует существующую железнодорожную инфраструктуру Южного и Северо-Кавказского регионов страны, а также предлагает отправителям грузов новые маршруты и сервисы.

«Железнодорожный транспорт играет важнейшую роль в развитии всех секторов экономики. Он позволяет осуществить рост промышленности, повысить инвестиционную привлекательность предприятий. ОАО «РЖД» совместно с органами исполнительной власти регионов ведут большую работу в части развития железнодорожной сети», – отметил во время церемонии открытия конференции помощник полномочного представителя президента РФ в Северо-Кавказском федеральном округе Владимир Надыкто.

Заместитель генерального директора ОАО «РЖД» – начальник Центра фирменного транспортного обслуживания Алексей Шило в своём выступлении подчеркнул, что компания преодолела вызовы 2020 года. «Сей-

час уже нужно двигаться дальше, чтобы железнодорожный транспорт со всем богатством его участников не стал сдерживающим фактором развития российской экономики», – сказал он. И добавил, что в апреле производственные показатели РЖД вышли на уровень допандемийного 2019 года.

«Апрель показывает, что экономика быстро восстанавливается. Мы активно выводим из резерва локомотивный парк, готовим сотрудников, чтобы обеспечить всё возрастающие объёмы перевозок», – отметил Алексей Шило.

Среднесуточная погрузка в отдельные дни апреля достигает 3,7 млн тонн, что является рекордом за последние несколько лет.

Грузовая база есть, и необходимо сделать всё для того, чтобы грузы эффективно передвигались от грузоотправителя к грузополучателю. В одиночку с такими задачами справиться нельзя

«Грузовая база есть, и необходимо сделать всё для того, чтобы грузы эффективно передвигались от грузоотправителя к грузополучателю. В одиночку с такими задачами справиться нельзя. При этом направлений для сотрудничества у нас очень много – это и технологическое взаимодействие, и планирование работы, использование IT-технологий, настройки транспортного законодательства. По любому из этих векторов сотрудничества мы готовы сегодня двигаться. Настрой грузоотправителей, портовиков, операторов и «Российских железных дорог» такой, что 2021 год должен показать рекордный результат работы», – подчеркнул Алексей Шило.

Дорога готова к грузам

Погрузка на Северо-Кавказской железной дороге (СКЖД) в 2020 году составила 60 млн 200 тыс. тонн. В основном это строительные материалы, нефть и нефтепродукты, каменный уголь, цемент и зерно. «В объёме сети это более 10%», – заметил Алексей Шило.

Для того чтобы обеспечить бесперебойную перевозку грузов и удовлетворить растущий спрос, компания занимается постоянным развитием инфраструктуры магистрали. За последние три года построено 240 км новых вторых путей, которые работают на продвижение грузопотока к портам Азово-Черноморского бассейна, а также электрифицировано 147 км линий. «Это в том числе позво-

лило повысить скорость перевозки», – отметил начальник СКЖД Сергей Задорин.

Годовой план инвестиционного бюджета магистрали на текущий год превышает 31 млрд руб. Из этой суммы более 13 млрд руб. будет направлено на развитие вторых путей на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна, почти 6 млрд руб. пойдёт на обновление путевого комплекса. Часть средств будет направлена на проектирование и другие работы по развитию международного транспортного коридора «Север – Юг».

«Увеличение пропускных способностей к портам традиционно является приоритетным направлением работы на дороге. Благодаря разви-

Тема номера ПРО//Движение



ИВАН ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

тию инфраструктурных мощностей, слаженной работе портов, припортовых станций, логистического центра СКЖД обеспечен неуклонный рост переработки грузов в портах Азово-Черноморского бассейна. Так, среднесуточная выгрузка выросла за последние 10 лет на 67,5%, превысив 4400 вагонов», – сказал Сергей Задорин.

Совместные настройки

В настоящее время грузоотправителям СКЖД предоставляется комплексное транспортно-экспедиционное обслуживание: погрузочно-разгрузочные операции, раскредитация перевозочных документов, хранение груза, оформление товарно-транспортных накладных и последующая автомобильная доставка с грузового двора до склада получателя.

Так, для перераспределения транспортных потоков в адрес портов Азово-Черноморского бассейна клиентам предлагается воспользоваться услугами «сухого порта» на грузовом дворе станции Анапа, где организованы перевалка, терминальная обработка и последующая автомобильная доставка зерновых грузов в порты.

Здесь также открыт тыловой контейнерный терминал. Он позволяет осуществлять перевалку с железнодорожного на автомобильный транспорт танк-контейнеров со сжиженным природным газом, хранить порожние и гружёные контейнеры, в том числе с флекситанками для транспортировки жидких грузов.

«Мы строим отношения с компанией начала 2000-х, – говорит директор по развитию АО «ОТЭКО» Сергей Бадиковский. – Приведу один из последних примеров успешного взаимодействия железной дороги и портовиков. Так, за последние три месяца мы при взаимодействии с РЖД добились минимального количества отцепок по маршруту следования. Это снизило маневровые затраты. Кроме того, запустили электровозную тягу. Это увеличило вес поезда, его скорость и уменьшило негативное воздействие на окружающую среду».

Глава операционной логистики АО «МХК «ЕвроХим» Сергей Тимофеев рассказал, что в прошлом году рост объёмов перевозок удобрений по сети РЖД составил 3,7%. «В 2021 году компания планирует увеличить общий объём продукции, перевозимой

железнодорожным транспортом, на 6% суммарно по всем предприятиям группы, – продолжает он. – Однако ежегодное наращивание объёмов такими темпами невозможно без синхронизации работы всех участников перевозочного процесса – грузоотправителей, операторов, ОАО «РЖД» и портов».

Для этого он считает необходимым выполнение ряда совместных мероприятий: развитие ближних и дальних подходов к портам, сквозное планирование, общедоступность информации для всех участников процесса, использование различных типов подвижного состава.

Гибкие перевозки

Участники конференции отмечали, что основным трендом грузовых перевозок является контейнеризация (см. справку).

Грузоотправители всё чаще делают свой выбор в пользу такого способа доставки грузов, оценив его универсальность при стыковке с любыми видами транспорта и другие преимущества – обеспечение сохранности груза, скорость перевалки и отсутствие необходимости в промежуточных складских

услугах, отражающихся на снижении себестоимости перевозок.

«Контейнеризация грузов – это тренд, направленный не только на сокращение затрат при транспортировке грузов и повышение конкурентоспособности продукции на мировых рынках, но еще и механизм, предусматривающий гибкость в планировании доставки, сохранность и в целом повышение качества клиентского сервиса», – добавляет Сергей Тимофеев.

Со станций Северо-Кавказской магистрали в I квартале 2021 года перевезено 136,6 тыс. тонн грузов (за аналогичный период прошлого года – 60,7 тыс. тонн), 43,3 тыс. контейнеров ДФЭ (TEU), что на 12% больше, чем в январе – марте 2020 года.

На СКЖД ведётся работа по расширению географии курсирования контейнерных поездов и созданию оптимальных технологических условий для их формирования.

В I квартале текущего года введены новые направления курсирования контейнерных поездов со станции Новороссийск на станции Шувакиш, Жигулёвское Море, Селятино, Сборная-Угольная, Кресты и Ростов-Товарный, а также со станции Ростов-Товарный на станцию Сборная-Угольная.

В I квартале этого года со станций СКЖД в 19 направлениях проследовало 126 контейнерных поездов.

«Для контейнеров при малых затратах проще организовать точки выгрузки и погрузки. Мы готовы строить контейнерные площадки, готовы на наших существующих терминалах, грузовых дворах развивать это направление. При нынешней тенденции, когда практически все грузы можно везти в контейнере, – это будущее», – подчеркнул Сергей Задорин.

Коридор без барьеров

Делают ставку на дороге и на развитии транзитных перевозок по западному маршруту международного транспортного коридора «Север

Контейнеризация грузов – это тренд, направленный на сокращение затрат при транспортировке грузов и повышение конкурентоспособности продукции на мировых рынках

– Юг». Железнодорожная логистика через Азербайджан может составить конкуренцию перевозкам морским транспортом и быть привлекательной прежде всего для грузоотправителей с прилегающих к этому маршруту Северо-Кавказской, Юго-Восточной и Приволжской магистралей.

Для ликвидации барьерных мест в 2021–2022 годах запланирована реконструкция железнодорожной линии с переводом её на переменный ток. В настоящее время на постоянном токе остался участок от Баку до станции Ялама (163 км) в Азербайджане, пограничный перегон Ялама – Самур (11 км) и участок Самур – Дербент (33 км) в России.

Ещё одним барьерным местом транспортного коридора является невозможность проведения погра-

ничного и таможенного контроля на границе из-за отсутствия технических возможностей на станции Самур. В связи с этим поезда следуют 41 км до станции Дербент.

С учётом требований российского законодательства пункт пропуска планируется разместить в непосредственной близости от государственной границы – на новой станции Самур-2. Завершить работы планируется в 2022 году.

«Мы постоянно ищем для грузоотправителей максимально удобные способы доставки грузов. Со своей стороны уже фиксируем трёхкратный рост объёмов перевозимых грузов по этому направлению», – отметил генеральный директор АО «РЖД Логистика» Дмитрий Мурев.

ПУЛЬТ
Виталий Маслюк

СПРАВКА

Тема развития грузовых перевозок, в том числе контейнерами, обсуждалась и на встрече президента России Владимира Путина с генеральным директором – председателем правления ОАО «РЖД» Олегом Белозёровым 6 апреля. Глава компании рассказал, что в прошлом году был поставлен рекорд – объём контейнерных перевозок достиг 5 млн 800 тыс. условных двадцатифутовых контейнеров. «При этом появились флекситанки, лайнер-бэги, контейнеры Open Top, и даже уголь в прошлом году повезли в контейнерах», – уточнил глава компании.

По его словам, объём именно контейнерного транзита из Китая вырос более чем на 50%. «Ограничения, как выяснилось в конечном итоге, и бездокументарная работа дали преимущества железной дороге. Груз перешёл на железную дорогу, мы сумели этим воспользоваться», – сказал президенту Олег Белозёров.

Средняя скорость в транзите контейнера – более 1050 км/сут. по дорогам РФ. По этому показателю РЖД находятся в тройке лучших железных дорог мира, намного опережая страны ЕС, где транзитные контейнерные грузы преодолевают 200–250 км/сут. В этом году контейнерный поток продолжит расти. Так, в марте он увеличился на 55% к аналогичному периоду прошлого года.

Тема номера PRO//Движение»



МАКСИМ КАШИРИН/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

Инструменты роста

Цифровизация и инновационные решения повышают эффективность грузовых перевозок

Всё больше российских и зарубежных компаний проявляют интерес к перевозкам своей продукции железной дорогой.

А после мартовского инцидента в Суэцком канале, когда севший на мель контейнеровоз Ever Given на неделю полностью заблокировал движение грузовых танкеров, и вовсе произошёл всплеск интереса к альтернативному виду перевозок. За счёт чего в ОАО «РЖД» ускоряют доставку грузов и как цифровизация помогает отрасли, шла речь на сессии эффективных решений «PRO//Технологии развития грузовых перевозок: инновации и нестандартные решения», которая прошла 16 апреля в рамках транспортно-логистической конференции «PRO//Движение.Юг».

«Цифра» в действии

Цифровизация перевозочного процесса позволяет уменьшать затраты компании и клиентов РЖД на организацию перевозочного процесса и снижать транспортную составляющую в цене грузов. Как отметила во время дискуссии начальник Северо-Кавказского территориального центра фирменного транспортного обслуживания (ТЦФТО) Алла Скандцева, ОАО «РЖД» ведёт постоянную работу по улучшению цифровых сервисов и продуктов для грузоотправителей (см. справку).

Большинство грузоотправителей Северо-Кавказской железной дороги (СКЖД) уже используют электронный документооборот (ЭДО) – сейчас 85% всех грузовых отправок на магистрали оформляется дистанционно. В прошлом году доля оформленных электронных документов составила 77,5%.

«Только за два месяца этого года с применением электронной подписи было оформлено порядка 1 млн документов. В общей сложности к ЭДО ОАО «РЖД» в границах толь-

ко нашей дороги подключены уже 1,1 тыс. клиентов», – подчёркивает Алла Скандцева.

В 2021 году в ТЦФТО активно продвигают использование ЭДО с момента подачи заявки на перевозку до отправления вагона со станции. При этом предоставляется возможность оформления удалённо основных первичных документов: уведомлений о завершении грузовой операции, памяток приёмосдатчика, актов общей формы.

Кроме того, открыт функционал оперативного планирования погрузки (до 10 дней), позволяющий всем участникам выстроить перевозочный процесс в соответствии с производственными планами. «Для грузоладельца это возможность объективно

претерпела существенные изменения, направленные на улучшение качества обслуживания клиентов.

«Система стала кросс-платформенной, у неё больше нет зависимости от импортного программного обеспечения, – говорит Алла Скандцева. – Продвинутые пользователи в среде клиентов отмечают, что наконец получили версию системы с возможностью её использования на мобильных устройствах – планшете или телефоне с использованием популярных браузеров».

По её словам, крупные предприятия, чьи внутренние информационные системы интегрированы с ЭТРАН, могут теперь в автоматическом режиме запрашивать не только перевозочные документы, но и до-

Компания постоянно работает над цифровыми сервисами, необходимыми для прозрачности перевозочного процесса и создания комфортных условий для всех клиентов железнодорожного транспорта

оценить потребности в перевозке, для нас – повысить эффективность взаимодействия между сбытовым и производственным блоками», – уточнила Алла Скандцева.

По словам начальника ТЦФТО, перед ОАО «РЖД» стоит задача в ближайшее время сделать весь операционный процесс автоматизированным, «то есть исключить отсюда людей, а ресурс потенциально подготовленных специалистов направить на то, чтобы более предметно изучать рынок».

ЭТРАН расширяет функционал. Основная цифровая платформа компании – ЭТРАН (Электронная транспортная накладная) – в этом году

полнительную информацию. Такую, например, как дислокация вагонов и контейнеров, справки о собственниках и техническом состоянии подвижного состава. «Это позволяет нашим клиентам на совершенно ином качественном уровне выстраивать свой бизнес-процесс в прямом взаимодействии с организацией перевозки», – пояснила она.

В перспективе ЭТРАН дополнится новой функцией – возможностью использовать технологию заключения smart-контрактов.

Напомним, ОАО «РЖД» на Октябрьской дороге реализует пилотный проект по внедрению smart-контракта, который обеспечивает договорное сопровождение транспортно-логисти-

Тема номера ПРО//Движение



ВИКТОР КАЗАРИН

ческой деятельности в рамках норм цифрового права. Такой контракт считается автоматически исполненным, когда выполнены все его условия: груз перевезён, деньги перечислены, а участники не имеют друг к другу претензий.

Руководитель направления совершенствования процессов первичной логистики ПАО «Газпром нефть» Владимир Бобков подтвердил заинтересованность компаний в развитии цифрового взаимодействия с ОАО «РЖД». В планах помимо внедрения алгоритмов smart-контрактов – создание системы обмена данными об операциях с вагонами по всему циклу их транспортировки от станции отправления до станции назначения. По его словам, это позволит более точно прогнозировать сроки доставки и планировать отгрузки.

Новые технологии и маршруты
ОАО «РЖД» постоянно работает над цифровыми сервисами, необходимы-

ми для прозрачности перевозочного процесса, его безопасности и комфортного использования, рассказал директор макрорегиона «Кавказ» АО «Компания ТрансТелеКом» (ТТК) Виталий Соловьёв.

На форуме компания представила новый инновационный продукт «Видеоаналитика и интеллектуальное наблюдение». «Его основа – это программное обеспечение, которое функционирует на базе нейронных сетей и передаёт в реальном времени информацию диспетчеру. Оно может отслеживать работу людей, ситуацию на объектах, время выполнения определённой операции. Например, процесса погрузки и выгрузки вагонов», – уточнил Виталий Соловьёв.

Разработанная система способна спрогнозировать аварийную ситуацию в случае нарушения технологических процессов. «Это даёт заказчику преимуществ по сокращению нестандартных ситуаций, а как следствие – издержек за счёт контроля техноло-

гического процесса и безопасности», – пояснил представитель ТТК.

Контейнеру везде дорога

Участники дискуссии «ПРО//Движение.Юг» обсудили развитие контейнерных перевозок. Напомним, транспортировка контейнеров по сети ОАО «РЖД» в I квартале текущего года выросла на 14,5%, превысив 1,5 млн ДФЭ. Растущий спрос подталкивает ОАО «РЖД», грузоотправителей и производителей оборудования к поиску новых решений, связанных с этим видом перевозок.

«За прошлый год номенклатура грузов, перевозимых в контейнерах, расширилась. В новую тару «переехали» удобрения и химикаты, зерновые грузы, растительные масла. Мы перевозим то, что ранее было невозможно, например уголь в контейнерах Орел Тор с открытым верхом, то есть контейнер выполняет функцию полувагона. Также везём ряд грузов (в том числе наливных) в контейнерах со специальными вкладышами – лайнер-бэгами и флекситанками», – рассказал первый заместитель директора филиала ПАО «ТрансКонтейнер» на СКЖД Владимир Воронин.

Как замечал, подводя итоги 2020 года, заместитель генерального директора ОАО «РЖД» – начальник ЦФТО Алексей Шило, главным трендом уходящего года стала новая универсальность. «На смену универсальному полувагону приходят платформа и контейнер. Такие перевозки имеют массу преимуществ, включая взаимозаменяемость по родам грузов, адаптивность к логистике, высокую скорость доставки конечному потребителю», – сказал Алексей Шило.

Алла Скандцева подтвердила, что с появлением новых видов упаковки и специализированных контейнеров предприятия Юга России активно наращивают перевозку своей продукции по железной дороге.

Она отметила, что ЦФТО на СКЖД начал работать с так называемыми линейными контейнерами на территории РФ – это когда ОАО

«РЖД» отправляет порожний контейнер (принадлежащий морскому перевозчику) из порта под погрузку российскому грузоотправителю по железной дороге, после этого тара с товаром отправляется снова в порт, откуда без перетарки груза транспортируется до конечного получателя морем. «Изначально линейный контейнер использовался для того, чтобы перетаривать в него магистральный контейнер и дальше по воде везти в линейном», – поясняет Алла Скандцева. – Линейщики пошли на то, чтобы в течение, например, недели давать возможность использовать контейнер для транспортировки по железной дороге».

Бизнес выбирает

Руководитель службы мультимодальной логистики ГАП «Ресурс» Александр Капитонов подтвердил намерения агропредприятия переориентировать часть грузов на железную дорогу с других видов транспорта. Он напомнил, что в марте «Ресурс» впервые в тестовом режиме отправил по железной дороге из Невинномыска (Ставропольский край) в порт Новороссийск (Краснодарский край) первые 20 рефрижераторных контейнеров с мясом птицы общим весом 540 тонн. Время в пути заняло всего 10 часов, в то время как автотранспортом в связи с особенностями грузооборота на это ушло бы около двух дней. Помимо скорости в числе других преимуществ железнодорожного транспорта в сравнении с автомобильным в компании назвали отсутствие весовых ограничений и возможность доставить контейнеры напрямую в порт без ожидания разрешения на въезд.

«Хотим проработать различные маршруты железнодорожным транспортом», – говорит Александр Капитонов. – Транспортировка железной дорогой в два раза быстрее, чем морем, но дороже. Однако в современных реалиях, связанных с Суэцким каналом, с волатильностью морских ставок, железная дорога становится

За прошлый год номенклатура грузов, перевозимых в контейнерах, расширилась. В новую тару «переехали» удобрения и химикаты, зерновые грузы, растительные масла

очень важным гарантированным подспорьем по доставке нашей продукции в Китай».

По его словам, для расширения географии перевозок продукции «Ресурса» железнодорожному транспорту необходимы технологические решения, которые обеспечат сохранность груза. «Нужно перенимать опыт зарубежных коллег в части перевозки на большие расстояния замороженных грузов с тем, чтобы поддерживать в дороге необходимый температурный режим. Например, уже есть технология установки энергоконтейнера в составе ускоренного контейнерного поезда. Он потребляет дизельное топливо и выдаёт электричество по кабелям на каждый рефконтейнер. Это позволяет поддерживать оптимальный режим. Технология удорожит перевозку, но мы получим надёжную систему под-

держания температурного режима. На полигоне СКЖД это жизненно необходимо, так как в Новороссийске или в Краснодарском крае температура порой доходит до +40–45 градусов», – сказал он.

По оценке генерального директора ООО «Европак» Людвиг Тарханьян, всё больше грузов будет перевозиться в будущем и во флекситанках. «Этот рынок пока ещё находится в зачаточном состоянии, но хорошо просматриваемые перспективы видны – потенциал для увеличения экспорта наливных грузов есть», – пояснил он.

Всего за полтора года компания отправила 114 флекси-поездов на экспорт. Это в основном растительные масла, виномагериалы, сахарные производные, жидкие удобрения.

Виталий Маслюк

СПРАВКА

С 2019 года основные IT-сервисы компании предоставляются клиентам на безвозмездной основе. Это касается организации электронного документооборота, расчёта тарифов, информирования о состоянии работы сети железных дорог (включая конвенционные запреты), предоставления справочных данных по подвижному составу и перевозкам, финансово-расчётных документов. С клиентов не взимается плата и за подключение и сопровождение к системе ЭТРАН.

В конце прошлого года при оформлении перевозки владетель груза получил возможность рассчитать страховую премию и оформить полис страхования грузов АО «СОГАЗ», не выходя из системы ЭТРАН. При этом весь процесс на стороне ОАО «РЖД» и АО «СОГАЗ» автоматизирован. С начала этого года получил новые возможности и сервис «Личный кабинет клиента» (ЛКК) в сфере грузовых перевозок. Личный кабинет синхронизирован с ЭТРАН. В этом году ОАО «РЖД» планирует внедрить ещё ряд функций в ЛКК. Например, появится возможность оформить услугу по отстоя вагонов, договор на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования, накладные на порожние рейсы, а также подписать коммерческие акты.



АРКАДИЙ ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

Поезд отправляется

ОАО «РЖД» планирует вернуться к доковидным показателям пассажирских перевозок

В 2021 году ОАО «РЖД» планирует рост пассажиропотока на 30% по сравнению с предыдущим годом или выход на объёмы 2019 года.

«Консервативный, даже самый консервативный сценарий будет всё равно давать прирост порядка 30% к прошлому году. Но у нас есть оптимистичный сценарий, и при таком развитии событий мы видим, что в этом году мы выйдем на параметры 2019 года. Это самые хорошие параметры. То есть мы восстановимся по итогам этого года», – говорил в январе этого года глава ОАО «РЖД» Олег Белозёров.

И хотя доковидных объёмов перевозок пока достичь не удалось, тренд на увеличение пассажиропотока заметен.

В дальнем следовании с начала апреля было отправлено порядка 3,8 млн пассажиров. Динамика перевозки по сравнению с январём улучшилась на 20%, с февралём – на 13%, с мартом – на 6%. Восстановлению пассажиропотока способствуют государственная кампания по вакцинации от коронавируса и, соответственно, снятие ряда ограничений в регионах.

Всего с января по март 2021 года на всех видах движения РЖД отправлено 221,9 млн пассажиров (-14,3% к январю – марту 2020 года, -21% к январю – марту 2019-го), из них в дальнем следовании – 17,5 млн (-22,2% и -25,1% соответственно), в пригородном сообщении – 204,4 млн (-13,6% и -14,1%).

Пассажирооборот на сети ОАО «РЖД» с начала 2021 года снизился на 24,4% к уровню прошлого года (на 26,9% к уровню 2019-го) и составил 18,4 млрд пасс.-км, в том числе в пригородном сообщении – 6 млрд пасс.-км (-16,3% и -16,9%), в дальнем следовании – 12,4 млрд пасс.-км (-27,8% и -28,3%).

Спрос со стороны пассажиров возрос, что требует назначения допол-

нительных поездов по популярным направлениям. Главным хитом года уже можно назвать туристические поезда.

Дополнительные поезда

Холдинг «РЖД» традиционно назначает дополнительные поезда и включает дополнительные вагоны в уже назначенные составы в праздничные и выходные дни.

В новогодние каникулы компания назначила порядка 700 дополнительных поездов, которые перевезли более 3,7 млн пассажиров. Из них почти 750 тыс. воспользовались услугами дневных поездов формирования АО «ФПК», а почти 400 тыс. пассажиров предпочли поездки в

Брянск, Адлер и Казань. Дирекция скоростного сообщения с 13 февраля запустила регулярный поезд Москва – Александров – Переславль.

Для пассажиров, желающих посетить Карелию и Горный парк «Рускеала», во время февральских, мартовских, майских и июньских праздников назначается поезд «Рускеальский экспресс» Сортавала – Рускеала.

На майские праздники уже назначено 586 дополнительных поездов, в плане – назначение до 600 поездов.

В этом году сохраняется сформированная в прошлом году тенденция отдыхать в России. Аналитики сервиса поездок и путешествий tutu.ru отмечают, что в связи с этим спрос на

К 1 мая по сети будет курсировать 318 пар поездов, а к 1 августа их количество планируется увеличить до 380 пар. В летнем графике новые поезда: Нижний Новгород – Кисловодск, Владикавказ – Туапсе

двухэтажных поездах. Поездами Дирекции скоростного сообщения ОАО «РЖД» воспользовались более 400 тыс. пассажиров.

В феврале и марте дополнительно курсировали порядка 100 поездов, а количество пассажиров составило более 997 тыс. В мартовские праздники холдинг «РЖД» перевёз более 877 тыс. человек. Для сравнения: в доковидный 2019 год эти показатели составили соответственно 870 тыс. и 1,4 млн пассажиров.

Традиционно популярными направлениями в праздничные дни февраля и марта были сообщения между Москвой и Санкт-Петербургом, столицей и Нижним Новгородом. В феврале наблюдался высокий спрос на поездку из Москвы в Белгород,

железнодорожные билеты тоже вырастет.

«На май и июнь чаще всего бронируют билеты на поезда из Москвы в Санкт-Петербург, Анапу, Казань, Нижний Новгород, Симферополь, Сочи и Новороссийск. То есть можно сказать, что россияне активно планируют летние отпуска, в том числе намерены добираться до популярных курортов на поездах», – говорят эксперты tutu.ru.

Холдинг «РЖД» готов к такому развитию событий и возвращает 80 сезонных летних поездов дальнего следования. Кроме того, в апреле до 120 суток увеличена глубина продажи билетов на ряд поездов дальнего следования, отправляющихся до 19 сентября 2021 года.

Тема номера

ПРО//Движение



СЕРГЕЙ ПУСЕВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

В летний период перевозки будут организованы из Москвы, Санкт-Петербурга, Казани, Мурманска, Кирова, Чебоксар, Череповца, Архангельска, Самары, Екатеринбург, Томска, Читы, Новокузнецка и других городов в Анапу, Адлер, Новороссийск, Кисловодск, Сочи и в обратном направлении.

К 1 мая по сети железных дорог будет курсировать 318 пар поездов, а к 1 августа их количество планируется увеличить до 380 пар. В летнем графике новые поезда: Нижний Новгород – Кисловодск, Владикавказ – Туапсе, двухэтажные поезд Санкт-Петербург – Анапа и другие.

Туристические поезда и железнодорожные круизы
Железнодорожный туризм набирает обороты.

В продолжение новогодней сказки до 28 марта успешно работал круговой тур выходного дня по маршруту Москва – Великий Устюг – Кострома – Москва. Часть пути состав вёл раритетный локомотив – паровоз Л-3108 «лебедянка».

Такие железнодорожные перевозки становятся всё более популярными и отвечают высоким требованиям туристов, предъявляемым к транспортной логистике и туристическим программам. Они назначаются по самым востребованным у туристов направлениям, в том числе в зависимости от сезона, например в города Русского Севера и Золотого кольца России, по Черноморскому побережью и на Байкал, в Ростовскую и Волгоградскую области, в Калмыкию и Удмуртию, по Транссибирской и Байкало-Амурской магистралям.

Межрегиональные путешествия
Куйбышевский филиал АО «ФПК» совместно с «РЖД Тур» реализует проект «Яркие выходные в Приволжье».

Идея межрегионального путешествия возникла ещё в октябре 2019 года на присуждении премии «Маршрут года» в Ижевске. Тогда Куйбышевский филиал АО «ФПК» с партнёром – туроператором «Сказка странствий» взяли Гран-при в номинации «Лучший межрегиональный маршрут» за программу «Поезд на пленэр».

«Необходимо развивать межрегиональные железнодорожные путешествия. Это позволяет соединить города, между которыми нет прямого сообщения. Например, чтобы добраться из Ижевска в Саранск, надо доехать сначала до Казани, а оттуда уже до Саранска. А расстояние – 725 км. Есть только транзитный поезд Пермь – Новороссийск, единственный, на котором можно совершить этот маршрут», – отмечает инициатор создания турпродукта, председатель правления ФРОС Region PR, основатель Национальной премии в области событийного туризма Russian Event Awards, Всероссийской туристской премии «Маршрут года», генеральный продюсер конкурса кино о туризме и путешествиях «Россия вдохновляет» Геннадий Шаталов.

Сегодня под зонтичным брендом «Яркие выходные в Приволжье» объединились девять регионов: Са-

марская, Пензенская, Ульяновская, Кировская, Саратовская области, Удмуртия, Мордовия, Татарстан и Марий Эл. В основе проекта – путешествия по железной дороге в выходные дни в пределах Приволжского федерального округа, но разные по тематике и содержанию.

В проекте работают местные туроператоры, задействованы региональные органы власти, музеи, площадки питания и размещения, гиды. «Все они гарантируют качество и контроль объектов, которые готовы показывать туристам. Причём это самые яркие изюминки региона, чтобы туристы в рамках тура выходного дня познакомиться с ним и в дальнейшем могли выбрать регион для более длительного и содержательного путешествия», – подчёркивает Инна Гаврилова, заместитель начальника Куйбышевского филиала АО «ФПК».

В ближайшее время к проекту могут присоединиться ещё два региона – Республика Чувашия и Нижний Новгород.

Под старину

Воссоздать атмосферу путешествий 100-летней давности помогают ретропоезда.

Так, «Рускеальский экспресс» отправлением Сортавала – Рускеала в этом году получил премию «Маршрут года». Из Москвы на ретропоездах можно доехать до Коломны, Тулы, Рязани с экскурсиями, а также в музей Военно-воздушных сил, ретроавтомобилей и военной техники. Из Санкт-Петербурга можно совершить путешествие от перрона Витебского вокзала до станции Царское Село, от Финляндского вокзала до станции Петрокрепость, от Балтийского вокзала в вагоне моторы до платформы Лебяжье.

Ретропоезд ездит по Кругобайкальской железной дороге по маршруту Иркутск – Слюдянка – порт Байкал.

А по Куйбышевской железной дороге в рамках проекта «Ретротур на паровозе «Жигулёвский экспресс» пассажиры могут путешествовать на легендарном паровозе «лебедянка».

Туристический кешбэк

Подспорьем для туристов стала госпрограмма по возврату части стоимости поездки по России. Чтобы получить возврат 20% от стоимости тура, владельцам карты «Мир» необходимо до 15 июня 2021 года зарегистрироваться в Программе лояльности платёжной системы «Мир» и оплатить отдых онлайн. Туристический кешбэк вернётся на карту в течение пяти дней. В третий этап программы впервые включили железнодорожные круизы. «Для «РЖД Тур», как специализированной структуры РЖД, важно, что пакетные туры, в которые входит ночёвка в поезде, также принимают участие в программе, и туристы после их приобретения могут получить от государства возврат части

альную тарифную акцию «В день рождения лучше поездом!». Пассажир может приобрести билеты со скидкой 10% в вагон любого типа и любого поезда, который отправляется за неделю до и после его дня рождения, а также в праздничную дату. Именинник сможет взять с собой до трёх попутчиков, которым тоже предоставляется скидка на приобретение билетов.

Впервые тариф «День рождения» был введён для пассажиров высокоскоростных поездов «Сапсан» в 2015 году и сразу стал очень востребованным. Позднее он распространился на пассажиров поездов «Ласточка», курсирующих из Санкт-Петербурга в Москву, Псков, Сортавалу, Бологое, из Москвы в Иваново

В апреле до 120 суток увеличена глубина продажи билетов на ряд поездов дальнего следования, отправляющихся до 19 сентября 2021 года

стоимости за поездки», – отметили в пресс-службе компании. «РЖД Тур» предлагает более 40 туров отправлением из Москвы и Санкт-Петербурга. Среди них девять предложений по круизам, которые разработаны в формате «поезд-отель».

Гибкая ценовая политика

Федеральная пассажирская компания и Дирекция скоростного сообщения регулярно вводят акции при приобретении билетов и скидки для различных категорий граждан. Пассажирские компании регулярно предлагают на ряд направлений скидки на сидячие и верхние купейные места по разным маршрутам. По многочисленным просьбам пассажиров с 26 марта 2021 года по 28 февраля 2022 года ФПК ввела специ-

и т.д., а также на ретропоезд «Рускеальский экспресс» и беспересадочные вагоны Москва – Рускеала. В этих поездах скидка в день рождения составляет 30%.

С 10 марта 2021 года начала действовать акция на поезда АО «ФПК» «Счастливые каникулы» со скидкой 50% для детей и организованных групп детей в возрасте от 10 до 17 лет (включительно) отправлением с 1 июня по 31 августа 2021 года.

С 14 по 28 апреля акцией «60+» могут воспользоваться пассажиры в возрасте 60 лет и старше, купив билеты со скидкой 30%.

Обо всех акционных предложениях и скидках можно оперативно узнавать в телеграм-каналах «Телеграмма РЖД» и «Скидки на поезд ФПК».

НАДЕЖДА КОЖУХОВА



МАКСИМ ГАШИРИН / ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»



РОМАН БОБКОВ / ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

Транспортный каркас Сибири

Регионы заинтересованы в сотрудничестве с ОАО «РЖД»

Красноярский экономический форум (КЭФ), который проходил с 12 по 16 апреля, на этот раз был посвящён обсуждению вопросов, связанных с восстановлением российской экономики в условиях новой ковидной реальности. Локомотивом развития регионов Сибири, по мнению участников КЭФ, являются крупные инвестиционные проекты, которые в том числе реализуются ОАО «РЖД».

Губернатор Красноярского края Александр Усс во время пленарного заседания КЭФ подчеркнул, что географическое положение региона обуславливает необходимость развития всех видов транспорта, в том числе пассажирских и грузовых перевозок железнодорожным транспортом.

«Транспортная составляющая, а это крупные инфраструктурные проекты, является важнейшим трамплином для того, чтобы Сибирь стала опорой государства. Ни один инвестор, несмотря на сложности, не отказался от своих планов», – подчеркнул он.

Президент Центра экономики инфраструктуры Владимир Косой убеждён, что именно от развития маршрутной сети Сибири, транспортных коридоров зависит то, как будет развиваться экономика страны в целом. «Де-факто сейчас это один из основных производственно-логистических кластеров на территории РФ помимо Центральной России», – сказал он.

Комплексное развитие
Одним из ключевых инвестпроектов, который ОАО «РЖД» реализует на территории Енисейской Сибири, является проект «Увеличение пропускной способности участка Артышт – Междуреченск – Тайшет». Он направлен на снятие инфраструктурных ограничений на стратегически

значимом для всей страны направлении. Его реализация затрагивает сразу три региона страны – Красноярский край, республики Хакасия и Тыва.

«Обеспечение транспортной доступности промышленных кластеров регионов является ключевым фактором для их дальнейшего развития. Приоритетная задача Красноярской магистрали на ближайшие годы – усиление имеющейся инфраструктуры», – отметил заместитель начальника Красноярской дороги по работе с органами власти Лев Ткачёв, выступая на КЭФ.

Проект увеличения пропускной способности включает строительство вторых главных путей на одно-

уже существующих путей, а также обновляет подвижной состав магистралей.

«Дорога – это люди. Поэтому мы также реконструируем и обновляем наши социальные учреждения – больницы, детские сады, школы», – добавил Лев Ткачёв.

Глава Республики Хакасия – председатель правительства Республики Хакасия Валентин Коновалов назвал этот проект одним из основных для региона. «В 2021–2024 годах в Хакасии планируется построить и реконструировать 12 объектов железнодорожной инфраструктуры общего пользования. В конечном итоге это позволит фактически вдвое увеличить пропускную и провозную способность,

Обеспечение транспортной доступности промышленных кластеров Красноярского края и Хакасии является ключевым фактором развития этих регионов

путных перегонах направления, реконструкцию станций, усиление устройств электроснабжения, а также прокладку двух тоннелей. В 2021 году началось проектирование по всем объектам программы, на семи объектах уже приступили к строительным работам. Только в этом году общий объём средств, которые планируется направить на реализацию проекта на Красноярской дороге, составит 5,4 млрд руб.

Лев Ткачёв напомнил, что главой государства поставлена задача в течение ближайших четырёх лет увеличить на 30% объём вывоза угольной продукции из Кемеровской области. «Этого показателя мы сможем достичь, в том числе реализуя данный проект», – отметил он.

Параллельно строительным работам ОАО «РЖД» занимается ремонтом

обеспечить бесперебойную отгрузку и вывоз продукции по железной дороге», – сказал он.

Транспортный хаб и ОЭЗ

В планах у красноярских властей создать на базе городского аэропорта крупный транспортный хаб и особую экономическую зону (ОЭЗ). В настоящее время идёт формирование соответствующей заявки в Минэкономразвития РФ. Идею уже поддержал президент России Владимир Путин. Создание ОЭЗ позволит сконцентрировать на единой площадке производственные мощности промышленности.

Напомним, на территории ОЭЗ действует особый режим осуществления предпринимательской деятельности: инвесторы получают готовую инфраструктуру для развития бизне-



МАКСИМ КАШИРИН/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»



СЕРГЕЙ РИЧИНОВИД «ЛУДОК»

са, что позволяет снизить издержки на создание нового производства. Кроме этого, резиденты ОЭЗ получают значительные таможенные и налоговые льготы, а система администрирования через одно окно позволяет упростить взаимодействие с государственными регулирующими органами.

В перспективе аэропорт планируется связать с ОЭЗ железной дорогой. «Это позволит не только повысить мобильность пассажиров, но и создать производственно-логистическую зону для доставки грузов железнодорожным транспортом», – считает заместитель председателя правительства Красноярского края Сергей Верещагин.

По его словам, проект находится на стадии обсуждения с ОАО «РЖД». Протяжённость ветки составит 34 км. «Дорога повысит привлекательность земельных участков. При появлении комфортабельной электрички транспортная доступность этих территорий возрастёт. Застройщики будут охотно строить жильё. Запустив этот проект, Красноярск получит эффекты на всём пути следования дороги», – считает генеральный директор АО «ИК «РЖД-Инвест» Иван Григорович.

Вместе с этим он обращает внимание на экономическую составляющую реализации проекта. «Стоимость строительства дороги до аэропорта и ОЭЗ составит более 8 млрд руб. Здесь простого пути решения задачи нет, так как экономика этого проекта не самая простая. Необходимой грузовой базы, окупаемой для РЖД, пока не просматривается. Но варианты финансирования проекта со стороны Федерации или субъекта по концессионной модели могут дать шанс этому проекту», – полагает Иван Григорович.

Он напомнил, что РЖД за последние два года заключили несколько концессионных соглашений с регионами (см. справку).

Окончательное решение по параметрам проекта должно быть принято уже в этом году.

Восточное направление

В регионах высоко оценивают деятельность ОАО «РЖД» по развитию Восточного полигона.

Напомним, Указом президента РФ от 7 мая 2018 года «О национальных целях и стратегических задачах развития РФ на период до 2024 года», в

частности, предусмотрено сокращение времени перевозки контейнеров железнодорожным транспортом с Дальнего Востока до западной границы России до семи дней, увеличение пропускной способности магистралей в полтора раза, до 180 млн тонн, устранение логистических ограничений при экспорте товаров с использованием железнодорожного транспорта.

«Модернизация двух магистралей – БАМа и Транссиба – ключевым образом влияет на развитие всего промышленного комплекса нашего региона, – говорит начальник отдела железнодорожного транспорта Министерства жилищной политики, энергетики и транспорта Иркутской области Ольга Золотарёва. – Более 60% муниципальных образований области находится в зоне влияния магистралей. Сейчас многие территории малонаселённые, надеемся, что большое количество людей сможет закрепиться на них. Ведь масштабные работы ОАО «РЖД» по модернизации Восточного полигона обеспечат рабочие места».

Уже построено две новые станции и 28 разъездов, реконструировано 40

станций и два разъезда, построены вторые пути на 8 участках и 3 двухпутные вставки, введены в эксплуатацию новые объекты локомотивного и энергетического комплексов.

В 2021 году планируется построить и реконструировать ещё 26 станций и разъездов, уложить вторые пути на 6 участках и 2 двухпутные вставки. Кроме того, продолжится развитие приграничного с КНР участка Махалино – Камышовая – Хуньчунь, Ванинско-Совгаванского железнодорожного узла, подготовка железнодорожной инфраструктуры Биробиджан – Ленинск для обеспечения перевозок через строящийся новый пограничный переход с Китаем.

Ольга Золотарёва отметила, что ОАО «РЖД» принимает дополнительные меры по защите озера Байкал в период проведения работ по модернизации БАМа и Транссиба и продолжит эту работу при их дальнейшей эксплуатации. «Это закреплено в меморандуме о сотрудничестве в сфере охраны окружающей среды, подписанном ОАО «РЖД» и правительством Иркутской области», – напомнила она.

Напомним, в границах Иркутской области и Республики Бурятия с августа прошлого года реализуется план дополнительных мер, направленных на охрану окружающей среды в центральной экологической зоне Байкальской природной территории при строительстве и реконструкции объектов БАМа и Транссиба. Всего до 2024 года планируется выполнить 70 природоохранных мероприятий.

С начала реализации плана железнодорожники уже запустили систему экологического контроля и горячую линию по вопросам организации природоохранных мероприятий. В ближайших планах – создание онлайн-портала для размещения информации, оснащение объектов системами видеонаблюдения, организация работы мобильных автоматизированных постов непрерывного мониторинга. Ряд природоохранных мероприятий будет проводить-

ОАО «РЖД» принимает дополнительные меры по защите озера Байкал в период проведения работ по модернизации БАМа и Транссиба и при их дальнейшей эксплуатации

ся на Кругобайкальской железной дороге.

Разработаны мероприятия по разделному сбору мусора на станциях и остановочных платформах Кругобайкальской железной дороги, а также на объектах БАМа и Транссиба, где ведутся строительные-монтажные работы.

Кроме того, компания продолжит строительство и модернизацию очистных сооружений, замену электротехнического оборудования на тяговых подстанциях с отказом от

маслонаполненных трансформаторов и выключателей.

Также предусмотрены мероприятия по расширению объёмов лесных насаждений, защите и увеличению популяции некоторых видов животных и птиц, в том числе сокола балобана на территории Прибайкальского национального парка.

Пункты обогрева для путевых бригад будут последовательно переводиться с печного отопления на электрообогрев.

ПУЛЬТ

Виталий Маслюк

СПРАВКА

Концессия является одной из форм государственно-частного партнёрства. Соглашение предусматривает, что концедент – государство, регион или муниципалитет – передаёт частному инвестору-концессионеру в аренду земельный участок и имущество, а тот на свои средства ремонтирует или строит объект, например прокладывает железнодорожные пути или участок автомагистрали. Впоследствии инвестор получает либо доход от эксплуатации объекта, пока действует концессионное соглашение, либо вознаграждение за свою работу. Перспективное направление для использования концессии – развитие железнодорожной инфраструктуры на подъездах к ОЭЗ и строительство путей необщего пользования. ОАО «РЖД» заключило три концессионных соглашения – с Калужской, Саратовской и Свердловской областями. Все они направлены на создание инфраструктуры для работы ОЭЗ.

Концессия с Калужской областью стала первой региональной концессией ОАО «РЖД». В сентябре в рамках VII Инфраструктурного конгресса «Российская неделя государственно-частного партнёрства» она стала победителем Национальной премии в сфере развития инфраструктуры «РОСИНФРА» в номинации «Лучший проект государственно-частного партнёрства в сфере железных дорог». Напомним, что соглашение предполагает строительство железнодорожных путей необщего пользования с примыканием к станции Людиново-1 Московской железной дороги с целью обеспечить для резидентов ОЭЗ «Калуга» возможность вывоза продукции. Объём инвестиций составит 655 млн руб. Срок действия концессии – 10 лет. Регион взял на себя обязательство обеспечить минимальный гарантированный доход, который позволит ОАО «РЖД» окупить инвестиционные вложения менее чем за пять лет.



Идут на поправку

Железнодорожные перевозчики всего мира внедряют современные технологии для борьбы с вирусом

После тяжёлого ковидного года железнодорожные перевозки во всём мире начали постепенно восстанавливаться. Однако говорить о возобновлении трафика до параметров 2019 года пока рано. В I квартале 2021 года перевозчики и операторы всё ещё фиксируют убытки. Для привлечения грузов и пассажиров железнодорожники сосредоточились на развитии цифровых сервисов и продуктов, а для улучшения финансовых показателей – на программах сокращения расходов.

Американский сценарий

Национальный оператор пассажирских перевозок в США Amtrak объявил, что в мае 2021 года начнёт восстанавливать количество поездов дальнего следования. Решение последовало вслед за принятием Конгрессом США пакета антикризисных мер, включающих финансовую помощь оператору в размере \$1,7 млрд в рамках подписанного 11 марта 2021 года президентом страны Джо Байденом нового пакета мер на общую сумму \$1,9 трлн по стимулированию экономики в условиях пандемии.

Генеральный директор Amtrak Билл Флинн отметил, что благодаря этой поддержке компания сможет восстановить ежедневную междугородную связь, вернуть сотрудников, уволенных в результате пандемии, и продолжить работу над капитальными проектами. «Мы будем тесно сотрудничать с конгрессом и администрацией Байдена в отношении следующих шагов по поддержке долгосрочного роста Amtrak. Варианты финансирования включают расширение сети предприятия за счёт новых коридоров, которые создадут тысячи рабочих мест, уменьшат углеродный след нашей страны и помогут экономике восстановиться и процветать в предстоящие годы», – добавил он.

Финансовая поддержка позволит восстановить курсирование 12 ежедневных поездов дальнего следования. Без изменений останется расписание единственного поезда, который продолжал ежедневные перевозки в период пандемии между Вашингтоном и Флоридой, Auto Train (перевозит пассажиров с их автомобилями), как и поездов под брендами Cardinal (Нью-Йорк – Вашингтон – Чикаго) и Sunset Limited (Новый Орлеан – Лос-Анджелес), отправляющихся трижды в неделю.

Также Amtrak сможет отозвать из неоплачиваемых отпусков более 1,2 тыс. работников. Изменения в расписании движения найдут отражение и в системах бронирования билетов, включая Amtrak.com и Amtrak.app.

С начала распространения COVID-19 железные дороги не имеют себе равных в обеспечении перевозок пассажиров и грузов. Но пандемия нанесла беспрецедентный урон их экономической жизнеспособности

Возобновление движения произойдёт поэтапно начиная с 24 мая, 31 мая и 7 июня, что соответствует ранее представленным прогнозам.

Восстановление объёмов движения является первостепенной составляющей стратегии инвестирования компании Amtrak. В планы перевозчика входят также ввод в эксплуатацию новых спальных вагонов Viewliner II в составе поездов Silver Service, обновление интерьеров купе в поездах Auto Train наряду с запуском летом дополнительных маршрутов, а также обновление вагонов Amfleet II с местами эконом-класса на маршрутах вдоль Восточного побережья. Планируется замена парка тягового подвижного состава новыми тепло-

возами с электрической передачей Charger с улучшенными характеристиками и низким уровнем выбросов в атмосферу и т.д.

По информации Amtrak, объём пассажирских перевозок поездами оператора сократился по сравнению с допандемийным уровнем на 70%, а в разгар пандемии падение пассажиропотока достигало 95%.

Грузовые перевозки в США в 2021 году также начинают восстанавливаться. По данным Ассоциации американских железных дорог (AAR), в марте 2021 года по железнодорожной сети отправлено 1,2 млн вагонов и 1,4 млн интермодальных единиц (контейнеров и полуприцепов), что соответственно на 4,1% и 24% больше, чем за аналогичный период 2020 года.





корпорация отмечает снижение продолжительности поездок на 43,2% по сравнению с 2019 годом.

Однако грузовые перевозки в 2020 году увеличились на 4,1% – до 3,58 млрд тонн, в том числе контейнерные – на 36,7%.

СР отмечает восстановление пассажирского трафика к концу Весеннего фестиваля. За 40-дневный период праздников до 8 марта 2021 года компания перевезла 218 млн пассажиров, что на 3,5% больше, чем в прошлом году, когда действовали ограничения из-за COVID-19. И это несмотря на то, что в текущем году людей просили не путешествовать. За этот же период перевезено 517 млн тонн грузов, что на 18,1% больше, чем в 2020 году.

Борьба с последствиями

Сообщество европейских железнодорожных и инфраструктурных компаний (Community of European Railway and Infrastructure Companies, CER) сообщило об общем падении выручки в железнодорожном секторе Европейского союза (ЕС) в начале текущего года.

По данным за январь, собранным в ходе регулярного опроса более чем 70 членов организации, в том числе операторов, менеджеров инфраструктуры и ассоциаций, тенденция к снижению доходов от пассажиров, которая наблюдается с октября 2020 года, продолжается. При этом участники зафиксировали падение прибыли на 49% в январе 2021 года по сравнению с тем же месяцем 2019-го, что эквивалентно потере 555 млн евро в неделю.

CER также подчёркивает, что рост доходов от грузовых перевозок, который продолжался с середины 2020 года, теперь прекратился. В январе 2021 года зафиксировано снижение прибыли на 10% по сравнению с тем же месяцем 2019 года (–30 млн евро в неделю). Напомним, что из-за пандемии в 2020 году общие доходы железнодорожного сектора ЕС упали примерно на 26 млрд евро в годовом исчислении, при этом на пассажирские перевозки приходится 24 млрд евро из этой суммы, а на грузовые – оставшиеся 2 млрд евро. По словам исполнительного директора CER Аль-

берто Маццолы, для полного восстановления железнодорожного рынка в Европе необходима полномасштабная государственная поддержка.

«С начала распространения COVID-19 железные дороги не имеют себе равных в обеспечении перевозок пассажиров и грузов. Но пандемия нанесла беспрецедентный урон их экономической жизнеспособности. Поэтому важно, чтобы лица, принимающие политические решения, оказали железнодорожным операторам адекватный уровень поддержки для смягчения негативного воздействия COVID-19. Это необходимо для восстановления сектора и будущего роста, позволяя железной дороге выполнять свою роль в качестве основы интеллектуальной и устойчивой мобильности», – подчеркнул он.

Стоит отметить, что перед железными дорогами стоит задача не только начать получать прибыль в текущем году, но и нивелировать негативный эффект 2020 года.

Немецкий национальный перевозчик Deutsche Bahn (DB) сообщил об убытке после уплаты налогов в размере 5,7 млрд евро в 2020 финансовом году при общем доходе предприятия в 39,9 млрд евро, что на 10% меньше, чем в 2019 году. Однако компания ожидает быстрого восстановления с прогнозируемой операционной прибылью на 2022 год.

DB зафиксировала операционный убыток в размере 2,9 млрд евро в 2020 году по сравнению с прибылью 1,8 млрд евро в 2019-м. Услуги перевозок дальнего следования пострадали больше всего и принесли убыток предприятию в размере 1,7 млрд евро. Несмотря на отрицательную экономику перевозок, удовлетворённость пассажиров достигла рекордного уровня: 81,8% поездов дальнего следования прибыли вовремя, что на 6% больше, чем в 2019 году.

Дочерняя международная логистическая компания DB – DB Schenker показала очень хорошие результаты, обеспечив стабильные цепочки поставок для основных грузов по всему

миру. DB Schenker заработала в минувшем году 711 млн евро, что является рекордным показателем.

В целом DB удовлетворительно оценивает своё финансовое состояние и отмечает, что последствия могли бы быть значительно хуже, если бы компания не отреагировала на пандемию программой сокращения расходов, что привело к экономии 1,7 млрд евро в 2020 году. «Мы сократили расходы и покроем половину наших убытков, связанных с COVID-19, к 2024 году – с помощью разумных мер по экономии около 5 млрд евро, – заявил финансовый директор DB Левин Холле. – DB Group стремится снова стать прибыльной с 2022 года. Для этого нам необходимо реализовать обширную систематическую программу по реагированию на финансовые последствия пандемии».

По данным Федеральной статистической службы Германии Destatis, число пассажиров поездов дальнего следования в 2020 году упало на 46% по сравнению с 2019-м. Это падение последовало за стабильным приростом объёма перевозок в предыдущие годы. В минувшем году совершено 82 млн поездок (в 2019-м – 151 млн), что стало следствием ограничений на передвижения граждан в связи с пандемией коронавируса.

Падение спроса на услуги поездов дальнего следования стало самым заметным во II и IV кварталах года (75% и 63% соответственно), когда действовали локдауны. Единственный в Германии частный оператор поездов дальнего следования FlixTrain приостанавливал курсирование своих поездов 19 марта и 3 ноября 2020 года. Возобновить перевозки оператор планирует в июне 2021-го.

В Испании пассажиропоток на национальной железнодорожной сети восстановился примерно до 50% от уровня, предшествовавшего пандемии, а к концу года этот показатель достигнет 70%. Президент RENFE Исаяс Табоас заявил, что пригородные перевозки Cercanías вокруг Севильи восстановлены до тех же уровней, что

и в начале 2019 года, в то время как пассажирский спрос составляет 53% от уровня начала 2020 года. Однако пассажирский трафик высокоскоростных и перевозок дальнего следования составляет менее 40%. По словам Исаяса Табоаса, недавние опросы показали, что 85% потенциальных пассажиров по-прежнему избегают поездок на поезде из-за опасений по поводу безопасности на фоне распространения коронавируса в заграничных пунктах назначения. Сохраняются различные ограничения, введённые местными и провинциальными властями, в том числе комендантский час и санитарные кордоны, направленные на ограничение распространения инфекции.

Опрос показал, что около 5% потенциальных пользователей поездов

для передачи данных о количестве пассажиров в поезде. Система будет получать актуальные данные со специальных датчиков, установленных в каждом вагоне. Информация будет поступать на сайт компании в режиме реального времени. Такая мера позволит путешественникам видеть, какие вагоны перегружены, и избегать скопления в период пандемии COVID-19.

Другая британская железнодорожная компания Greater Anglia ввела в эксплуатацию робота-уборщика Eco Bot 50 на станции Stansted Airport (Лондон). Робот для мытья и сушки полов будет обслуживать платформы и вестибюли станции. Он оснащён более чем 20 датчиками и камерами и может легко ориентироваться в пространстве, избегать препятствий и столкновений. При уборке маши-

DB Group стремится снова стать прибыльной с 2022 года. Для этого необходимо реализовать обширную систематическую программу по реагированию на финансовые последствия пандемии

перестали путешествовать по экономическим причинам, в то время как 6% считали, что поездка на поезде во время пандемии была небезопасной, несмотря на усилия оператора по обеспечению строгой гигиены за счёт усиленной очистки и правил, требующих ношения масок и социального дистанцирования.

Технологии против спада

Для привлечения пассажиров на железную дорогу перевозчики и операторы всё больше внимания стали уделять технологиям и цифровым сервисам. Так, британская железнодорожная операторская компания Hull Trains начала создание системы

на перерабатывает воду с помощью встроенной системы фильтрации. В компании считают, что Eco Bot сможет исключить при уборке человеческий фактор.

Государственная железнодорожная компания Аргентины Trenes Argentinos презентовала новые сканеры билетов с встроенной функцией для измерения температуры пассажиров, а также проверки наличия маски на лице путешественника. Чтобы воспользоваться новой технологией, пассажиру достаточно встать на расстояние 50 см от нового турникета и отсканировать QR-код своего проездного документа.

Ксения Потаева

Андрей Тихомиров,
ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА
ДЕПАРТАМЕНТА ПО ОРГАНИЗАЦИИ,
ОПЛАТЕ И МОТИВАЦИИ ТРУДА
ОАО «РЖД»



АРХИВ ИД «ТУДОК»

В пределах нормы



В компании ведут системную работу по оценке эффективности труда железнодорожников

Совершенствование системы нормирования труда персонала в ОАО «РЖД» позволяет исключить необоснованные потери времени, рационально распределить обязанности между работниками, а также определить оптимальную численность сотрудников и прогнозировать штатные изменения при внедрении новых технологий.

Трудовые резервы

На сегодняшний день нормированием труда охвачено более 86% сотрудников ОАО «РЖД». Работа Департамента по организации, оплате и

тано и пересмотрено 32 нормативных документа по труду. Результатом проделанной работы стало расширение и актуализация нормативной базы по организации труда 150 тыс. работников РЖД и снижение нормативной численности производственного персонала на 6,8 тыс. человек. Интегральная оценка экономического эффекта, выразившаяся в условном сокращении эксплуатационных затрат компании на оплату труда, превысила 538 млн руб.

В 2020 году нормированием впервые охвачены структурные подразделения Центральной дирекции пассажирских устройств. Были утверждены «Временные нормативы численности работников дирекций пассажирских устройств». Пере-

Интегральная оценка экономического эффекта, выразившаяся в условном сокращении эксплуатационных затрат компании на оплату труда, превысила 538 млн руб.

мотивации труда в этой части направлена на определение норм затрат труда, что позволяет выявить резервы повышения производительности труда, организовать учёт количества и сложности труда, выполненного работником или интеллектуальными робототехническими комплексами. Именно нормирование обеспечивает обоснованную базу для планирования численности работников, организации их труда и производственных процессов.

Сейчас в компании действует более 123 тыс. единичных норм затрат труда и 387 нормативных документов по труду. Центром организации труда и проектирования экономических нормативов (ЦОТЭН) в 2020 году разрабо-

смотр технологической базы способствовал совершенствованию норм труда «Трансэнерго» и Управления автоматики и телемеханики Центральной дирекции инфраструктуры.

Кроме этого, были актуализированы нормативы численности работников дистанций сигнализации, централизации и блокировки, охватывающие всю численность структурных подразделений линейного уровня, хозяйства автоматики и телемеханики.

Для оказания методологической помощи руководителям и специалистам региональных дирекций, которые ведут на своём уровне работу по оценке трудозатрат, были подготовлены «Разъяснения о порядке

Кадры



проведения оценки баланса рабочего времени работников административно-управленческого штата».

В 2021 году эта работа продолжается – предусмотрена разработка 32 нормативных документов по труду с охватом более 190 тыс. работников.

Вместе с тем одним из ключевых направлений ЦОТЭН в этом году остаётся разработка нормативных документов для формирования организационно-штатной структуры (нормирование работников административно-управленческого штата).

В 2020 были утверждены типовые штатные расписания работников аппарата управления моторвагонных депо и дистанций гражданских сооружений, которые впервые разработаны на основе изучения и нормирования бизнес-процессов в подразделениях. В этом году такая же работа ведётся по локомотивным эксплуатационным депо, подразделениям Дирекции путевых машин Центральной дирекции инфраструктуры, дистанциям пути.

Также запланирована разработка норм труда для работников служб железных дорог (технологических, технической политики, корпоративной информатизации, юридических и управлению имуществом), экспортного центра и центра инновационного развития, управления анализа

В 2021 году планируется увеличение на 20% перечня профессий, должностей специалистов и служащих, которым необходимо устанавливать нормированные задания (ЦДИ, ЦСС, ЦФТО)

и статистики, проектно-конструкторско-технологического бюро по системам информатизации – Центра цифровых технологий.

Планомерная работа филиалов – владельцев бизнес-процессов при методологической поддержке центра позволит определить баланс рабочего времени по процессным моделям основных функциональных филиалов ОАО «РЖД» и в перспективе обеспечить почти 100%-ный охват работников компании нормативами численности.

Правила расчёта

Хочу отметить, что в прошлом году был разработан проект методики предиктивного расчёта нормативной численности. Проблема состоит в том, что сегодня расчёт численности

строится на уже свершившемся факте производственного процесса и производится уже после утверждения бюджета в I квартале текущего периода. Задача состоит в том, чтобы на основе изучения зависимости численности от изменения объёма работы и влияющих на него факторов определить потребность в численности персонала под утверждение бюджетов производства филиалов. В проекте методики разработаны математические модели расчёта на ближайший плановый период и на пять лет. В текущем году предусмотрено ввести модели в автоматизированную систему и рассчитать численность основных производственных групп на 2022 год уже к октябрю текущего года.

Параллельно продолжается работа по увеличению охвата численности работников нормированными заданиями. Их в 2020 году получали 309,7 тыс. сотрудников компании (или 46% от общей численности работников с повременной оплатой труда).

На 3,7% (около 11 тыс. человек) по сравнению с аналогичным периодом прошлого года увеличился охват работников с повременной оплатой труда, получающих нормированные задания через автоматизированную систему ЕК АСУТР, и составил в общей сложности 75 тыс. человек, что составляет 11,1% от общей численности работников с повременной оплатой труда.

В 2021 году планируется увеличение на 20% перечня профессий, должностей специалистов и служащих, которым необходимо устанавливать нормированные задания (ЦДИ, ЦСС, ЦФТО).

Цифровизация вносит коррективы В ОАО «РЖД» активно ведётся разработка нормативных документов для нормирования численности аппарата управления филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД». В 2020 году разработаны и утверждены нормативы численности ИТ-персонала в условиях цифровой трансформации ОАО «РЖД», нормативы численности аудиторов для проведения технических аудитов предприятий, осуществляющих изготовление, ремонт и модернизацию продукции железнодорожного назначения.

Начала применяться и временная методика распределения численности работников структурных подразделений филиалов ОАО «РЖД», выполняющих функции по управлению персоналом. Работа ведётся в рамках реализации пилотного проекта «Централизации функций ведения кадрового учёта, кадрового делопроизводства и социального обслуживания».

Расширена и линейка инструментов нормирования труда.

В 2020 году на web-сервисе создано хранилище видеофайлов. Для инженеров по труду дистанций пути,

Эффект нормирования труда в ОАО «РЖД»

Год	Кол-во НДТ	Охват НДТ, чел.	Снижение НЧ, чел.	Охват нормирования, %	
				всего	ЕК АСУТР
2020	32	149 884	6754	83,5%	80,7%
2021 прогноз	32	193 022	1137	84,8%	81,7%

НЦК, РЦС закуплено более 70 комплектов видеочкамер и ноутбуков. Впервые фотографии рабочего дня и хронометражи массово проводятся методом видеофиксации. В настоящее время в хранилище заведено более 8 тыс. видеофайлов.

Проведена опытная эксплуатация функциональности ЕК АСУТР «Цифровая интеллектуальная система обработки видеоданных», внедрена цифровая интеллектуальная система обработки видеоданных (ФРД-Портал). Это повышает качество создания норм времени, снижает издержки на разработку норм времени, их замера и анализа полученных результатов. С помощью видео можно наблюдать за используемыми средствами производства и материалами, приёмами труда, рабочим местом.

В 2020 году проведена значительная работа по внедрению технологий «машинного зрения» и нейронных сетей для создания фотографий рабочего дня и хронометражей в трудовом хозяйстве. Система искусственного интеллекта с точностью более 90% производит расстановку пооперационных фиксационных точек в видеофайлах по пяти основным работам по текущему содержанию пути.

В этом году обучение искусственного интеллекта пройдёт по всем основным производственным операциям.

Общий результат

Продолжается работа и с крупнейшими дочерними обществами холдинга по систематизации подходов и принципов нормирования и организации труда персонала. Утверждены положения о системе нормирования труда в ФГК, ФПК, «Элтезе», ТТК, ВРК-1, «ТрансВудСервисе».

Данная работа позволит в два ближайших года сформировать единый полигон интегрированной системы нормирования труда для организаций холдинга, объединяющий более 1 млн работников. Подчеркну, что в России нет аналогичных примеров интеграции управленческих функций.

Совместно с Департаментом управления дочерними и зависимыми обществами ведётся разработка ИТ-системы – ЕХД ДЗО и АСКУ, автоматизирующей коммуникации дочерних обществ с материнской компанией, в том числе мониторинга систем нормирования труда, внутривидеонаблюдения бенчмаркинга, расширения полигона внедрения наиболее эффективных практик совершенствования трудовых процессов в целом и нормирования труда в частности.

В 2021 году будет выстроена системная работа с дочерними обществами по вопросам нормирования труда. Для этого внедряется «Методика оценки эффективности использования трудовых ресурсов». Она содержит семь направлений исследований. В каждом определены показатели, характеризующие уровень научной организации труда на рабочих местах подразделений, за счёт изучения которых обеспечивается круговой охват изучения производственной среды, от рабочих мест до организации производства в целом, – всего 33 показателя.

В 2021 году запланирована работа по глубокому анализу использования трудовых ресурсов в подразделениях с применением данной методики, выработкой управленческих решений по методологии риск-менеджмента.



Ольга Еникеева,
начальник отдела
корпоративных программ
здравоохранения Центральной
дирекции здравоохранения –
филиала ОАО «РЖД»



Личный архив



АЛЕКСАНДР САВЕРКИН/ИДГ «УДОЮ»

Сохранить ресурс

Укрепление здоровья сотрудников позволяет повышать производительность труда

Здоровье человека давно вышло за рамки личной ответственности. Неотъемлемой частью корпоративной культуры западных и многих российских компаний стало внедрение программ укрепления здоровья. ОАО «РЖД» стало одной из первых компаний в нашей стране, реализующей на постоянной основе такие программы.

Важнейший ресурс любой компании сегодня – здоровье каждого работника. Повышение эффективности труда напрямую связано с укреплением здоровья. В экономически развитых странах healthcare management (управление здоровьем персонала) рассматривается не только как социальная ответственность работодателя, но и инвестиции в трудовые ресурсы, дополнительное конкурентное преимущество на рынке труда. Поэтому внимание к здоровью сотрудников уже давно не ограничивается предоставлением полиса добровольного медицинского страхования (ДМС), а включает полный комплекс мер по популяризации здорового образа жизни.

По данным РАН и Минздрава РФ, экономика страны ежегодно теряет порядка 1,4% ВВП – прямые потери российских компаний по причине временной нетрудоспособности работников достигают около 1,6 трлн руб.

Напомню, долгосрочной программой развития ОАО «РЖД» до 2025 года предусмотрено ежегодное повышение производительности труда на 5%. Достичь такого показателя нельзя без создания комфортной рабочей среды и формирования у работников приверженности к культуре здорового образа жизни.

ОАО «РЖД» как крупнейший работодатель России одним из первых стало комплексно подходить к этому вопросу. Опыт компании был включён в Библиотеку корпоратив-

ных программ укрепления здоровья работников. Методическое пособие было подготовлено Минздравом России совместно с Национальным медицинским исследовательским центром профилактической медицины, Российским союзом промышленников и предпринимателей, экспертным и бизнес-сообществом.

Комплексный подход

Внедрение различных корпоративных программ здоровья позволяет эффективно воздействовать на образ жизни работающих. На сегодняшний день это один из самых эффективных элементов системы охраны здоровья.

В ОАО «РЖД» меры по укреплению здоровья в компании принимались и

дено социологическое исследование «Изучение отношения к здоровью и здоровому образу жизни у работников ОАО «РЖД». Опираясь на полученные данные, были обозначены девять основных направлений деятельности: 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.

Концепция предполагает комплексный подход к сохранению здоровья и увеличению продолжительности жизни работников. Например, в структурных подразделениях ОАО

По данным РАН и Минздрава России, экономика страны ежегодно теряет порядка 1,4% ВВП – прямые потери российских компаний по причине временной нетрудоспособности работников достигают около 1,6 трлн руб.

ранее, в частности для сотрудников холдинга функционируют физкультурно-спортивные комплексы, железнодорожники ежегодно проходят диспансеризацию и профосмотры.

Однако Концепция здорового образа жизни, которая была принята в компании в июле 2020 года, с одной стороны, систематизировала имеющийся опыт, а с другой – предполагает внедрение новых здоровьесберегающих технологий. Сегодня это главный документ, определяющий политику в области охраны здоровья железнодорожников.

Напомню, для определения основных направлений концепции в ОАО «РЖД» в 2020 году было прове-

«РЖД» уже появляются комнаты эмоциональной разгрузки, где каждый сотрудник может снять напряжение и стресс и приступить к работе с новыми силами, а в частных учреждениях сети «РЖД-Медицина» функционируют школы здоровья, которые проводят мастер-классы, лекции по санитарно-профилактическому просвещению. Железнодорожники на своих рабочих местах три раза в день могут посмотреть ролики, демонстрирующие полезные для здоровья упражнения, и делать зарядку вместе с инструкторами.

По результатам исследования мы выяснили, что значимыми факторами, препятствующими работникам ОАО «РЖД» вести здоровый образ



жизни, являются не только нехватка времени и большая нагрузка на работе, но и лень, отсутствие мотивации. Поэтому меры, отражённые в плане мероприятий концепции, охватывают и вопросы мотивации. Первые шаги уже сделаны: в 2020 году в Коллективный договор ОАО «РЖД» включён элемент системы мотивации – бонусный пакет, предусматривающий поощрение и награждение работника ОАО «РЖД» за личный вклад в повышение эффективности деятельности и развития компании, а также за проявленную активность и вовлечённость в решение корпоративных задач и участие в значимых для компании проектах, в том числе связанных с популяризацией ЗОЖ.

Итогом реализации концепции должно стать увеличение доли работников, ведущих здоровый образ жизни, до 15%. Сейчас этот показатель меньше – лишь 11% работников компании ведут здоровый образ жизни.

На шаг впереди

Мировым потрясением для всех отраслей, включая экономику, бизнес и социальную сферу, стала вспышка

новой коронавирусной инфекции (COVID-19) в декабре 2019 года, которая за несколько месяцев кардинально изменила жизнь на всей планете. Необходимо отметить, что к особой группе риска заболевания COVID-19 относятся люди с хроническими неинфекционными заболеваниями (ХНИЗ), в частности с заболеваниями дыхательной и сердечно-сосудистой систем.

В современных условиях во всём мире нарастает бремя ХНИЗ, это ведёт к повышению заболеваемости с временной утратой трудоспособности, росту расходов на лечение работающих граждан, а также к снижению экономической эффективности деятельности предприятия в целом.

В настоящее время хорошо изучены факторы риска, приводящие к возникновению ХНИЗ: артериальная гипертония, повышенный уровень холестерина и глюкозы в крови, ожирение, нерациональное питание, курение, чрезмерное употребление алкоголя, а также низкий уровень физической активности.

Ведение здорового образа жизни способствует оптимальному функци-

онированию иммунной системы, что позволяет избежать развития неинфекционных заболеваний. Ситуация с распространением COVID-19 лишь подтвердила правильность наших действий по популяризации ЗОЖ среди железнодорожников.

ЗОЖ в центре внимания

Одним из первых масштабных постковидных мероприятий в ОАО «РЖД» стала Неделя здорового образа жизни. Она проходила в компании с 5 по 11 апреля и была приурочена к Всемирному дню здоровья. Цель мероприятия – формирование ответственного отношения железнодорожников к собственному здоровью.

Несмотря на ограничительные меры, было проведено около 700 различных мероприятий, в которых приняли участие более 180 тыс. железнодорожников. Были организованы лекции, встречи, мастер-классы, кабинеты здоровья и челленджи в социальных сетях, которые проводились в онлайн- и офлайн-форматах.

Каждый день недели был посвящён одному из аспектов здоровья согласно Концепции здорового образа жизни

в ОАО «РЖД». Ключевыми темами были основы здорового сна, правильные привычки, вакцинация против коронавирусной инфекции.

Самыми активными дорогами по количеству проведённых мероприятий и принявших в них участие сотрудников ОАО «РЖД» стали Октябрьская, Куйбышевская, Западно-Сибирская и Северо-Кавказская.

Особый интерес у работников вызвали онлайн-встречи на видеохостинге YouTube со специалистами учреждений здравоохранения ОАО «РЖД», с блогерами и телеведущими на такие темы, как «Важность сна», «Вакцинация против COVID-19», «Как научиться питаться правильно среди рабочих будней», «Путь к здоровому образу жизни».

На предприятиях сети были организованы «Кабинеты здоровья», где проводились консультации врачей: эндокринолога, терапевта, маммолога, уролога, а также биоимпедансометрия (метод диагностики состава тела человека посредством измерения импеданса – электрического сопротивления участков тела в разных частях организма). За Неделю ЗОЖ «Кабинеты здоровья» посетили около 10 тыс. человек.

Также по всей сети устраивались различные спортивные соревнова-

СПРАВКА

Заболеваемость с временной утратой трудоспособности (ЗВУТ) измеряется в случаях и днях на одного работника в год. У работников ОАО «РЖД» показатель ЗВУТ за последние годы снизился в 1,7 раза (с 10,3 до 6,2 дня), как и число случаев (с 0,77 до 0,49). В РФ этот показатель снизился с 1995 по 2019 год в 1,4 раза. В Евросоюзе в среднем один работник проводит на больничном 11,8 дня в год, во Франции и Германии – около 8,4 дня.

Отметим, что работники ОАО «РЖД» в этом году станут также участниками пилотного проекта по профилактике профессиональных заболеваний, который стартовал 1 апреля в соответствии с постановлением Правительства РФ. Его проведение инициировали в Минтрансе и Минздраве. Ожидается, что до конца года члены локомотивных бригад старше 40 лет, работающие в условиях превышения уровня шума более семи лет, смогут взять

дополнительный оплачиваемый отпуск для лечения в одном из реабилитационных центров Фонда социального страхования (ФСС). Восстановительные процедуры будут подбираться индивидуально для каждого. Лечение продолжительностью 18 дней будет проходить в центрах реабилитации ФСС. На это время работодатель должен будет предоставить работнику дополнительный оплачиваемый отпуск и возместить ему расходы на проезд к месту лечения и

Итогом реализации концепции должно стать увеличение доли работников, ведущих здоровый образ жизни, до 15%. Сейчас этот показатель меньше – лишь 11% работников компании ведут здоровый образ жизни

ния, забеги, акции, направленные на борьбу с курением. Ежедневно на предприятиях проводилась утренняя зарядка. В зарядках приняла участие и начальник Центральной дирекции здравоохранения Елена Жидкова.

По данным международных исследований, счастливый человек результативнее работает. Причём позитивный настрой, хорошее настроение увеличивают производительность труда на 10–12%. А программы корпоративного здоровья напрямую связаны с благополучием и хорошим самочувствием сотрудников.

В России реализация корпоративных программ здравоохранения не имеет такой продолжительной истории, как в странах Запада. Например, корпоративная программа здоровья

компании Ferrari была реализована в период с 2014 по 2018 год. Результатом программы стало снижение факторов риска сердечно-сосудистых заболеваний у сотрудников (нормализация индекса массы тела и артериального давления, снижение уровня холестерина, повышение вовлечённости неучаствующих в программе и малоподвижных сверстников в здоровый образ жизни).

Столичная транспортная служба города Остин Capital Metro (Техас, США) с 2003 года реализует программу, которая уже доказала свою экономическую эффективность. Возврат инвестиций (ROI) составил 2,43 доллара, то есть на каждый доллар, потраченный на программу, было экономлено 2,43 доллара.

обратно. После прохождения лечения ФСС покрывает расходы работодателя, пояснили в Минтруда.

По окончании реабилитации врачи будут продолжать следить за состоянием здоровья работника. Тогда же будет дана оценка эффективности проведённого лечения и принято решение о продолжении проекта. Вместе с железнодорожниками участие в пилотном проекте примут работники ещё двух компаний – «Аэрофлот» и «Сибирь» (S7 Airlines),

МАРИЯ ПИМЕНОВА,
ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА
ДЕПАРТАМЕНТА УПРАВЛЕНИЯ
ПЕРСОНАЛОМ ОАО «РЖД»



ЛИЧНЫЙ АРХИВ



123RF/LEGION-MEDIA

Платформа возможностей

Сервисный портал работника ОАО «РЖД» пополнится новым функционалом

В апреле исполнилось три года с момента запуска Сервисного портала работника ОАО «РЖД». За это время значительно расширился функционал корпоративной IT-платформы, а также увеличилось количество пользователей. О промежуточных итогах работы портала и планах по его развитию «Пульт управления» рассказала заместитель начальника Департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Мария Пименова.

– Мария Анатольевна, на ваш взгляд, за три года удалось ли достичь главной цели создания Сервисного портала – укрепить и упростить взаимодействие между сотрудниками и работодателем?

– Да, Сервисный портал стал тем инструментом, который позволил улучшить качество коммуникации. Это стало особенно заметно в период пандемии и режима ограничений, когда на дистанционную работу были переведены более 100 тыс. человек. Благодаря Сервисному portalу компания смогла перевести в электронный формат множество сервисов, в том числе и кадровые документы.

Сегодня работники могут дистанционно получить более двух десятков разных услуг.

Например, в рамках электронного кадрового документооборота это и получение материальной помощи к ежегодному оплачиваемому отпуску, и оформление различных видов отпусков, и оформление листка нетрудоспособности в электронном виде. Кроме того, через Сервисный портал можно оформлять корпоративные льготы, которые предусмотрены Коллективным договором, или заказывать различные справки, например справку по форме 2-НДФЛ.

К концу прошлого года в общей сложности через портал было получено порядка полумиллиона разного

рода справок. Как видим, электронные сервисы сделали жизнь работника в компании комфортнее, они позволяют экономить силы и время при оформлении кадровых документов.

При этом вопросы коммуникации работника и работодателя остаются для нас, конечно же, приоритетными. Напомню, в прошлом году на Сервисном портале был запущен сервис опросов, который позволяет детально понять потребности сотрудников и отслеживать уровень их удовлетворённости работой. В конечном итоге обратная связь позволяет компании принимать взвешенные управленческие решения. Социологические опросы в ОАО «РЖД» системно проводятся на протяжении многих лет, но благодаря Сервисному portalу

– Количество зарегистрированных пользователей превысило 600 тыс. человек. Растёт и посещаемость ресурса – пиковые значения в сутки достигают свыше 120 тыс. уникальных пользователей.

– Планируете ли дать доступ к portalу работникам дочерних и зависимых обществ (ДЗО) компании?

– Мы понимаем, как важно создать в холдинге общее информационное пространство, но предоставление доступа работникам ДЗО к portalу требует, помимо решения вопросов правового характера, также и объёмной доработки всей IT-инфраструктуры. Нужны дополнительные работы не только со стороны Сервисного портала, но и полномасштабная переработка IT-инфраструктуры дочерних

Чтобы экосистема корпоративных коммуникаций развивалась и была востребованной, она должна быть максимально полезной и удобной

компания впервые получила инструмент, который удобен и работникам, и специалистам по управлению персоналом, занятым обработкой и анализом информации.

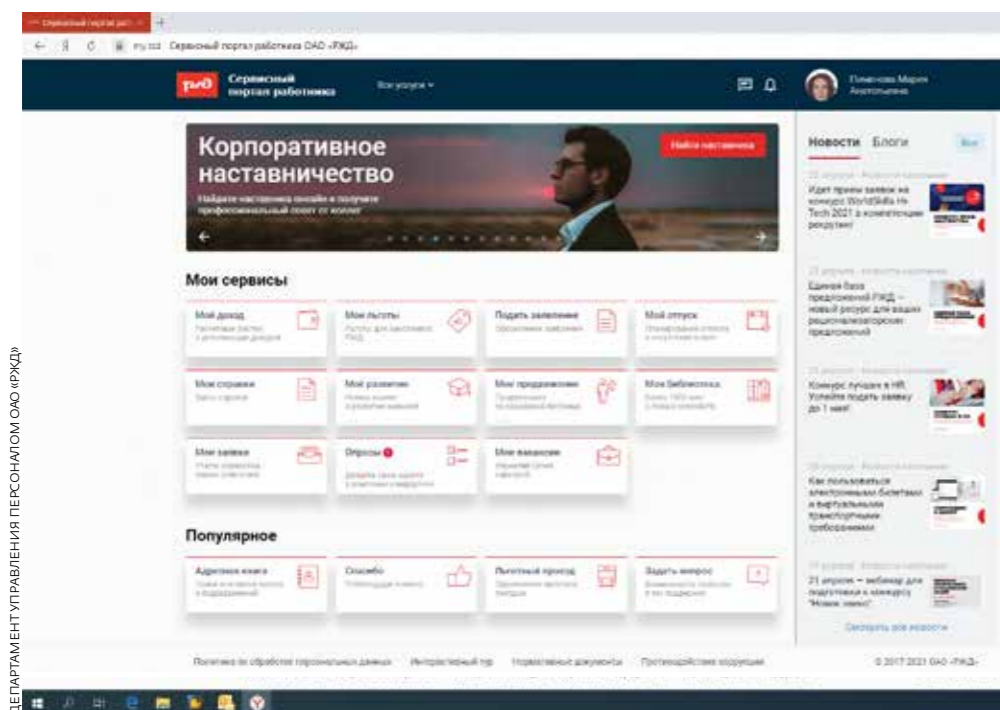
В апреле этого года был сделан ещё один значимый шаг к укреплению и упрощению коммуникаций между работником и работодателем. На полигоне филиалов и структурных подразделений заработал новый сервис – «Онлайн-приёмная руководителя». Теперь работник может напрямую обратиться к руководителю своего подразделения с вопросом, просьбой или предложением. Этот сервис открывает дополнительные возможности для развития диалога на местах.

– Сколько работников ОАО «РЖД» в настоящее время зарегистрировано на платформе?

обществ. Это процесс непростой и небыстрый, мы понимаем всю его значимость и совместно с IT-блоком уделяем ему внимание.

– Каким образом на Сервисном портале обеспечивается сохранность личных данных сотрудников компании?

– Компания использует передовые методы защиты персональных данных работников и на регулярной основе проводит тестирование системы на возможность проникновения угроз извне. Сейчас мы тестируем подключение двухфакторной аутентификации. Это значит, что пользователи Сервисного портала получают возможность подтвердить свою личность дополнительным способом – через push-уведомления, сообщение на почту или на мобильный телефон. Работник сможет привязать своё устрой-



ДЕПАРТАМЕНТ УПРАВЛЕНИЯ ПЕРСОНАЛОМ ОАО «РЖД»

ство к платформе, и в случае входа с иного устройства система запросит подтверждение. Это усилит защиту платформы, такой инструмент защиты хорошо себя зарекомендовал на рынке, например он используется в мобильных приложениях банков.

– Какие отзывы о портале вы получаете от пользователей?

– Работники говорят, что активно пользуются ресурсом, видят пользу и удобство от его сервисов. В частности, много хороших отзывов получили такие сервисы, как возможность скачать расчётный листок или быстро получить справки. В период режима самоизоляции в топ-5 сервисов по популярности выходила «Адресная книга», в которой, помимо удобного поиска, отображаются и статусы работников: пользователи могли видеть, дома или в офисе работают их коллеги, как с ними можно связаться. Отзывы показывают, что портал стал неотъемлемой частью жизни работников и его бесперебойная работа для них крайне важна.

Важный источник обратной связи для развития платформы my.rzd.ru – это опросы. В сентябре прошлого года

мы опрашивали работников, чтобы понять, как они оценивают работу портала. Исследование показало, что преобладает позитивное впечатление: 66,4% опрошенных положительно оценили работу платформы my.rzd.ru (4 и 5 баллов по 5-балльной шкале), негативные оценки поставили лишь 9,8% респондентов. Видим, что есть над чем работать.

– Как вы оцениваете динамику коммуникации между работниками?

– Если говорить о сервисе «Спасибо», который находится в топе популярных сервисов, то здесь счёт идёт на десятки тысяч лайков друг другу. Работники активно поздравляют друг друга с днём рождения – за время существования портала отправлено порядка 1 млн виртуальных поздравлений. Эта неформальная горизонтальная коммуникация востребована в компании, и мы планируем её развивать, предоставляя работникам новые инструменты.

Зимой мы запустили чат, который будет полезен тем, кто работает дистанционно и не имеет возможности оперативно подключиться к рабочему

компьютеру. Также он пригодится сотрудникам, у которых нет корпоративной почты, а это большинство представителей массовых железнодорожных профессий. Кроме того, мы получили много заявок на ведение блогов – видим запрос на эту функциональность, в ближайшем времени планируется внедрение раздела и в мобильном приложении.

– Расскажите о функционале портала. Какие сервисы наиболее востребованы среди железнодорожников?

– Как показал сентябрьский опрос, наиболее востребованным разделом стал «Мой доход», особенно в период выдачи расчётных листков, за него отдали голоса 92,9% пользователей. Также популярны «Мой отпуск» (63,3%), «Мои справки» (52,3%), «Адресная книга» (36,9%). Хорошая пользовательская активность у раздела «Новости», сервисов «Спасибо» и «Опросы». При этом одним из ключевых сервисов по взаимодействию между работодателем и работником на портале является раздел «Подать заявление» – это система электронного кадрового документооборота, которая была недавно тиражирована на всех сотрудников, работающих дистанционно. Уверена, что активность пользователей в этом разделе также будет только расти. Сейчас набирает популярность чат, который позволяет напрямую написать коллеге через портал.

Сервисный портал работника ОАО «РЖД» также предоставляет пользователям доступ к материалам газеты «Гудок» – прямой переход на свежий номер издания реализуется через баннер на главной странице.

– Один из сервисов портала – «Корпоративное наставничество». Сколько человек уже пользуется им и как вы оцениваете первые успехи?

– На сервисе уже зарегистрировано свыше 3600 наставников и 750 экспертов, и с каждым месяцем эти цифры растут. Состоялось несколько тысяч встреч и звонков между парами сотрудников. Особенно активно сервис используют работники, желающие получить профессиональную консуль-

тацию в режиме реального времени. В целом сервис получил положительный отклик, но рост его популярности во многом зависит от того, как будет развиваться наша корпоративная культура, насколько важны для работников будут ценности развития, взаимопомощи, готовности делиться опытом и знаниями. Каждый работник должен знать, что у него есть реальный способ получить помощь экспертов и наставников. И мы видим для себя задачу – информировать об этой возможности и продвигать данный сервис среди работников.

– Расскажите о новинках портала. Какие сервисы появились за последнее время?

– С конца прошлого года появился блок новых функциональностей. О чате, блогах и «Онлайн-приёмной руководителя» я уже рассказывала. Также среди новинок – «Достижения». По сути это цифровые награды, которые выдаются за совершение значимых действий на портале. Также появился сквозной переход в личный кабинет участника НПФ «Благосостояние». Кроме того, мы регулярно обновляем раздел «Подать заявление», там появляются новые возможности в рамках развития в компании электронного кадрового документооборота.

– Откуда черпаете идеи для наполнения платформы?

– Источников для идей много. Во-первых, это обратная связь. Мы отталкиваемся от пожеланий работника, главное для нас – это клиентоориентированность. Изучаем обращения в техподдержку. Эта информация даёт возможность развивать существующие продукты или запускать новые. Так, например, опрос показал интерес к таким возможностям, как оформление льготного пригородного проезда (31,6%), онлайн-консультации врачей «РЖД-Медицины» (25,4%), обмен сообщениями с коллегами (24,6%). Во-вторых, это инициативы коллег, которые, защищая свои проекты в рамках мероприятий (например, «PRO. Молодёжь», «Новое звено», HR-лига и других), всё чаще предлагают к реали-

зации продукты именно на Сервисном портале. И конечно, мы перенимаем интересный опыт у наших коллег – как российских, так и зарубежных. Так, например, мы хотим, чтобы у работников появилась возможность моментально оценивать сервисы портала. У мобильного приложения портала появятся push-уведомления, к которым мы все привыкли по социальным сетям. Уведомления будут оперативно сообщать, например, о том, что расчётный листок загружен, справка готова или приказ подписан. Чтобы экосистема корпоративных коммуникаций развивалась и была востребованной, она должна быть максимально полезной и удобной.

– Есть ли планы по развитию цифровой платформы?

Планируем выстроить взаимодействие с продуктами электронного правительства, например с «Госуслугами». И конечно, усиливаем направление обеспечения безопасности персональных данных

– В развитии цифровой среды мы видим своё конкурентное преимущество, особенно учитывая выход на рынок труда нового поколения работников, которые предъявляют высокие требования к формату предоставляемых работодателем корпоративных услуг, скорости принятия решений и возможности персонального подхода.

Особое внимание уделяем электронному кадровому документообороту – разделы «Подать заявление», «Мои справки», «Мои документы» будут пополняться новыми возможностями. Планируем выстроить взаимодействие с продуктами электронного правительства, например с «Госуслугами». Развитие портала идёт итерационно. Сначала мы выпускаем новый сер-

вис в MVP (то есть запускаем первую версию продукта, которая решает основную задачу, но лишена ряда, возможно, востребованных дополнительных функций). После этого следим за статистикой использования нового сервиса и поведением пользователей. Если видим, что сервис востребован, дорабатываем его функционал. Так, например, мы увидели, что один из новых продуктов – чат – востребован, и теперь будем дорабатывать его.

Из новых продуктов, которые мы готовим к запуску, отмечу сервис «Активный работник» – он позволит каждому пользователю выдвигать свои идеи или голосовать за идеи коллег. Также в наших планах запуск сервиса, позволяющего записаться к врачу. Кроме того, у нас в разработке сервис для получения

виртуального транспортного требования на пригородный проезд.

Дорабатываем систему уведомлений, которая позволит делать персональные рассылки, например о льготах, которые положены работнику, или о необходимости пройти диспансеризацию. Сейчас мы уже имеем возможность информировать работников, например, о том, что необходимо пройти опрос, или о получении «Спасибо» от коллеги.

Постепенно портал становится не только инструментом взаимодействия работодателя и работника, но и коммуникационной площадкой для всех наших коллег. Мы планируем развивать оба направления и дальше.

Беседавала Юлия Антич

ЕКАТЕРИНА МИСЕВИЧ,
ВРАЧ-ПСИХОТЕРАПЕВТ
КЛИНИЧЕСКОЙ БОЛЬНИЦЫ «РЖД-
МЕДИЦИНА» НИЖНЕГО НОВГОРОДА,
ГЛАВНЫЙ ВНЕШТАТНЫЙ ПСИХИАТР-
НАРКОЛОГ ЦЕНТРАЛЬНОЙ ДИРЕКЦИИ
ЗДРАВООХРАНЕНИЯ ОАО «РЖД»



Личный архив



Пролонгированный COVID-19

Как вернуть ментальное здоровье после перенесённого коронавируса

В декабре 2020 года Национальным институтом здоровья и клинического совершенствования Великобритании (NICE) была предложена следующая классификация постковидных состояний: острый COVID-19 – симптомы, длящиеся до 4 недель; продолжающийся симптоматический COVID-19 – симптомы, продолжающиеся от 4 до 12 недель, и постковидный синдром (или Long COVID) – симптомы, длящиеся свыше 12 недель, не объяснимые альтернативным диагнозом, способные меняться со временем, исчезать и вновь возникать, затрагивая многие системы организма. Постковидный синдром был включён в Международную классификацию болезней (МКБ-10). Согласно исследованию учёных из Оксфордского университета, опубликованному Би-би-си, у пациентов, переболевших коронавирусом, на 16% чаще развивались психологические расстройства по сравнению с теми людьми, которые перенесли другие респираторные инфекции. «Пульт управления» выяснил, как может повлиять болезнь на психологическое состояние и как справиться с последствиями коронавируса, в беседе с врачом-психотерапевтом клинической больницы «РЖД-Медицина» Нижнего Новгорода, главным внештатным психиатром-наркологом ЦДЗ ОАО «РЖД» Екатериной Мисевич.

– Как проявляется постковидный синдром?
– Большинство людей, переболевших коронавирусной инфекцией, сталкивается с сохранением неважного самочувствия и после закрытия больничного листа. Кажется, вы уже не болеете и должны справляться с привычными нагрузками, но организм говорит об обратном. Ведь человеческий организм – сложная система. При столкновении с новой коронавирусной инфекцией каждому человеку нужно

время для восстановления. До полугода могут волнообразно возникать слабость, головные боли, боли в мышцах и суставах, кожные сосудистые реакции (капиллярные сетки, обширные крапивницы), тускнеют волосы. Могут быть резкие скачки давления и пульса, головокружение, расстройство желудочно-кишечного тракта, не зависящие от диеты и приёма лекарств, небольшое повышение температуры или озноб при пониженной температуре. Последствиями перенесённой болезни могут стать и психологические нарушения: депрессия, повышенная тревожность. Человек может стать более рассеянным и с трудом запоминать новую информацию. – С какими жалобами чаще обращаются люди, переболевшие корона-

в том, что пациентов, переболевших коронавирусной инфекцией и обратившихся за помощью к специалистам в области психического здоровья, можно разделить на три основные группы. Первая – это люди, испытывающие изменения настроения. Тревога в ситуации неопределённости и действия ограничений объяснима, она помогает адаптироваться. Также выросло число обращений по поводу расстройств вегетативной нервной системы и расстройств, связанных со стрессом. У таких пациентов может нарушаться сон, часто меняется настроение, покалывает и болит в разных частях тела. Эти состояния длятся месяцами и требуют лечения для улучшения качества жизни. Ещё

Чтобы сохранить своё ментальное здоровье, в первые полгода после перенесённой коронавирусной инфекции не следует принимать решений, ухудшающих ваш социальный статус

вирусом, к специалистам в области психического здоровья? Выросло ли число обращений за прошлый год?
– Несмотря на ограничения возможностей очного приёма, число обращений к психотерапевтам и психиатрам частных учреждений здравоохранения сети «РЖД-Медицина» в 2020 году не намного, но выросло. Мы старались выписывать рецепты без необходимости повторного посещения поликлиники, поддерживали пациентов между приёмами по видеосвязи и телефону, много времени уделили психообразовательным программам.

Соглашусь с исследователями кафедры психиатрии и медицинской психологии РНИМУ им. Пирогова

одной реакцией на ситуацию пандемии и перенесённую болезнь может стать депрессия. Напомню, что плохое настроение дольше двух недель – это повод обратиться за помощью. Редко депрессия вызвана непосредственным поражением нейронов головного мозга при контакте с вирусом или антителами. Заболевание может быть вызвано психогенными и социогенными факторами. С первых месяцев пандемии специалисты в области психического здоровья говорят об инфодемии (пандемии информации) и рекомендуют публиковать в СМИ больше историй, описывающих выздоровление пациентов с коронавирусной инфекцией. Однако советую всем ориентироваться только



на информацию из официальных источников.

К психиатрам обращаются также люди с ипохондрией. У таких пациентов возникают навязчивые мысли о существовании тяжёлой болезни. Получение результатов обследования с нормальными показателями не успокаивает их, тревога заставляет отказываться от социальных контактов, бросать работу. Психотерапевты очень бережно относятся к людям, испытывающим подобные состояния. Мы понимаем, что эти страдания реальны.

И наконец, третья группа психических расстройств после коронавирусной инфекции возникает при выраженной интоксикации. Они напрямую связаны с нейротоксическим действием вируса на нервную систему. Так, человек после выхода на работу может потерять часть своих прежних навыков, он забывает важную информацию, не может составить отчёт. В этих случаях нужно пройти неврологическое и психиатрическое обследование.

Этого не нужно бояться, ведь большинство врачей сходятся во мнении, что подобные нарушения памяти, внимания, настроения временны и обратимы.

– При тяжёлом течении COVID-19 бывают галлюцинации. Есть ли риск, что они будут повторяться после выздоровления?

– Острые психотические состояния при коронавирусной инфекции обратимы, проходят в течение нескольких часов – нескольких суток. Подобные переживания действительно могут напугать и оставить неприятные воспоминания. Сегодня учёные считают, что спутанность сознания, бредовые и галлюцинаторные переживания – следствие интоксикации. Такие реакции на инфекцию встречались всегда. Но о них обязательно нужно сообщить лечащему врачу.

Дольше сохраняются изменение вкуса привычной еды, притупление или отсутствие обоняния. Для того чтобы привычные реакции восстановились быстрее, врачи советуют заново «тренировать» рецепторы.

Составить для себя палитру приятных запахов и ежедневно использовать их.

– Может ли депрессия, вызванная болезнью, пройти без помощи специалистов?

– Да, депрессия иногда заканчивается самопроизвольно. Но нужно ли терпеть неудобства полгода, если возможно начать лечение и через две недели стать бодрым и активным? Кроме того, нелеченое заболевание может стать хроническим или повториться при схожих обстоятельствах. К сожалению, никто не отменял «годовщинные реакции» – когда человек, переживший сильный стресс, в эти же даты через год, два, 10 может чувствовать себя плохо: получать травмы или попадать в стационар с гипертоническим кризом, обострением язвы желудка и другими психосоматическими заболеваниями.

Чтобы сохранить своё ментальное здоровье, я бы посоветовала в первые полгода после перенесённой коронавирусной инфекции не принимать решений, ухудшающих ваш социальный статус: не увольняйтесь, не разводитесь, не отказывайтесь от важных проектов. Сообщите своему непосредственному руководителю о плохом самочувствии и попросите о возможности выполнять поручения в собственном ритме. Учить нового сотрудника гораздо затратнее, чем дать вам возможность снизить нагрузку. Ведь все мы столкнулись с беспрецедентным событием – пандемией.

– Как можно самостоятельно улучшить своё ментальное здоровье и поднять настроение?

– Для этого можно использовать различные мобильные приложения, это не занимает много времени, и их можно использовать, к примеру, по дороге на работу или в командировке. К примеру, приложение *Narrify*. Оно включает в себя игры и небольшие квесты. Пользователю нужно определить задачи, которые он хочет решить (снять усталость, поднять настроение или самооценку), и выполнять задания, за которые

он получает очки. Например, ловить воздушные шары, где написано что-то приятное, и избегать появления слов с негативным оттенком. Каждое такое упражнение основано на научных исследованиях и нацелено на то, чтобы сделать пользователя немного счастливее – хотя бы на 10 или 20 баллов.

Ещё одно бесплатное приложение – *Mindshift*. Оно рассчитано на пользователей, которые испытывают тревожные состояния. Здесь можно найти информацию об источниках, симптомах беспокойства и паники.

Программа помогает создать индивидуальные планы преодоления распространённых ситуаций, провоцирующих тревогу. А также учит подерживать новые привычки: перестать проверять почту в телефоне, заниматься спортом по утрам.

Красивая мультипликационная игра *Selfcare* помогает успокоиться. Всё действие происходит в периметре одной комнаты. Пользователю нужно выполнять задания, например сделать упражнение на дыхание или навести порядок. Главная цель – не выиграть, а почувствовать себя спокойнее. Некоторые пользователи отмечают, что приложение помогает им пережить тревожные состояния. Единственный минус – обновления появляются довольно редко в связи с тем, что все детали игры очень тщательно прорисовываются.

В аудиобиблиотеке *Storytel* есть большая подборка книг по психологии и самопомощи и сразу несколько подкастов о ментальном здоровье и опыте психотерапии: реальные истории, помогающие переосмыслить собственный опыт. Также есть раздел с медитациями и расслабляющими аудиопрактиками. При желании язык приложения можно переключить и слушать ещё полмиллиона английских изданий.

Также снизить эмоциональное напряжение поможет переключение между заданиями, требующими разных навыков, – занятие любимым хобби, путешествия, спорт.

– Какие методики лечения ментальных последствий COVID-19 используют врачи?

– Коронавирус проявляется появлением ранее не испытанных симптомов, высокой утомляемостью. Это может вызвать у человека ощущение невозможности контролировать течение болезни, мы начинаем осознавать хрупкость собственной жизни. День за днём вместе с психотерапевтом вы будете создавать новые опоры. Врач поможет восстановить доверие к вашим личным ощущениям.

Как при любом серьёзном потрясении, в первые месяцы лечение

поднимают тонус мышц и активизируют.

Психотерапевты, психиатры и медицинские психологи есть в поликлиниках сети «РЖД-Медицина», к ним можно обратиться и за лечением постковидного синдрома. К примеру, в ЧУЗ Новосибирска есть гипнотарий и лампы для профилактики сезонных депрессий.

– К кому обращаться для лечения постковидного синдрома – к психотерапевту или психологу?

– Психотерапевты – это врачи с медицинским образованием и опытом психиатра. Психологов же обучают в педагогических и гуманитарных

Коронавирус проявляется появлением ранее не испытанных симптомов, высокой утомляемостью. Это может вызвать у человека ощущение невозможности контролировать течение болезни

редко обходится без лекарств. Приём витаминов, влияющих на тонус сосудов, общую иммунную и физическую активность, кроме прямого действия создаёт также и эффект опосредованной психотерапии.

Мы используем современные антидепрессанты. Таких лекарств больше 50, целых четыре поколения. Каждому человеку можно подобрать препарат исходя из его социальной и физической активности. Если депрессия проявляется болью в разных частях тела, врач назначит таблетки, действующие не только на серотониновые, но и на дофаминовые рецепторы. Если снизилась память, есть антидепрессанты, влияющие дополнительно на сигма-рецепторы. Некоторые лекарства помогают справиться с тревогой, нарушениями сна. Другие

взаим. Психологи помогают здоровым. Медицинские психологи незаменимы в диагностике и тренировке утраченных навыков. Для лечения последствий коронавирусной инфекции нужно записываться на приём к психотерапевту или психиатру.

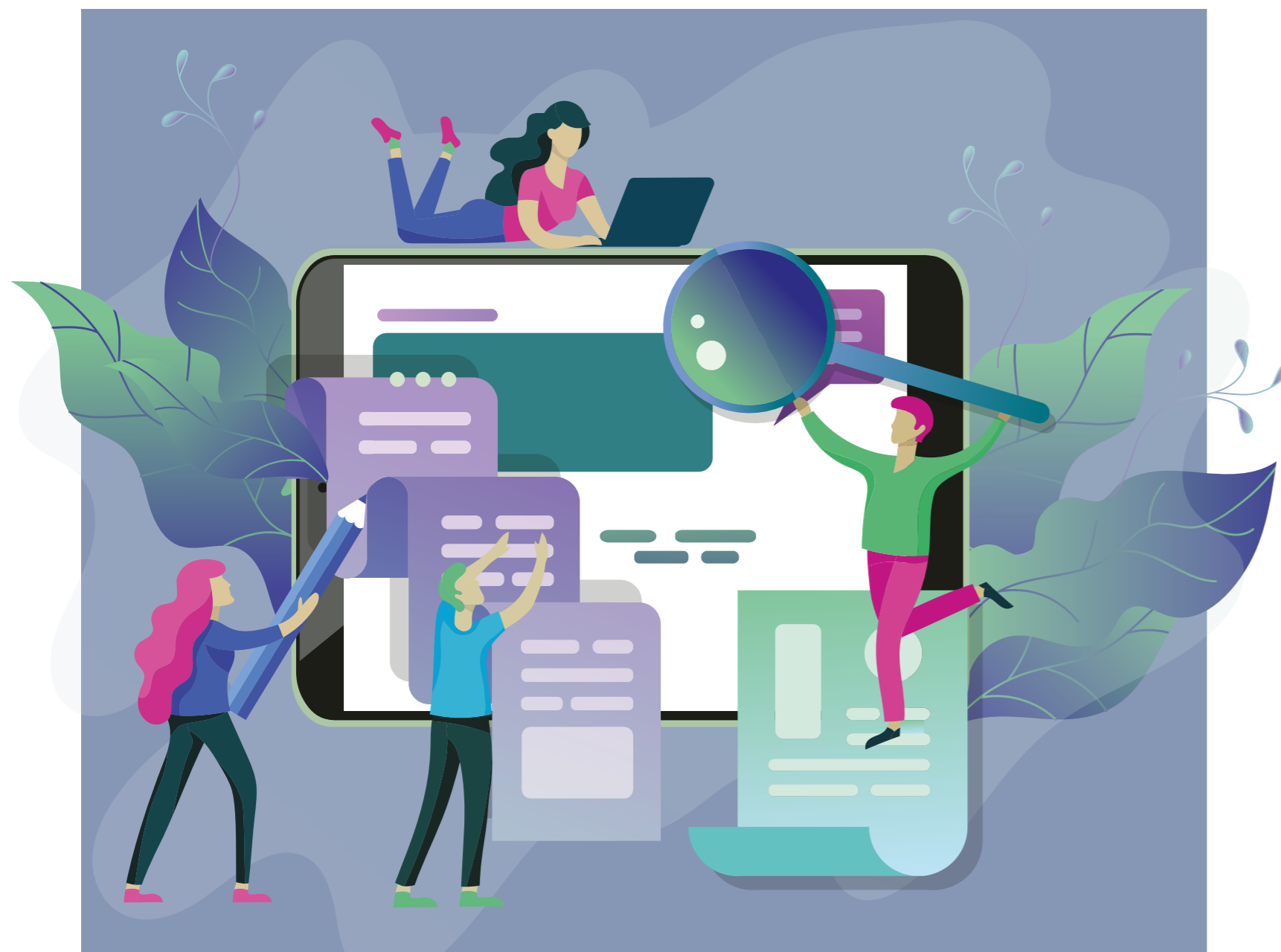
Но психиатр не просто врач. Психотерапия – тонкая работа, где задействована личность специалиста. Психотерапевту приходится сохранять высокую чувствительность к эмоциям других людей. И при этом не соединяться с переживаниями пациента. Если врач будет эмоционально отгораживаться, собеседник это тоже ощутит. Для того чтобы оставаться здоровым, врачи нашей специальности сами проходят личную терапию и супервизию, много средств вкладывают в образование.

БЕСЕДОВАЛА ВИКТОРИЯ ГАДЖИЕВА



МАРИЯ САВИНА,
ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА
ДЕПАРТАМЕНТА УПРАВЛЕНИЯ
ПЕРСОНАЛОМ ОАО «РЖД»

ЛИЧНЫЙ АРХИВ



Учёба без перерыва

СДО компании позволяет железнодорожникам развиваться в разных направлениях

T23RF/LEGION-MEDIA

С 2013 года в ОАО «РЖД» полноценно функционирует система дистанционного обучения (СДО). Изначально ресурс использовался для прохождения технической учёбы и предсменных инструктажей, но сейчас на платформе размещены курсы, полезные не только в профессиональной деятельности, но и в личной жизни. О новинках и планах по развитию СДО «Пульту управления» рассказала заместитель начальника Департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Мария Савина.

– Мария Александровна, что представляет собой корпоративная e-learning-платформа на сегодняшний день?

– Система дистанционного обучения – это один из основных инструментов саморазвития работников. Здесь они могут совершенствовать свои профессиональные и прикладные навыки, а также развивать корпоративные компетенции. Сегодня у всех крупных компаний, имеющих большой штат работников и представительств в разных регионах, есть онлайн-платформы для обучения. Это позволяет охватить всех работников и делает процесс передачи знаний максимально эффективным и удобным. Перевод обучения в онлайн позволяет компании стандартизировать учебные материалы и экономить на проведении очных мероприятий. В свою очередь, работники получают доступ к актуальному контенту в любое время и с любого гаджета.

В СДО ОАО «РЖД» можно зайти с любого устройства, основная точка входа – Сервисный портал работника компании. Переход в систему дистанционного обучения осуществляется из раздела «Моё развитие» (для этого не требуется дополнительной авторизации).

Ключевой момент для любой образовательной онлайн-платформы – это её возможности, удобство для пользователя и контент. Все учебные материалы в нашей системе созданы с учётом современных подходов в педагогическом дизайне к дистанционному обучению. Мы предлагаем работникам материалы в разных форматах – это и дистанционные курсы, и статьи, и записи мастер-классов. Также в системе много курсов в формате микрообучения по различным темам.

Весь контент в СДО сгруппирован по тематическим направлениям – это удобно, поскольку можно быстро подобрать для себя полезные материалы. Выбор большой, система дистанционного обучения позволяет развиваться всесторонне.

– В системе размещено более 250 электронных курсов от лучших российских провайдеров, созданных с участием преподавателей ведущих бизнес-школ мира и успешных российских практиков. Все учебные материалы распределены по 19 тематическим направлениям. Среди них развитие командной работы, управление своим временем, повышение стрессоустойчивости. Также есть курсы, с помощью которых можно разбираться в программном обеспечении, в управлении IT-проектами или в их разработке. Мы пополняем контент с учётом интересов наших пользователей и актуальных тематик.

– Какие курсы сейчас пользуются наибольшей популярностью среди железнодорожников?

Работникам предлагаются материалы в разных форматах – это и дистанционные курсы, и статьи, и записи мастер-классов. Также в системе много курсов в формате микрообучения по различным темам

Мы понимаем, что темп жизни сегодня высокий, найти время для обучения сложно, поэтому стараемся делать учебные материалы максимально компактными. Прохождение курса может занимать от получаса до нескольких дней, в случае перерыва в обучении прогресс по каждому курсу сохраняется. Напоминание о том, что курс не пройден, отображается на главной странице СДО.

– Сколько пользователей зарегистрировано в СДО на сегодняшний день?

– На данный момент в системе зарегистрировано около 760 тыс. активных пользователей.

– Сколько курсов доступно? Какой они направленности?

– Количественно лидируют курсы по профилактике COVID-19. В общей сложности их прошли около 500 тыс. работников, обогнав при этом обязательные для прохождения курсы. Курсы по удалённой работе также являются довольно популярными и входят в топ-10 среди открытого обучения – их прошли более 100 тыс. работников.

Востребованы курсы по базовой реанимации, управлению стрессом и эффективным коммуникациям.

– Как изменилась СДО за время пандемии COVID-19?

– 2020 год стал переломным моментом для всех, кто работает в сфере образования. Режим вынужденной изоляции потребовал быстрой и су-



ществующих инструментов обучения и дал новые стимулы для развития онлайн-форматов. Наша компания не исключение, мы прилагаем много усилий, чтобы развивать нашу платформу и делать её максимально производительной и удобной для пользователя, так как понимаем, что большая часть обучения перетекла с очного формата в дистанционный. Например, мы запустили новый формат открытых онлайн-мастер-классов «Знания.live».

– Кто занимается разработкой курсов для СДО?

– Сегодня в разработке курсов, как правило, участвует несколько специализированных групп. Это команды, в которых есть методист, разработчик и дизайнер, именно от них зависит, насколько профессионально будет подан учебный материал. Кроме того, к работе привлекаются внутренние эксперты компании по узкоспециализированным вопросам. Эксперты, представляющие производственные блоки, определяют предмет обучения, тематику курса, расставляют акценты, на которые нужно обратить особое внимание исходя из требований производственного процесса. Также разработчиком курсов по развитию корпоративных

компетенций является Корпоративный университет РЖД.

Но есть и ещё одно направление в разработке курсов, когда учебные материалы создаются экспертами компании самостоятельно. Речь идёт об энтузиастах, которые хотят поделиться своим опытом с коллегами. Эта работа идёт в рамках тренда User Generated Content in Learning, который на сегодняшний день во многом определяет развитие корпоративного обучения. Обучающий пользовательский контент набирает популярность в первую очередь за счёт своей актуальности и неформального подхода. Ведь никто лучше самого работника не знает тонкостей рабочего процесса и лайфхаков, которые могут помочь. Первыми в эту работу весной прошлого года включились сотрудники Департамента управления персоналом ОАО «РЖД». Около двух месяцев у них ушло на разработку первых курсов. И результаты оправдали ожидания: на сегодняшний день пять из десяти самых популярных курсов в СДО, по оценкам слушателей, занимают курсы, созданные нашими коллегами.

Всего в 2020 году было выпущено девять авторских курсов. Сейчас к выходу готовятся ещё десять. Эти курсы помогают работникам HR-блока развить свою компетентность, уточнить все нюансы работы, а также ориен-

тироваться на стратегические задачи компании.

Компания поддерживает работников, которые готовы сами делиться своими знаниями. Мы хотим, чтобы эти люди могли максимально профессионально делать свой продукт, поэтому для них организовано обучение в специальном конструкторе курсов (там есть возможность освоить основы педагогического дизайна в дистанционном обучении).

Надеемся, что и профессионально разработанные курсы, и любительские станут ещё более востребованными работниками нашей компании и будут способствовать росту их мастерства.

– В марте этого года в системе появился специальный раздел «ПРО. Женщин». Он содержит восемь образовательных курсов, которые призваны помочь железнодорожницам стать успешнее в работе и в личной жизни. Чем вызвана необходимость появления «женского» раздела?

– Все курсы в нашей системе дистанционного обучения так или иначе подходят как мужчинам, так и женщинам. Но в построении своей карьеры именно женщинам порой приходится сложнее, им требуется особая поддержка, и нашей задачей было помочь им посредством новых курсов.

– Один из функционалов образовательной платформы – возможность проведения вебинаров и онлайн-мероприятий. Чему они посвящены и кто принимает в них участие?

– В 2020 году с помощью этого функционала в СДО стартовал проект «Знания.live». Еженедельно преподаватели Корпоративного университета РЖД делились своей экспертизой на темы, которые важны для любого работника: они рассказывали об инструментах процессного и проектного управления, эмоциональном интеллекте, стресс-менеджменте, финансовой грамотности, эффективном проведении переговоров и совещаний и многом другом. Участниками 41 мастер-класса стали более 8 тыс. работников компании.

В этом году спикерами выступят руководители и работники холдинга «РЖД». Они поделятся своим опытом, знаниями, идеями, трендами, исследованиями, аналитикой. Проект отражает концепцию life-long learning – обучение на протяжении всей жизни. Вебинары открыты для всех желающих.

– Есть ли у компании возможность получать обратную связь от пользователей? Как она используется?

– Мы получаем обратную связь от пользователей по качеству контента и развитию самой системы дистанционного обучения. Это позволяет совершенствовать СДО с учётом запросов наших работников. Сегодня средняя оценка курсов составляет 8,9 балла по десятибалльной шкале. Это достаточно хороший результат.

– Как измеряется эффективность обучения через СДО?

– После изучения курса работник проходит тестирование, по результатам которого можно определить, насколько хорошо он усвоил информацию.

СПРАВКА

Проект «Система дистанционного обучения ОАО «РЖД» является лауреатом нескольких престижных конкурсов. Так, в 2013 году компания признана победителем в номинации «Лучшее решение в области управления человеческим капиталом» премии «Хрустальная пирамида», а также в номинации «Лучшее eLearning-решение в корпоративном секторе» премии eLearnExpoAwards. В 2014 году ОАО «РЖД» с проектом СДО удостоено первого места в номинации «Лучший e-learning-проект в компании» премии Best in e-learning.

Помимо теста существуют опросы, где мы уточняем, насколько применимы знания, полученные в ходе изучения курса. На основании ответов можно понять, какие курсы требуют корректировки. Кроме того, сейчас мы дорабатываем методику оценки эффективности дистанционного обучения и будем использовать новые инструменты.

– Вы сказали, что в 2020 году началась разработка обновлённого интерфейса системы дистанционного обучения ОАО «РЖД». Когда пользователи смогут его увидеть?

– Сейчас проект тестируется группой пользователей. Распространение

идея геймификации – планируем, что она не будет ограничена только присвоением статусов и наград за пройденное обучение. Работникам по мере прохождения курсов будет открываться интересная информация о нашей стране. Думаю, пользователи СДО будут приятно удивлены этой задумкой. Также появится возможность планировать своё обучение, составляя персональную траекторию развития из интересующих курсов.

Мы хотим сделать СДО удобной не только для слушателей-работников, но и для руководителей. Сейчас в разработке находится личный кабинет руководителя, который предо-

Сейчас в разработке находится личный кабинет руководителя, который предоставит возможность назначать курсы своим сотрудникам и легко собирать статистику по прохождению обучения

обновлённого интерфейса на всех работников компании запланировано на III квартал этого года. Однако работа на этом не остановится, мы будем продолжать активно развивать систему и внедрять новые функции.

В текущей версии системы возможности весьма ограничены, поэтому очень многие наши задумки по вовлечению сотрудников в обучение мы реализуем уже в новом дизайне СДО. Так, например, появится система рекомендаций контента с учётом потребностей и интересов работника, более масштабно реализована

ставит возможность назначать курсы своим сотрудникам и легко собирать статистику по прохождению обучения. Также мы планируем разнообразить контент новыми форматами обучения, в частности, появятся подкасты и короткие видео.

Во второй половине года планируем приступить к разработке мобильного приложения СДО, чтобы сделать обучение максимально доступным и удобным для наших пользователей. Не прекращается работа и над увеличением скорости работы системы. **ПУЛЬТ**

Беседовала Юлия Антич



Корпоративные уроки

Должны ли компании заниматься обучением своих сотрудников

Обучение персонала – важный процесс для любой современной компании. Все достижения на производстве напрямую зависят от уровня профессионализма специалистов.

Служба исследований hh.ru провела опрос соискателей, чтобы выяснить их отношение к наличию в компаниях системы корпоративного обучения. Согласно опросу, 73% респондентов уверены, что во всех компаниях должна быть система обучения, и положительно относятся к работодателям, уже внедрившим её. Еще 18% участников опроса считают наличие такой системы плюсом, но не воспринимают её отсутствие как критичный фактор. И всего 1% опрошенных высказал отрицательное отношение к идее корпоративного обучения.

Должны ли компании обучать своих сотрудников или работники сами должны развивать и подтягивать свои компетенции, выяснял «Пульт управления».

Образование



ЛИЧНЫЙ АРХИВ

СТЕПАН ПАРНЮК, заместитель начальника службы безопасности движения Дирекции тяги:

– По моему мнению, компании должны обучать своих сотрудников. Это связано с тем, что применяемые технологии и техника, методика и инструменты менеджмента меняются очень быстро. Для того чтобы быть «в повестке», быть профессионалом в современных условиях, необходимо непрерывное обучение и работа над собой. Сейчас в тренде концепция непрерывного образования. Можно сказать, что каждый специалист должен проходить апгрейд своих компетенций, чтобы оставаться востребованным в профессии. Очень хорошо, когда компания может помочь сотруднику это сделать.

Ни одно образовательное учреждение не знает потребностей производственной компании лучше, чем сама компания, и поэтому система корпоративного образования и повышения квалификации имеет большую эффективность. Инвестиции в обучение сотрудников – это инвестиции в будущее компании. Но хочу подчеркнуть, что сотрудники сами должны стремиться к саморазвитию и хотеть учиться. Ведь чем грамотнее сотрудник, тем больше он ценится своим работодателем.



123RF/LEGION-MEDIA



ЛИЧНЫЙ АРХИВ

МИХАИЛ БЕДНАРЖЕВСКИЙ, директор по продвижению компании «Алтай-Тент»:

– Помните, как было в сказке Льюиса Кэрролла? Нужно бежать со всех ног, чтобы только оставаться на месте, а чтобы куда-нибудь попасть, надо бежать как минимум вдвое быстрее. Очень точно сказано про рыночную реальность, в которой мы существуем.

Сегодня на рынке работает простая формула: будь конкурентоспособным или проиграй. В битве технологий и продаж первым оказывается тот, кто не только предлагает качественный товар, но и способен максимально быстро его произвести. Отсюда

необходимость регулярно обновлять оборудование и совершенствовать производственные цепочки, что невозможно сделать без непрерывного обучения персонала. Но в эпоху Интернета и социальных сетей развивать нужно не только hard, но и soft skills. Личная эффективность становится столь же важна, как и профессиональные навыки. Умение коммуницировать в цифровой среде – необходимая «норма ГТО» для сотрудника успешной компании. Внутренний опрос работников «Алтай-Тента» показал, что большинство из них (в нашем случае – почти три четверти) ждёт вложений «в себя» со стороны компании. В такой ситуации обучение становится фактором, который повышает лояльность сотрудников и, как следствие, увеличивает их продуктивность.

Инвестиции в обучение сотрудников – это инвестиции в будущее компании, как бы банально это ни звучало. Наш опыт показывает, что

рост выручки коррелирует с вложениями в курсы повышения квалификации, тренинги и мастер-классы. У персонала сдвигается «точка сборки», появляются новые идеи, которые в конечном итоге дают финансовый результат. Но минус такого подхода в том, что сотрудники, повышая квалификацию, одновременно повышают и свою стоимость на рынке труда. И нужно либо больше им платить, либо думать о том, как мотивировать и удерживать в компании выросших профессионалов.



ЛИЧНЫЙ АРХИВ

АНТОН ЛАРСЕН, директор отдела промышленных решений компании Skumec:

– Из-за коронакризиса компании из наиболее уязвимых отраслей ушли с рынка, а самые стойкие были вынуждены выживать в условиях жёсткой конкуренции. Так, одним из способов повышения конкурентоспособности стали различные внутренние активности, которые поддерживали рабочий дух сотрудников и помогли им больше общаться друг с другом. К тому же многие компании начали использовать такой эффективный инструмент, как корпоративное обучение, которое помогало осваивать новые навыки (как hard, так и soft skills) и пробовать себя в новых ролях даже в период неопределённости. Главный плюс обучающих мероприятий – получение новых знаний, совершенствование навыков и повышение компетентности сотрудников. Постоянное обучение работников позволяет компаниям быстро подстраиваться под вызовы рынка, а также быстро осваивать необходи-

мые навыки. Особенно это актуально сейчас, когда компании применяют цифровые технологии и платформы, работа с которыми требует определённых знаний и умений. Внедрение корпоративного обучения также снижает уровень текучки кадров. Так, работники будут осознавать, что руководство ценит их и выделяет средства на обучение. Таким образом компания не только повышает лояльность сотрудников, но и сокращает затраты на подбор нового персонала. К тому же наличие обучающих программ повышает автори-

с учётом специфики задач компании и включать в себя только знания, которые пригодятся сотрудникам для дальнейшей работы.



ЛИЧНЫЙ АРХИВ

НАТАЛЬЯ ЕГМЕНОВА, бизнес-коуч, наставник для руководителей:

Как оно будет закрываться? Сотрудника обучат, дадут наставника или он будет путём проб, ошибок, шишек искать нужные пути и решения? Что в итоге будет дороже компании – обучить или нет? Также нужно признать, что сегодня оставляют желать лучшего управленческие компетенции руководителей. Ведь кто такие руководители? Это вчерашние сотрудники, которые хорошо делали свою работу, но не управляли. А навык управления – это такой приобретаемый навык, как продажи, бухучёт, программирование и т.д.

Инвестиции в обучение сотрудников – это инвестиции в будущее компании. Но сотрудники сами должны стремиться к саморазвитию и хотеть учиться

тет корпоративного бренда в глазах соискателей. Конечно, проведение таких мероприятий – дорогое удовольствие для работодателя. Однако полученные результаты оправдают все затраченные средства. Но есть и свои минусы. Зачастую компании могут увлечься образовательными тренингами для своих сотрудников и устраивать их чуть ли не каждый день. В таком случае ценность подобных мероприятий резко снижается, что демотивирует работников к дальнейшему обучению. Чтобы избежать такой ситуации, программа обучающего курса должна быть детально проработана

– Обучение – важная составляющая для развития компании, да и в принципе её жизнеспособности. Но здесь важно понимание: для чего хотят обучать сотрудников? Для какого-то абстрактного повышения вовлечённости? Или это объективный запрос от руководителей и сотрудников? А может, планируются внедрение каких-то новых технологий? Кроме того, нужно объективно и трезво оценивать рынок труда. Нет и не будет идеальных сотрудников с полными знаниями и навыками для конкретных рабочих мест. Всегда есть белое пятно.

Только почему-то существует странная установка, что достаточно просто издать приказ – и человек по мановению подписти директора начнёт руководить. Нет, не начнёт. Да ещё и дел наворотит, хотя это может быть и не заметно очень долгое время. Но это потери, которые часто даже не считают, а дешевле было будущего руководителя обучить навыкам управления. В наше время, когда постоянно что-то совершенствуется, разрабатываются новые решения, внедряются технологии и меняется нормативная база, сотрудники для эффективной и качественной работы должны иметь возможность постоянно пополнять свои

Образование



знания и совершенствовать навыки. В любом случае, если руководитель компании умеет мыслить стратегически и планирует развитие своей компании, ему придётся озаботиться обучением персонала. Но это должно быть целевое и осознанное обучение, которое будет способствовать созданию сильной команды профессионалов.



ЛИЧНЫЙ АРХИВ

Ольга Борзова, директор Учебного центра РДТЕХ: – На мой взгляд, обучать сотрудников можно и нужно.

Инициатором обучения, как правило, выступает или сам работодатель, или специалист. В первом случае руководство идёт на такой шаг, чтобы повысить квалификацию человека, который уже разбирается в текущих процессах организации. Спросите, зачастую бывает удобнее обучить имеющегося специалиста, который знает внутреннюю кухню компании, чем нанять нового. Руководитель или HR-менеджер анализирует, что сейчас актуально для организации и какие навыки можно улучшить в текущей должности сотрудника. При этом они могут организовать разовые курсы повышения квалификации или выстроить целый план по развитию персонала. Сотрудники также могут быть заинтересованы в дополнительном обучении. Безусловно, есть те, кому комфортно работать на од-

ной должности без профессионального роста. Но есть и более амбициозные сотрудники, которые сами готовы инициировать своё дальнейшее карьерное продвижение. Причём оно может быть не только вертикальным, но и горизонтальным. Учебный центр дополнительного профессионального образования даёт реальную возможность качественно изменить квалификацию сотрудника. Идеальный вариант – когда интересы работодателя обучить сотрудника совпадают с его желанием обучаться. В качестве основного минуса можно выделить риск ухода сотрудника, прошедшего обучение. Причём это явление встречается достаточно часто. Некоторые специалисты понимают, что перешли на новый уровень, и меняют место работы. Однако повышение в должности, участие в новом интересном проекте или увеличение зарплаты

могут помочь решить ситуацию. Этот риск имеет место, но он несопоставим с негативными последствиями, которые могут настичь компанию, если её сотрудники перестанут развиваться и способствовать сохранению конкурентоспособности бизнеса на рынке.



ЛИЧНЫЙ АРХИВ

Дмитрий Голубовский, генеральный директор TAGES JUMP: – В нашей IT-отрасли всё настолько стремительно меняется, что у разработчиков даже есть своя шутка на эту тему: ушёл в отпуск – потерял работу. Это к

тому, что не обучать своих сотрудников мы просто не можем себе позволить. Мы сразу же останемся в хвосте локомотива. Поэтому наша компания тратит серьёзные деньги на обучение разработчиков. На одни только книги и онлайн-ресурсы в месяц мы тратим порядка 10 тыс. руб. В среднем расходы на обучение разработчиков варьируются в пределах от 20 до 100 тыс. руб. в год в зависимости от уровня сотрудников: на категории Junior мы тратим меньше, а на Seniors вместе с профильными конференциями – больше. Кроме того, мы обучаем новичков сами внутри компании на собственных проектах – так им проще погрузиться в тематику и освоить специфику. Что касается больших, серьёзных образовательных программ, то тут есть нюансы. Мы можем компенсировать обучение сотруднику частично, а можем оплатить полностью. В этом случае обычно подписываем с сотрудником дополнительное соглашение к обычному трудовому договору, в котором прописываем условия: мы оплачиваем обучение, специалист обязуется отработать на нашу компанию определённый срок. Это абсолютно нормальная практика, ведь мы тратим деньги на его обучение, следовательно, нам нужно, чтобы его знания пошли на пользу компании и нашим клиентам. Просто так обучать людей нет смысла, они с большой долей вероятности будут уходить в более крупные корпорации после обучения. В нашем случае, если сотрудник хочет уйти

раньше оговорённого в дополнительном соглашении срока, он возмещает нам какую-то часть суммы, потраченной нами на его обучение. Плюсы такого подхода в том, что мы можем себе позволить работать с самыми новыми и актуальными технологиями, а не использовать устаревшие разработки, соответственно, наши клиенты получают самые актуальные решения. Ещё одно преимущество – за счёт гибкого подхода к условиям обучения мы привлекаем профессионалов на работу или выращиваем их внутри собственного

– Я уверен в том, что компания может и должна заниматься обучением сотрудников. Если владелец и руководители заинтересованы в том, чтобы у них работали квалифицированные сотрудники, стоит уделить этому время. Однако это не значит, что разрабатывать курсы и обучающие программы должен лично владелец компании. Возможно, ему стоит создать первый курс или разработать какие-то базовые вещи, но в дальнейшем эту обязанность необходимо делегировать. Ведь создание обучающих материалов для

ней составить программу, которая будет нам прекрасно подходить. Хороший вариант – создать курс из источников, находящихся в открытом доступе. Это могут быть тематические видео на YouTube, статьи, исследования и т.д. Если же ни один из этих вариантов невозможен, то приходится делать обучающую программу вручную. Важный вопрос – мотивация сотрудников: как сделать так, чтобы они обучались, да ещё и в нерабочее время? Для этого наша компания использует геймификацию. Например, одно из наших

В качестве основного минуса можно выделить риск ухода сотрудника, прошедшего обучение. Некоторые специалисты понимают, что перешли на новый уровень, и меняют место работы

коллектива. При правильном подходе с учётом всех юридических моментов недостатков у корпоративного обучения, кроме дополнительных расходов, нет.



ЛИЧНЫЙ АРХИВ

Александр Высоцкий, бизнес-лектор и основатель консалтинговой компании Visotsky CONSULTING:

сотрудников – это рутина, от которой должен быть избавлен владелец компании. Моя консалтинговая компания очень серьёзно относится к обучению сотрудников, существует даже отдел, напрямую занимающийся обучением персонала. В нашей компании много собственных внутренних курсов, но их разработка занимает действительно много времени. Если возникает вопрос о специализированном обучении, сразу же задаём вопрос: где мы можем это купить? Если готового курса нет, то можем взять за основу профильную книгу и по

подразделений работает полностью в удалённом формате – конечно же, всем сотрудникам хотелось бы встретиться и пообщаться вживую с теми, кого видели только с помощью Zoom. Чтобы попасть на эту встречу за счёт компании, сотрудники должны «намайнить» определённое количество часов обучения. Способ действительно простой, однако это взаимовыгодный обмен: сотрудники получают возможность отправиться в поездку, а компания – команду квалифицированных профессионалов.

БЕСЕДОВАЛА ДАРЬЯ ЧИКИРКИНА

Борис Лёвин,
ПРЕЗИДЕНТ АССОЦИАЦИИ ВУЗОВ
ТРАНСПОРТА, ЧЛЕН ПРЕЗИДИУМА
ВЫСШЕЙ АТТЕСТАЦИОННОЙ
КОМИССИИ (ВАК),
Д.Т.Н., ПРОФЕССОР



Визитная карточка вуза

В номенклатуру научных специальностей включена транспортная группа

Министерство науки и высшего образования утвердило новую номенклатуру научных специальностей, по которым присуждаются учёные степени (документ 6 апреля зарегистрирован в Министерстве юстиции). Процесс совершенствования номенклатуры научных специальностей привёл к её оптимизации. Из 52 укрупнённых групп специальностей осталось 34 (то есть минус 35%), из 434 научных специальностей осталось 351 (минус 19%). Между тем в обновлённый перечень включена 21 новая специальность. При их утверждении учитывались научные тренды последних лет, в частности развитие компьютерных наук, информатики, биотехнологий, недропользования, горных и когнитивных наук, а также транспорта. О специфике отраслевых научных специальностей, включённых в номенклатуру, «Пульт управления» рассказал президент Ассоциации вузов транспорта, член президиума Высшей аттестационной комиссии (ВАК), д.т.н., профессор Борис Лёвин.

– Борис Алексеевич, с чем связано появление транспортных научных специальностей в обновлённой номенклатуре?

– Начну с того, что утверждение новой номенклатуры научных специальностей транспортное сообщество встретило с большим удовлетворением. Общими усилиями удалось добиться того, что пленум Высшей аттестационной комиссии утвердил группу специальностей «Транспортные системы». В неё вошли семь специальностей, ранее присутствовавших в номенклатуре («транспортные и транспортно-технологические системы страны, её регионов и городов, организация производства на транспорте», «железнодорожный

путь, изыскание и проектирование железных дорог», «подвижной состав железных дорог, тяга поездов и электрификация», «управление процессами перевозок», «эксплуатация автомобильного транспорта», «аэронавигация и эксплуатация авиационной техники», «эксплуатация водного транспорта, водные пути сообщения и гидрография»), а также три новые – «интеллектуальные транспортные системы», «логистические транспортные системы», «техносферная безопасность транспортных систем».

Появление новых транспортных специальностей вполне логично и актуально. Цифровизация транспорта, построение логистических транспортных систем и управление

Минтранса России, транспортных компаний и отраслевых вузов?

– Для ответа на этот вопрос стоит вернуться в июнь 2019 года, когда пленум ВАК при Минобрнауки России поручил Российской академии наук (РАН) и Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (РАНХиГС) работу по совершенствованию перечня научных специальностей. Тогда про транспорт как отрасль науки в очередной раз «забыли», не включив в номенклатуру научных специальностей. Естественно, отраслевые вузы и научные центры забили тревогу. Нас услышали и поддержали сразу в нескольких ведомствах – в комитете Государственной думы по транспорту и строительству,

Квалифицированные научно-педагогические кадры – основной ресурс отрасли для эффективного научного сопровождения Транспортной стратегии России, федеральных и региональных программ

ими – эти вопросы являются основополагающими в повестке развития транспортного комплекса страны. Для их решения требуется серьёзная современная научная база и, конечно, новое поколение научно-педагогических кадров.

Появление новой техники, стремительное развитие технологий создают дополнительные риски для сохранения экологического баланса в природе. Поэтому научно-технический прогресс должен сочетаться с техносферной безопасностью транспортных систем, обеспечивать которую должна транспортная наука.

– Можно ли сказать, что утверждение нового научного перечня – результат совместных усилий

в Министерстве науки и высшего образования, в Министерстве транспорта. Также на нашу сторону встало ОАО «РЖД» и другие крупные транспортные компании.

Мы очень благодарны всем за поддержку, которая, кстати, существенно затрагивает интересы транспортного комплекса и транспортного бизнеса. Квалифицированные научно-педагогические кадры – основной ресурс отрасли для эффективного научного сопровождения Транспортной стратегии России, федеральных и региональных программ развития, а также программ развития крупных транспортных компаний.

– Способна ли группа специальностей «Транспортные системы»



АЛЕКСАНДР САВЕРКИН/ИД «ТУДОК»



АЛЕКСАНДР САВЕРКИН/ИД «ТУДОК»

полностью обеспечить потребности отрасли в квалифицированных научно-педагогических кадрах?

– Научных специальностей, как уже говорилось, десять. Их суммарный потенциал достаточно высок для обеспечения транспортного комплекса по основным научным направлениям транспорта высококвалифицированными научно-педагогическими кадрами.

В то же время нельзя не учитывать, что полностью потребности транспорта в научных кадрах разного профиля сугубо транспортные научные специальности не охватывают. Об этом говорит тот факт, что сегодня в отраслевых вузах работают учёные более 40 научных специальностей (фундаментальные науки, экономика, право, финансы и прочие). Так что потенциал научных специальностей, которые вузы должны максимально осваивать, очень велик. Но считаю, что мы готовы к этому.

– Можно ли считать новую номенклатуру научных специальностей фактором, способствующим повышению научного потенциала отрасли?

– Однозначно да. Транспортные вузы и научные центры полностью готовы работать в условиях новой номенклатуры. При этом важно выполнять рекомендации ВАК и сохранять при-

оритетные интересы транспортной отрасли. Это потребует дальнейшей кооперации деятельности учёных и специалистов отраслевых высших учебных заведений и научных организаций. При этом, как всегда, рассчитываем на поддержку ОАО «РЖД» и других ведущих транспортных компаний страны.

– Когда планируется присуждение научных степеней по новым специальностям?

– Утверждённые специальности актуальны и востребованы. Полагаю, что в желающих получить по ним научные степени недостатка не будет. Но тут многое зависит от самих вузов и научных центров, компетентности и работоспособности профильных диссертационных советов. В этом плане основания для оптимизма есть. Надеюсь, уже в ближайшие годы подготовка научных кадров для транспорта по новым специальностям приобретёт устойчивую положительную динамику.

Учёные степени будут присуждаться диссертационными советами, действующими на базе отраслевых вузов. Их количество за последние пять лет осталось практически неизменным (в 2016 году – 28, в 2021 году – 29). Некоторые потери для автомобильного и водного транспорта компенсировали железнодорожники, которые «при-

росли» четырьмя диссертационными советами.

Больше всего диссертационных советов – шесть – действует на базе Российского университета транспорта (МИИТ). Научные степени кандидата и доктора наук присуждаются, в частности, по таким специальностям, как «подвижной состав железных дорог, тяга поездов и электрификация», «машиноведение, системы приводов и детали машин», «электро механика и электрические аппараты», «электротехнические комплексы и системы», «электрические станции и электроэнергетические системы», «строительные конструкции, здания и сооружения», «основания и фундаменты, подземные сооружения», «строительная механика», «транспортные и транспортно-технологические системы страны, её регионов и городов, организация производства на транспорте», «история науки и техники».

Сейчас перед нами стоит задача по разработке паспортов новых научных специальностей, переработке паспортов научных специальностей, наименования которых не изменились, и паспортов научных специальностей, наименования которых претерпели редакционные изменения.

Паспорта научных специальностей старой номенклатуры в ряде случаев

могут быть взяты за основу. Объекты и области утерянных специальностей можно частично включать в паспорта специальностей новой номенклатуры, если для этого есть веские основания. ВАК ориентирует нас на перспективу работы в 10–15 лет.

– В последнее время в отраслевых вузах ведётся активная работа по созданию собственных диссертационных советов. Какие преимущества они обеспечивают?

– Создание новых диссертационных советов – это не самоцель. Перед нами стоят две главные задачи. Во-первых, количество действующих и вновь создаваемых диссертационных советов должно обеспечить максимальный охват потенциала научных специальностей. Во-вторых, диссертационные советы должны равномерно распределяться по всей территории России. Каждый субъект страны, где есть транспортный комплекс, должен получать научные кадры не из двух столиц, а из региональных научно-образовательных центров.

СПРАВКА

Как формировался научный перечень

Работа по формированию номенклатуры научных специальностей, по которым присуждаются учёные степени, велась в течение нескольких лет и была поддержана на совместном заседании президиума Госсовета и Совета при президенте России по науке и образованию в феврале прошлого года. При этом во внимание была взята ранее принятая Стратегия научно-технологического развития Российской Федерации. Новый перечень научных специальностей и сами их названия сформированы с прицелом на интеграцию российской науки в международное научное пространство. В частности, были учтены

рекомендации и правила, принятые в Организации экономического сотрудничества и развития. За основу экспертной и согласовательной работы по обновлению номенклатуры научных специальностей взяли предложения, поступившие из 330 организаций: НИИ, университетов, РАН и других государственных академий, из государственных фондов поддержки научной, научно-технической и инновационной деятельности. В созданную при Минобрнауки России рабочую группу были включены 66 экспертов. Четыре подгруппы по областям знаний возглавляли: вице-президент РАН Алексей

Научно-технический прогресс должен сочетаться с техносферной безопасностью транспортных систем, обеспечивать которую должна транспортная наука

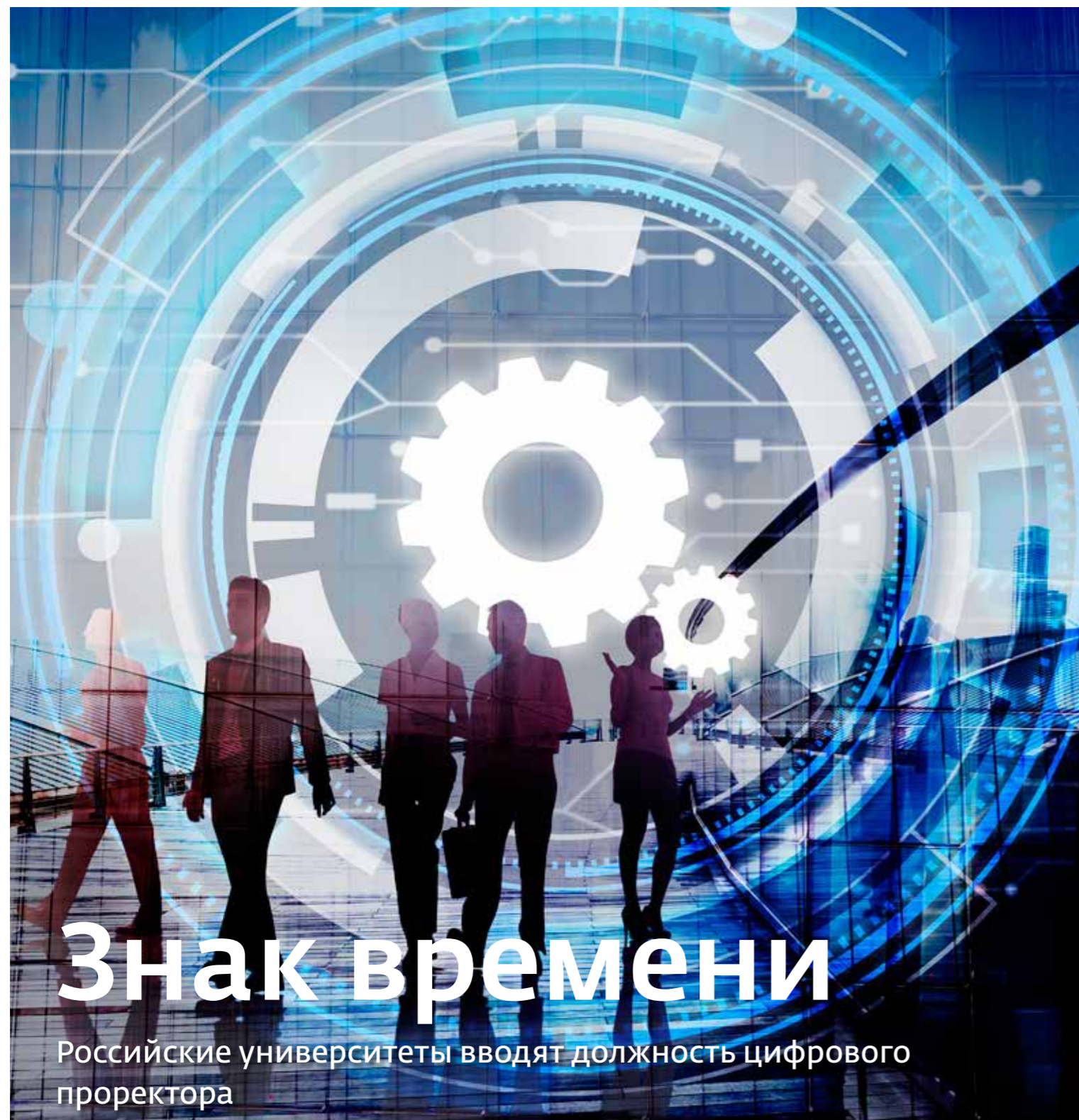
Собственные диссертационные советы – это визитная карточка вузов, критерий эффективности деятельности их научных школ. И конечно, если есть возможность обеспечить выполнение требований ВАК в полном объёме, целесообразно не выходить за пределы одного вуза.

В то же время подготовка научно-педагогических кадров общетранспортного и межтранспортного профиля может потребовать кооперации деятельности конкретных вузов и научных центров. При этом объединённые диссертационные советы

могут формироваться в кооперации с ведущими неотраслевыми высшими учебными заведениями. Такая практика уже существует и даёт положительные результаты.

Более того, есть перспектива создания объединённых диссертационных советов с транспортными вузами СНГ. Эту идею поддерживают наши коллеги из Беларуси и Казахстана. Но этот вопрос должен решаться уже на уровне национальных органов образования и национальных органов транспорта государств Содружества.

Беседовала Юлия Антич



Знак времени

Российские университеты вводят должность цифрового проректора

123RF/LEGIOM-MEDIA

К началу нового учебного года в российских вузах (вне зависимости от их профиля) должна появиться новая должность – проректор по цифровой трансформации. Такое поручение заместитель председателя Правительства РФ Дмитрий Чернышенко дал главе Минобрнауки России Валерию Фалькову в ходе совещания с ректорами «Кадры для будущего», которое прошло в марте на базе университета Иннополис в Казани. Фактически речь идёт о принципиально новой профессии на стыке информатизации и педагогики. Предполагается, что цифровой проректор будет отвечать за цифровизацию обучения и выстраивание цифровых процессов по управлению образовательной организацией. В некоторых университетах, в том числе отраслевых, цифровые руководители уже приступили к работе. «Пульт управления» побеседовал с проректором по цифровой трансформации и связи с производством Омского государственного университета путей сообщения (ОмГУПС) Олегом Балагиным и выяснил, ждёт ли железнодорожное образование цифровой «апгрейд» и как в связи с этим изменятся программы обучения.

– Олег Владимирович, когда в ОмГУПСе было принято решение о появлении цифровой руководящей должности?
– В Омском государственном университете путей сообщения вопросам информатизации всех видов своей деятельности всегда уделялось особое внимание. Для соответствия вызовам времени и активного участия в реализации национальных проектов (например, «Цифровая экономика») в 2020 году была разработана программа цифровой трансформации университета до 2024 года. И совещание в Иннополисе, проведённое вице-премьером РФ Дмитрием Чернышенко,

явилось своего рода катализатором появления в ОмГУПСе должности проректора по цифровой трансформации и связи с производством (введена приказом ректора в марте этого года). Ранее я курировал вопросы информатизации университета, но теперь задачи стали гораздо шире и интереснее. Что может быть лучше в работе проректора, чем создать команду и заниматься разработкой новых проектов, их сопровождением и внедрением? Задачи цифровой трансформации как раз предоставляют широкий простор для работы и творчества.
– На ваш взгляд, чем вызвана необходимость появления проректора по «цифре» в вузах?
– Прежде всего необходимо понять, чем отличается цифровизация (ин-

и погрузить их в новую реальность. Курирующий это направление проректор должен объединить усилия всех подразделений вуза в решении поставленных задач и стать проводником в принципиальном переосмыслении содержания деятельности университета.
– Каковы ваши основные задачи на посту проректора по цифровой трансформации и связи с производством ОмГУПСа?
– В программе цифровой трансформации ОмГУПСа подробно представлены задачи, ожидаемые результаты и целевые показатели программы. Основные задачи можно сформулировать следующим образом: повышение оперативности принятия управленческих решений за счёт применения

Курирующий IT-направление проректор должен объединить усилия всех подразделений вуза в решении поставленных задач и стать проводником в принципиальном переосмыслении содержания деятельности университета

форматизация) от цифровой трансформации.
Цифровизация подразумевает любое внедрение цифровых технологий в существующие бизнес-процессы университета и вывод их на новый уровень. Цифровая трансформация – понятие более широкое. Глубокое внедрение современных цифровых технологий сопровождается глобальными структурными изменениями в существующих бизнес-процессах (управление, образование, наука, внешние коммуникации и инновации).
Современный уровень развития IT-технологий позволяет пересмотреть все существующие процессы в вузах

цифровых технологий, подкреплённых эффективным взаимодействием всех подразделений университета; повышение качества подготовки абитуриентов, студентов и слушателей программ дополнительного профессионального образования университета; развитие цифровой инфраструктуры университетского комплекса в соответствии с вызовами и потребностями времени; наличие современных цифровых компетенций у всех сотрудников университета.
Каждая задача разбивается на множество подзадач. Например, по направлению «Образование» необходимо разработать программную

Олег Балагин,
ПРОРЕКТОР ПО ЦИФРОВОЙ ТРАНС-
ФОРМАЦИИ И СВЯЗИ С ПРОИЗ-
ВОДСТВОМ ОМСКОГО ГОСУДАР-
СТВЕННОГО УНИВЕРСИТЕТА ПУТЕЙ
СООБЩЕНИЯ



ЛИЧНЫЙ АРХИВ



среду для формирования индивидуальной образовательной траектории и цифрового профиля студента, обеспечить широкое внедрение программ и курсов на основе AI (искусственного интеллекта) и ML (технологий машинного обучения).

– **Расскажите о цифровых образовательных технологиях, которые в настоящее время активно используются в университете.**

– Прежде всего у нас действует учебный портал университета – это технологическая основа электронного обучения, на которой размещается образовательный контент для обучающихся и где они могут работать самостоятельно, взаимодействуя с другими студентами при участии преподавателя.

Для подготовки качественного онлайн-контента, массовых открытых онлайн-курсов в университете создана современная студия мультимедиа-технологий в образовании.

В университете реализуется концепция BYOD (использование лич-

ных мобильных устройств в процессе обучения), что позволяет приступить к широкому внедрению интерактивных методов обучения (в частности, к проблемному и проектному обучению).

Конечно же, в ОмГУПСе широко используются различные платформы для реализации онлайн-обучения. Разрабатываются программы обучения с использованием технологий виртуальной, дополненной и смешанной реальности.

– **По каким цифровым специальностям ведётся обучение?**

– Наряду с традиционными железнодорожными специальностями (например, «подвижной состав железных дорог», «эксплуатация железных дорог», «системы обеспечения движения поездов». – *Ред.*) у нас широко представлены специальности цифрового профиля. Особой популярностью у абитуриентов пользуются следующие специальности и направления подготовки: «информационная безопасность телекоммуникацион-

ных систем», «информационно-аналитические системы безопасности», «мехатроника и робототехника», «информатика и вычислительная техника», «информационные системы и технологии», «инфокоммуникационные технологии и системы связи» и многие другие.

– **На ваш взгляд, всем ли студентам (вне зависимости от направления подготовки) необходимы знания в области цифровой трансформации?**

– Однозначно да. Независимо от профиля специальности или направления подготовки современный выпускник университета должен понимать возможности и риски, связанные с применением новых цифровых технологий, владеть методами проектного управления, инструментарием работы с большими данными и инструментами визуализации, понимать основы кибербезопасности и обладать навыками работы с базами данных.

– **Предъявляют ли потенциальные работодатели (в частности, ОАО «РЖД») требования к наличию цифровой квалификации у выпускников вуза?**

– С каждым годом требования работодателей к уровню цифровой квалификации у выпускников вуза возрастают. ОАО «РЖД» не просто требует, но и активно способствует развитию необходимых цифровых компетенций у студентов и помогает нам, отраслевым железнодорожным вузам. Прежде всего в части оказания дополнительных образовательных услуг студентам-целевикам по ряду программ повышения квалификации (например, действует программа «Цифровые технологии на железнодорожном транспорте»).

Последние три года в ОмГУПСе реализуется три авторских класса по направлению цифровизации. Яркий пример – авторский класс для студентов-целевиков Свердловской железной дороги «Информатизация процессов и перспективные направления развития цифровой модели на железнодорожном транспорте».

– **В период пандемии COVID-19 обучение студентов ОмГУПСа велось в электронной информационно-образовательной среде университета. С какими сложностями вы при этом столкнулись?**

– Проблемы, я думаю, были у всех вузов схожие. Серьёзно возросла нагрузка на цифровую инфраструктуру университетов, прежде всего на серверное оборудование. Не все преподаватели оказались готовы к массовому ежедневному использованию технологий дистанционного электронного обучения.

Между тем университет оперативно закупил необходимое количество веб-камер, акустических систем, обеспечил каждому преподавателю возможность дистанционного проведения учебных занятий и консультаций студентов.

Подводя итог, могу сказать, что, несмотря на все сложности, мы оперативно справились со всеми техническими проблемами.

– **Насколько университетские преподаватели в настоящее время готовы к переходу в цифровую реальность?**

– Пандемия подтолкнула весь профессорско-преподавательский состав университета к активному освоению цифровых технологий. Процесс очень непростой. Разработан комплекс программ повышения квалификации для всех категорий сотрудников вуза. Ведь наряду с образовательным процессом в университете сейчас идёт первый этап цифровой трансформации – внедрение пакета программ, которые позволят расширить перечень сервисов для студентов, а для этого необходимо перестроить работу ряда подразделений вуза.

– **Как вы считаете, в чём преимущество дистанционного обучения и сможет ли оно когда-либо заменить очное образование (особенно в части подготовки инженеров-транспортников)?**

– Преимущество дистанционного обучения заключается в наличии воз-

Наряду с образовательным процессом в университете сейчас идёт первый этап цифровой трансформации – внедрение пакета программ, которые позволят расширить перечень сервисов для студентов

можности заниматься в удобное для студента время, доступа к широкому набору учебных материалов. Такое обучение даёт возможность использовать лучшее, что есть на данный момент в образовании, осваивать новейшие достижения информационных и телекоммуникационных технологий.

Но, по моему мнению, дистанционное обучение не должно заменить очное образование, особенно при подготовке инженеров. Необходимо взять то лучшее, что может дать дистанционное обучение, но сохранить личное общение преподавателя со студентами, обеспечить им доступ к лабораторной базе и практическую подготовку на предприятиях реального сектора экономики.

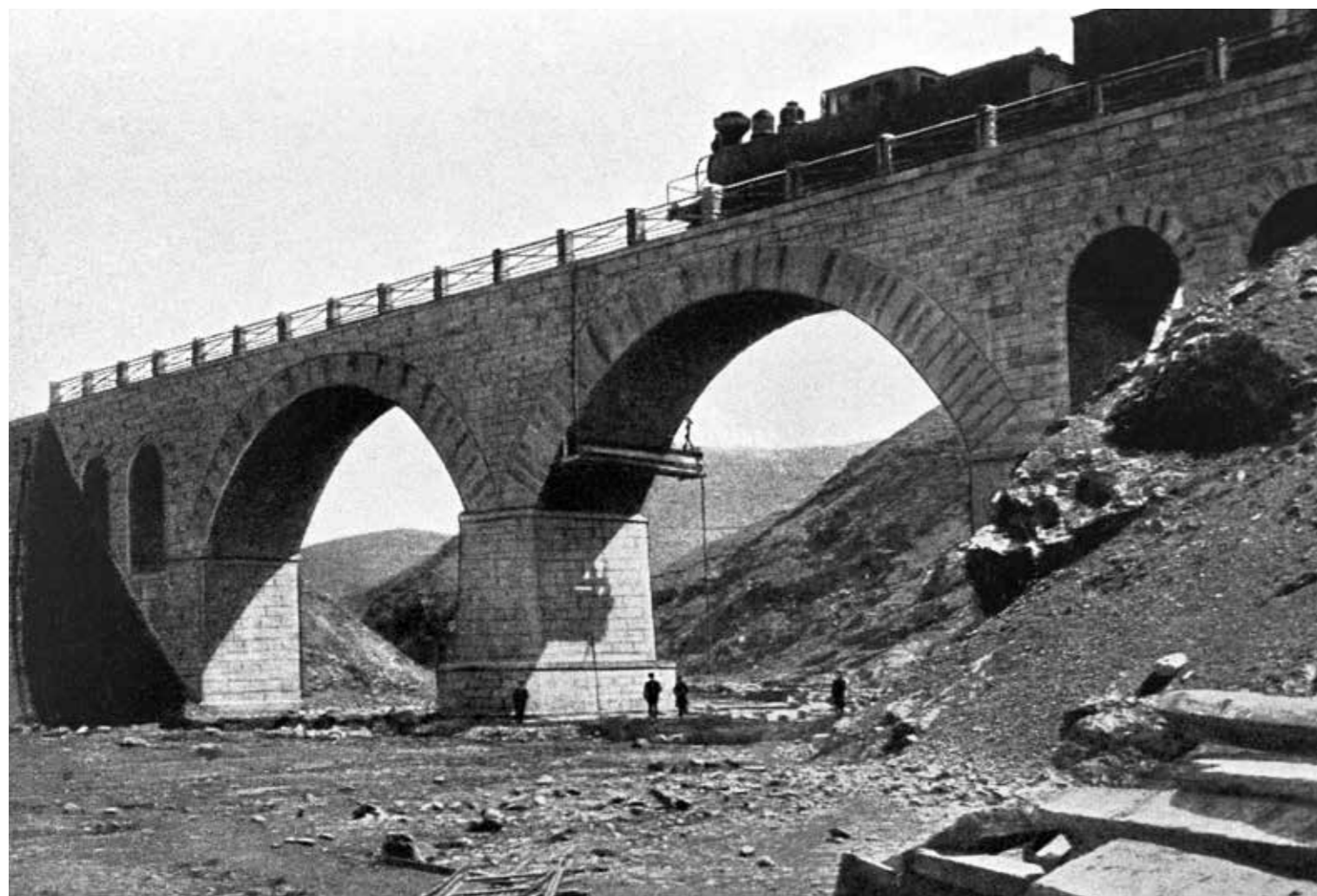
– **Поделитесь планами относительно цифрового развития университета.**

– Если кратко, то можно выделить следующие направления работы, которые будут способствовать цифровому развитию ОмГУПСа: развитие цифровой образовательной среды университета; участие в реализации национальных проектов «Образование», «Наука», «Цифровая экономика». Также планируем развивать взаимодействие с внешними партнёрами по вопросам формирования единой информационной модели данных университета в рамках консорциума «Цифровые университеты», расширения инфраструктуры, создания онлайн-сервисов с центром обработки данных CoreDataNet (центр расположен в Омске, он внесён в Национальный реестр операторов отрасли ЦОД и учтён в Генеральной схеме размещения центров обработки данных России. – *Ред.*)

Беседавала Юлия Соловьёва.

СПРАВКА

Цифровые проректоры уже работают в таких учебных заведениях, как Дальневосточный федеральный университет (ДВФУ), Тверской государственный университет (ТвГУ), Владивостокский государственный университет экономики и сервиса (ВГУЭС), Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого (СПбПУ), Самарский национальный исследовательский университет им. академика С.П. Королёва (Самарский университет), Санкт-Петербургский государственный университет телекоммуникаций им. проф. М.А. Бонч-Бруевича (СПбГУТ), Национальный исследовательский университет МЭИ (НИУ «МЭИ»), Марийский государственный университет (МарГУ), Московский физико-технический институт (МФТИ), Казанский (Приволжский) федеральный университет (КФУ), Московский политехнический университет (Московский Политех), Ульяновский государственный университет (УлГУ), Уфимский государственный нефтяной технический университет (УГНТУ), Томский государственный университет (ТГУ), Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ), Иркутский государственный университет путей сообщения (ИрГУПС).



Ломоносов паровозов

Идеи инженера о локомотиве-тепловозе опередили своё время

Юрий Ломоносов – один из самых оригинальных российских и советских инженеров-железнодорожников – родился 24 апреля 1876 года, 145 лет назад. Его идеи о локомотиве-тепловозе опередили своё время, а его судьба тесно переплелась с историей России.

Родился Юрий Владимирович Ломоносов в небогатой дворянской семье в городе Гжатске (ныне Гагарин). Отец его был русским, а корни матери шли из Пруссии. «От отца я унаследовал пылкий ум и желание дойти во всём до последнего основания, но также и неусидчивость, тягу к перемене мест и желание повидать мир. Думал ли я, что эти качества будут мне необходимы как железнодорожному инженеру, который может не только увидеть мир, но и изменить его?.. Матери я обязан обратными свойствами: устойчивостью, последовательностью и аккуратностью. Словом, характер был у меня счастливый, и потому, может, с самого детства решающим чувством оказывалось понимание несправедливости».

Карьера Ломоносова началась быстро и развивалась стремительно. С 1887 по 1893 год он – воспитанник элитного 1-го Московского кадетского корпуса. Блестяще окончив его, Ломоносов поступил в Петербургский институт инженеров путей сообщения – легендарный ИКИПС (Институт Корпуса инженеров путей сообщения в 1809–1877 годы).

Вот что он сам писал о выборе пути: «Родственники мои были резко против... Они хотели, чтобы я вернулся домой и занимался, как им казалось, серьёзными делами с имением, а впоследствии, может быть, поступил бы на военную службу... Но надо было жить в то время, чтобы понимать, что будущее за железными дорогами. Это чувство было разлито в коридорах



училищ и институтов обеих столиц и доходило, пожалуй, до вокзала самого последнего уездного городка, который, ещё лет 10 назад пребывая в дремоте, не мог и мечтать, что железнодорожный путь навсегда свяжет его с Москвой или Санкт-Петербургом.

«Вера в то, что железные дороги могут буквально преобразить мир, решила мою участь», – писал Юрий Ломоносов

Вера в то, что железные дороги могут буквально преобразить мир, решила мою участь».

Обучаясь в институте, Ломоносов увлёкся передовыми разработками паровозов. Кроме того, как он сам вспоминал, «до нас доходили казавшиеся совсем уж невероятными слухи о другой тяге для локомотивов, в том числе тепловой. Впрочем, надо признать, что мы не воспринимали их совсем уж как игру праздного воображения... Мы с товарищами быстро подготовили проект теплового локомотива, основываясь ещё на ориги-

нальных идеях великого Стефенсона об изменённом распределителе пара. Конечно, он был нереализуем, однако с тех пор некоторые преподаватели шутили прозвали меня «Ломоносовым паровозом».

На предпоследнем курсе Юрий попал на практику на Балтийскую верфь, где изучал различные подъёмные механизмы и проявил при этом такое усердие, что ему предложили остаться в качестве сверхштатного эксперта – самого молодого в истории порта.

В течение года после этого Ломоносов работал на самой перспективной железной дороге России – Харьковско-Николаевской и на Харьковском паровозостроительном заводе. Здесь ему была дана полная свобода в экспериментах и попытках практического применения уже имевшихся разработок. Ломоносов приступил не только к конструированию, но и к испытанию отдельных деталей тепловых локомотивов. В частности, он получил возможность проверить некоторые свои мысли об изменении

схемы ходовой части локомотива и предугадал появление осевых колёсных формул, рассчитанных на сверхтяжёлую тягу. Испытывал он и котлы, в том числе давление пара, и парораспределение по трубам, и сопротивление металлов, и новые конструкции тендера. О своих работах тех лет он вспоминал так: «В последний год уходящего столетия будущее казалось нам как если бы уже наступившим. Вся трудность для нас была только в том, чтобы найти подходящие мощности и скорости и вырваться на всех парах в то пре-



красное время, что нас ждало... Мне предоставили полную свободу для создания самых настоящих кентавров в локомотивном деле... Не было такой области, куда бы не проник гений российского инженера. Мы все работали дружно и охотно делились друг с другом своими достижениями и неудачами. Мы были даже не товарищами, а семьёй».

Карьера Ломоносова шла в гору. В том же 1899 году он получил место преподавателя в Варшавском политехническом институте, где читал курс тяги и локомотивов. Там же у Ломоносова сложились хорошие отношения с иностранными специалистами, которые приезжали в Варшаву в научные командировки. Министерство путей сообщения назначило Ломоносова специальным инспектором государственных и частных железных дорог России – и здесь опять-таки он был самым молодым из тех, кто занимал эту должность.

Однако всё это время развивалась и другая, но столь же бурная деятельность Ломоносова. Ещё в конце своего обучения в Петербургском институте инженеров путей сообщения он познакомился с идеями марксизма, а впоследствии участвовал в рабочих кружках, в том числе и железно-

дорожников. Начиная примерно с 1899 года Ломоносов уже тесно сотрудничал с подпольными социал-демократическими группами. Сам он объяснял свои увлечения того времени так: «Чувство справедливости, развившееся во мне ещё с детских лет, в молодости только укрепилось. Я быстро понял, что мне недостаточно быть только профессиональным инженером, пусть и сколь угодно хорошим, – я ещё должен приносить иную пользу обществу. Таким образом, я и вступил в сношения с социал-демократами, которые казались мне всего ближе к тому общественному идеалу, к коему стремился я сам. Правды ради я должен отметить, что был далеко не единственным среди инженеров, вставших на этот путь. Все мы в той или иной степени соприкасались с жизнью рабочих-железнодорожников и хорошо знали их труд. Но даже если их относительно благополучное положение казалось нам весьма тяжёлым, то каково должно было быть состояние основной массы рабочего люда России...»

Вскоре один из новых иностранных коллег Ломоносова пригласил его на международную выставку локомотивов в Париже, где в конце лета 1900 года российский инженер выступил

с докладом о новых типах локомотивов. По его мнению, количество типов локомотивов должно было постепенно уменьшиться примерно до десяти основных стандартов, у каждого из которых могли быть ещё две-три модификации. Ломоносов предположил, что благодаря такой унификации можно будет упростить в будущем создание общеевропейской железнодорожной сети. Отметим он и особую роль тепловозов, так как если типов паровозов всё ещё было слишком много, то для локомотивов будущего можно сразу разработать универсальные технические критерии. Вспоминая об этом своём выступлении, Ломоносов писал:

«Уже в ту пору я понимал без ложной скромности, что мои идеи опережают время и ещё несколько лет или, возможно, целое десятилетие останутся невостребованными. Однако для меня стало огромной поддержкой, когда несколько ведущих европейских учёных в области тяги подошли ко мне после моего доклада с самыми тёплыми словами». Среди прочего Ломоносову предложили перебраться для дальнейшей карьеры в одну из четырёх стран: Германию, Францию, Англию или США. Но, будучи настоящим патриотом, он отказался. В России его ждало повышение: с 1902 года он был ординарным профессором Киевского политехнического института, где уже во второй семестр преподавания собрал группу из ста студентов для научной командировки на Китайско-Восточную железную дорогу (КВЖД) для оценки её состояния и проведения ремонтных работ. Это была самая крупная инженерная студенческая экспедиция в дореволюционной России.

Вместе со студентами Ломоносов посетил десятки городов, расположенных вдоль КВЖД, а также смотрел разные дороги на территории Китая и Японии. По возвращении он представил доклад о своей поездке Сергею Юльевичу Витте, который в то время был министром финансов. В своём отчёте Ломоносов честно

написал о состоянии КВЖД, в частности о казнокрадстве. Витте высоко оценил деятельность Ломоносова. В последующие годы Юрий Владимирович часто выезжал за границу в научные командировки для обмена опытом с иностранными коллегами, для изучения организации железнодорожного дела в других странах. Он становится постоянным участником международных конгрессов инженеров железнодорожного транспорта, а его выступления пользуются неизменным успехом. Об этом говорит хотя бы тот факт, что в течение трёх лет его работы были самыми переводимыми по сравнению с трудами любого другого российского железнодорожного инженера.

В те же годы Ломоносов входит в боевую группу ЦК РСДРП, где близко знакомится с Леонидом Красиным – одним из будущих наркомов путей сообщения. Ломоносов приложил руку к проектированию нескольких взрывных устройств, которые, как он думал, будут использоваться прежде всего для взрыва сейфов и тюремных дверей. Когда же он узнал, что его изделия применялись в том числе и против людей – полицейских и солдат, – он разорвал все связи с подпольным революционным движением и отошёл от революционной деятельности.

До 1912 года Юрий Владимирович Ломоносов исполнял обязанности начальника тяги на самых сложных железных дорогах: Екатеринбургской, Ташкентской и, наконец, Николаевской. В январе 1912-го он был назначен начальником управления движением в МПС и стал фактически одним из главных лиц в ведомстве.

Однако самый крутой поворот карьеры Ломоносова совершила в феврале 1917 года. К этому времени он был уже товарищем (заместителем) министра путей сообщения. Вместе с комиссаром Временного правительства Александром Бубликовым он провёл фактически захват Министерства путей сообщения. Именно по его распоряжению были приведе-

ны в негодность железнодорожные пути, по которым следовал литературный императорский поезд с Николаем II. Ломоносов спас от уничтожения один из экземпляров акта об отречении императора, а уже через день руководил печатью соответствующего манифеста.

Участие Ломоносова в революции знало свои взлёты и падения. Летом 1917 года в качестве главного уполномоченного МПС он был послан в США для приобретения паровозов и иного железнодорожного оборудования, а в октябре оказался одним из тех, кто признал правительство большевиков, хотя и не разделял их идеологии со времён участия в боевой группе. Однако это не помешало ему оставаться в США до осени 1919 года, когда про-

Последним взлётом инженерной карьеры Ломоносова стало техническое руководство сложнейшим проектом «Алгемба», предусматривающим сооружение железной дороги до нефтяных месторождений

даже паровозов для Советской России была окончательно остановлена.

В России Ломоносов быстро восстановил старые связи с Красиным, который познакомил его с Лениным. После этого Юрий Владимирович вернулся на службу в Наркомат путей сообщения. Здесь он развил бурную деятельность по восстановлению находившихся в катастрофическом положении железных дорог. Он проводил оценку состояния подвижного состава, железнодорожного полотна, представлял сразу несколько планов по оптимизации движения, и Красин не случайно называл его «сердцем НКПС». На свой лад он пытался и оградить железные дороги от вмешательства ЧК и других силовых органов: «Отрицать факт саботажа

было нельзя. Против расстрелов в ответ на него я не возражал. Но полагал, что прибегать к таким мерам можно только после тщательного расследования каждого отдельного случая, и в этом [хотя бы отчасти] мне удалось убедить Петерса (Яков Христофорович Петерс – один из создателей и первых руководителей ВЧК. – Ред.). В гораздо меньшей степени удалось мне убедить его в том, что недостаточно ещё истребить виновных, а что надо сверх того поощрять достойных».

Последним взлётом выдающейся инженерной карьеры Ломоносова стало техническое руководство сложнейшим проектом «Алгемба», предусматривавшим сооружение железной дороги и нефтепровода от города Александров Гай до нефтяных



Библиотека Корпоративного университета РЖД



ЕВГЕНИЙ КАРАСЮК
«Слон на танцполе».
Как Герман Греф
и его команда
учат СБЕРБАНК
ТАНЦЕВАТЬ»
Издательство
«Манн, Иванов
и Фербер»
2013 год

Наталья Лахметкина,
к.т.н., доцент кафедры
«ЛОГИСТИЧЕСКИЕ
ТРАНСПОРТНЫЕ
СИСТЕМЫ И
ТЕХНОЛОГИИ»
ИНСТИТУТА УПРАВЛЕНИЯ
И ЦИФРОВЫХ
ТЕХНОЛОГИЙ
РОССИЙСКОГО
УНИВЕРСИТЕТА
ТРАНСПОРТА (МИИТ)



Личный архив



**Рид Хастингс,
Эрин Мейер**
«Никаких
ПРАВИЛ»
УНИКАЛЬНАЯ
КУЛЬТУРА
NETFLIX»
Издательство
«Манн, Иванов
и Фербер»
2021 год

Мария Попова,
главный методист
ЦЕНТРА РАЗВИТИЯ
УПРАВЛЕНЧЕСКИХ
ПРАКТИК
КОРПОРАТИВНОГО
УНИВЕРСИТЕТА РЖД



Личный архив

» Что объединят ОАО «РЖД» и Сбербанк? Как избавиться от очередей японски? Что такое Lean-лаборатория? «Тянуть» или «толкать»? Важна ли хейдзунка? Как достичь движения потока, используя дзидоку (качественное производство), не забывая пока ёкэ (принцип предупреждения ошибок)? Как избавиться от потерь, не потеряв важное?

Любознательные читатели, среди которых обнаружится и проактивный менеджер, и эффективный руководитель, понимая бесценность знаний и эффективность инструментов бережливости, будут рады найти ответы на эти вопросы.

Концепция бережливости, зародившаяся ещё в 1950-х годах в компании Toyota, волной прокатилась по всем отраслям, и теперь бережливое производство внедряют все, кто понимает его пользу и кому это по силам, повышая эффективность своего дела и существенно сокращая издержки любой компании, от крупного гиганта до начального стартапа.

Докатилась волна и до Сбербанка в 2007 году, когда Герман Греф заявил коллективу: «Мы должны доказать, что слоны умеют танцевать».

Сбербанк, вдохновлённый идеями японской корпорации, ждало грандиозное превращение из старорежимного заведения в достойного представителя мировой финансовой элиты.

Для написания книги автор проинтервьюировал десятки сотрудников, собрал сухие факты и отчётные данные, реальные истории и занимательные подробности, превратив их в цельную картину. В результате получился написанный доступным и увлекательным языком интересный практический кейс о реформах, проводимых в Сбербанке, о формировании команды молодых управленцев, о сложностях, препятствиях и их преодолении.

Почитайте. А после зайдите в любой офис и оглянитесь, по-новому взглянув на привычное и очевидное. Ведь «все мы как дети, которых убеждают в первую очередь действия, а не слова родителей».

» С самой обложки эта книга вызывает интерес. Действительно ли нет никаких правил в корпоративной культуре одной из самых инновационных компаний в мире? Заголовок немного сбивает с толку, но такие правила всё же есть: максимум таланта в команде, культура открытости и ослабление механизмов контроля. Каждое из них, считаю, достойно отдельного рассмотрения и применения (через призму конкретной управленческой действительности).

1. Максимум таланта в команде. Конечно, любой HR-руководитель мечтает отбирать уникальных сотрудников и предлагать им оплату много выше рыночной. Но как, например, это применить в регионах и каких должностей это касается? Netflix учитывает по большей части менеджмент – людей, которые должны работать лучше, чем просто хорошо.

2. Культура открытости. Цитируя один из слайдов «Корпоративного справочника Netflix»: «Честность всегда. Мнение руководителя не должно стать сюрпризом для его команды». Некоторые российские гиганты бизнеса уже внедряют этот подход. И для компаний, где безопасность является основополагающим фактором, эффект от внедрения этого правила будет значительно превышать издержки. Но любое внедрение должно проходить постепенно. Как минимум нужен личный положительный пример от руководителя.

3. Ослабление механизмов контроля. Отраслевая специфика здесь играет большую роль. Если какой-то сериал провалится в прокате – это только вопрос потери денег, пусть и больших. На транспорте слишком ослабить контроль не получится, так как в случае ошибки возможны жертвы. Однако некоторые процедуры контроля всё же можно пересмотреть. Заменить постоянный контроль на контрольные точки, вести профилактическую работу, повышать количество и качество обучения.

Электронная версия свежего НОМЕРА ГАЗЕТЫ ВСЕГДА РЯДОМ,

стр.3 На обновление хозяйства электрификации и электроснабжения Владивостокского региона ДВЖД будет направлено 2,5 млрд руб.

Гудок WWW.GUDOK.RU
ЕЖЕДНЕВНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ГАЗЕТА

12+

Тираж 238 235 экзemplаров
Электронная версия 150 946 адресов

Поезд для колеи 1520
В рамках импортозамещения создана новая отечественная электричка

ЦИФРА ДНЯ
4,3 млн
Инвестиционная программа на пути к началу 2020 на 4,3 млрд руб.

Алексей Могучев. – Поэтому это можно будет эксплуатировать и на железных дорогах этой страны. Это новейший электропоезд последнего поколения.
Конструкторы постарались учесть все в миллиметрах: учесть и фактор риска вандализма и открытые «обочины» дверей, есть и оповещения закрытые двери.
Есть и другие технические новшества. По словам главного конструктора, они в первую очередь связаны с обеспечением безопасности движения, улучшением эксплуатационных характеристик, а соответственно, и с увеличением экономичности.

По сообщению и информации «Гудок»

16+

www.gudok.ru/newspaper/
ВСЕГДА ПОД РУКОЙ

реклама

Гудок®_{ид}

издательский дом