

# ПУЛЬТ УПРАВЛЕНИЯ

№ 01 (99) 2024

ЖУРНАЛ ДЛЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ КОМПАНИЙ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

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



## Масштабные задачи

В этом году ОАО «РЖД» должно выполнить  
ИНВЕСТПРОГРАММУ В ОБЪЁМЕ  
1,27 ТРЛН РУБ.

СТР. 6

ЭЛЕКТРОННАЯ ВЕРСИЯ СВЕЖЕГО  
НОМЕРА ГАЗЕТЫ  
ВСЕГДА РЯДОМ,



ВСЕГДА ПОД РУКОЙ



12+

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

От редакции



Дел много

**В** этом году, который объявлен Годом семьи и железнодорожных традиций, в ОАО «РЖД» планируется уделять особое внимание укреплению традиционных ценностей – это касается как помощи семьям железнодорожников с детьми, поддержки старшего поколения, участников СВО, так и верности профессиональным принципам, заложенным предшествующими поколениями. Связующим звеном между поколениями железнодорожников станет празднование 50-летия Байкало-Амурской магистрали.

«Мы гордимся нашими традициями: преданностью выбранной профессии, трудолюбием и самоотверженностью, которые сложились за почти двухвековую историю железных дорог России. Наша обязанность – свято

их хранить и приумножать», – сказал на итоговом заседании правления за 2023 год генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров.

Он подчеркнул, что 2024-й – год особенный. «Завершается масштабный этап модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Одновременно в соответствии с поручением президента мы должны завершить формирование программных документов по инфраструктурному развитию на долгосрочную перспективу. Как мы видим из текущих обсуждений, горизонт планирования уходит в 2035 год». Пристальное внимание планируется уделить расшивке узкого места – работе локомотивного комплекса. «Вопросы обеспечения надёжности технических средств и подготовки тяги к рейсам вызывают серьёзную озабоченность. В 2024 году следует найти прорывные решения», – подчеркнул глава холдинга.

## ТЕМА НОМЕРА

# РАЗВИТИЕ



МАКСИМ КАШИРИН/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

### Оперативка

4–5 Отраслевые новости

### Тема номера

#### Развитие

6–11 Масштабные задачи  
В этом году ОАО «РЖД»  
должно выполнить  
инвестпрограмму в объёме  
1,27 трлн руб.

12–13 Флоатеры разместились  
удачно  
ОАО «РЖД» использует  
различные финансовые  
инструменты

### Наука и практика

14–15 Ресурсы есть  
Учёные ведут комплексную  
работу по развитию отрасли

16–19 Задел на будущее  
АО «ВНИИЖТ» участвует  
в решении стратегических задач

### Восточный полигон

20–21 Законы работают на стройку  
Для реализации третьего этапа  
модернизации Восточного  
полигона нужна нормативная  
база

22–25 Здесь будет город-сад  
Городам Дальнего Востока  
написали сценарии  
развития

### Кадры

26–29 Для людей есть дело  
РЖД выступают  
на рынке труда широким  
фронтом

### 30–31 Семейное счастье

РЖД укрепляют и сохраняют  
традиции

### 32–33 Переход на новый уровень

В Дирекции тяги продолжает  
развиваться система  
наставничества

### Экология

#### 34–39 «Зелёная» компания

Перед РЖД стоит цель –  
углеродная нейтральность

### Компетенции

#### 40–43 Прокачка навыков

В компании продолжает  
развиваться проект  
«HR-марафон|ПРАКТИКА»

### Образование

#### 44–45 В правовом поле

РУТ (МИИТ) развивает  
подготовку юристов для отрасли

#### 46–49 Российско-китайские дипломы

Отраслевые вузы двух стран  
расширяют сотрудничество

### Психология

#### 50–53 Энергия жизни

Наступает время пробуждения  
и новых свершений

### История

#### 54–57 Хранить вечно

Сохранить прошлое,  
чтобы обеспечить будущее

#### 58–63 В начале славных дел

Как в России зарождалось  
профессиональное образование  
железнодорожников

### Библиотека Корпоративного университета РЖД

64 Обзор деловой литературы

### РЕДАКЦИЯ

#### Дирекция

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

#### Редакторат

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

#### Служба выпуска

Выпускающий редактор  
М.А. Лобов  
Бильдиредатор  
Е.Н. Малышева

Предпечатная подготовка, вёрстка

Т.В. Мацевская

Цветокоррекция

М.Ю. Саянов

#### Корректурa

Заведующая отделом  
О.В. Подколзина

#### Над номером работали:

Алексей Алеев, Юлия Антич, Сергей Волков,  
Виктория Гаджиева, Александр Зубов,  
Дмитрий Коптев, Виталий Маслюк, Сергей  
Плетнёв, Дмитрий Пучков,  
Дарья Чикиркина

#### Фото на обложке:

Иван Шаповалов/пресс-служба ОАО «РЖД»

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:

27.02.2024 г.

Подписано фактически:

27.02.2024 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

## Ускорение расширяет возможности

Владимир Путин 15 февраля в Верхней Пышме (Свердловская область) на площадке АО «Научно-производственная корпорация «Уралвагон-завод» провёл совещание по вопросу строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали между Москвой и Санкт-Петербургом, сообщает портал президента. «По сути, это пилотный проект, имею в виду строительство на первом этапе ветки Москва – Санкт-Петербург. Эта работа должна стать первым, стартовым этапом развития высокоскоростного железнодорожного сообщения в России. А это принципиально другой уже, конечно, уровень технологий и транспортных услуг, современные рабочие места



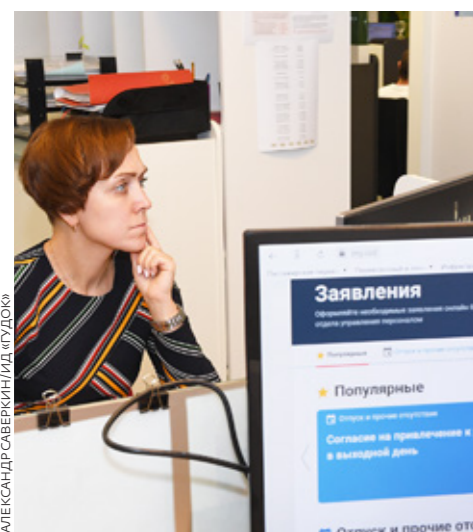
АЛЕКСАНДР КАЗАНОВ / ПРЕСС-СЛУЖБА ПРЕЗИДЕНТА РФ / ТАСС

и передовые компетенции, новые возможности для граждан и наших регионов», – сказал президент. По его словам, ВСМ между Москвой и Санкт-Петербургом – это только начало, в перспективе – организация такого сообщения в направлении Рязани, Казани, Екатеринбурга, Адлера, а так-

же Минска. «Выделенные высокоскоростные маршруты помогут заметно нарастить пропускную способность железных дорог, разгрузят аэропорты, будут способствовать росту внутреннего туризма и деловой активности», – уверен Владимир Путин. Завод «Уральские локомotive» создаёт технику как

для пассажирских, так и для грузовых перевозок (грузовые электровозы постоянного тока «Гранит» и «Синара», новый грузовой магистральный локомотив «Малахит»). Сегодня специалисты «Уральских локомотивов» совместно с РЖД работают над созданием беспилотного поезда.

## «Цифра» освобождает людей



АЛЕКСАНДР САВЕРКИН / ИД «УДОК»

Прошлый год был успешным в части реализации планов по цифровой трансформации российских железных дорог, заявил на итоговом заседании правления 14 февраля заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Евгений Чаркин. Объём юридически значимого электронного документооборота вырос до 20 млн документов в год. Доля обращений, обработанных чат-ботами и программными роботами, составляет 55%, около 67,5% операций в бизнес-процессах обслуживания кли-

ентов выполняется без участия человека. Более 90% сотрудников используют Сервисный портал ОАО «РЖД» для электронного взаимодействия с работодателем, а число пользователей корпоративного мессенджера Ехргресс выросло до 123 тыс. человек. «Эти цифры означают более эффективное использование рабочего времени, экономию материальных ресурсов, оперативность и качество решения производственных задач сотрудниками компании», – отметил Евгений Чаркин.

## НЕ ПРОСТО СЛОВА



2024 год особенный. Завершается масштабный этап модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Одновременно в соответствии с поручением президента мы должны завершить формирование программных документов по инфраструктурному развитию на долгосрочную перспективу. Как мы видим из текущих обсуждений, горизонт планирования уходит в 2035 год. Исходя из этого – первое. Мы обязаны, безусловно, выполнить все целевые показатели КПМИ на период до 2024 года. Второе. В соответствии с поручением президента подготовить Инвестиционную программу развития ОАО «РЖД». Третье. Наиболее узким местом в текущей производственной деятельности является работа локомотивного комплекса. В 2024 году следует найти прорывные решения. Проблема должна быть решена. Одновременно назрел вопрос расширения производственных мощностей предприятий – производителей локомотивов. Стоит вопрос по расширению производственных мощностей. Это общая задача. Четвёртое. По международному направлению, с учётом председательства России в БРИКС в 2024 году, следует провести масштабную работу по транспортной повестке. Необходимо сделать акцент на формировании согласованной политики государств в области логистики перевозок. Пятое. Транспортная безопасность. Этому специальному вопросу в текущей ситуации необходимо уделять особое внимание и неукоснительно соблюдать разработанные регламенты.

**Олег Белозёров,**  
генеральный директор – председатель  
правления ОАО «РЖД»  
Доклад на итоговом за 2023 год заседании  
правления, 14 февраля 2024 года

## Меморандум трёх

Железные дороги России, Казахстана и Беларуси углубляют сотрудничество по развитию транспортно-логистического потенциала ЕАЭС. Руководители железнодорожных компаний трёх стран 2 февраля в Алматы подписали меморандум, который направлен на дальнейшее углубление взаимовыгодного сотрудничества, в том числе за счёт развития совместного предприятия АО «ОТЛК ЕРА». В качестве одного из приоритетных направлений сотрудничества названо увеличение пропускной способности пограничной инфраструктуры на

стыке пространств колеи 1520 мм и 1435 мм. Документ также подчёркивает необходимость перехода на безбумажную технологию перевозки грузов как внутри пространства колеи 1520 мм, так и в транзитном сообщении. В меморандуме также отмечено, что железнодорожные компании удлиняют и объединяют поезда, согласуют расписания контейнерных поездов, минимизируют порожние рейсы и непроизводительные простои, ведут совместную работу по увеличению объёмов передачи контейнерных поездов на погранпереходах с Китаем.

## Виновников ДТП на переездах предлагается наказывать жёстче



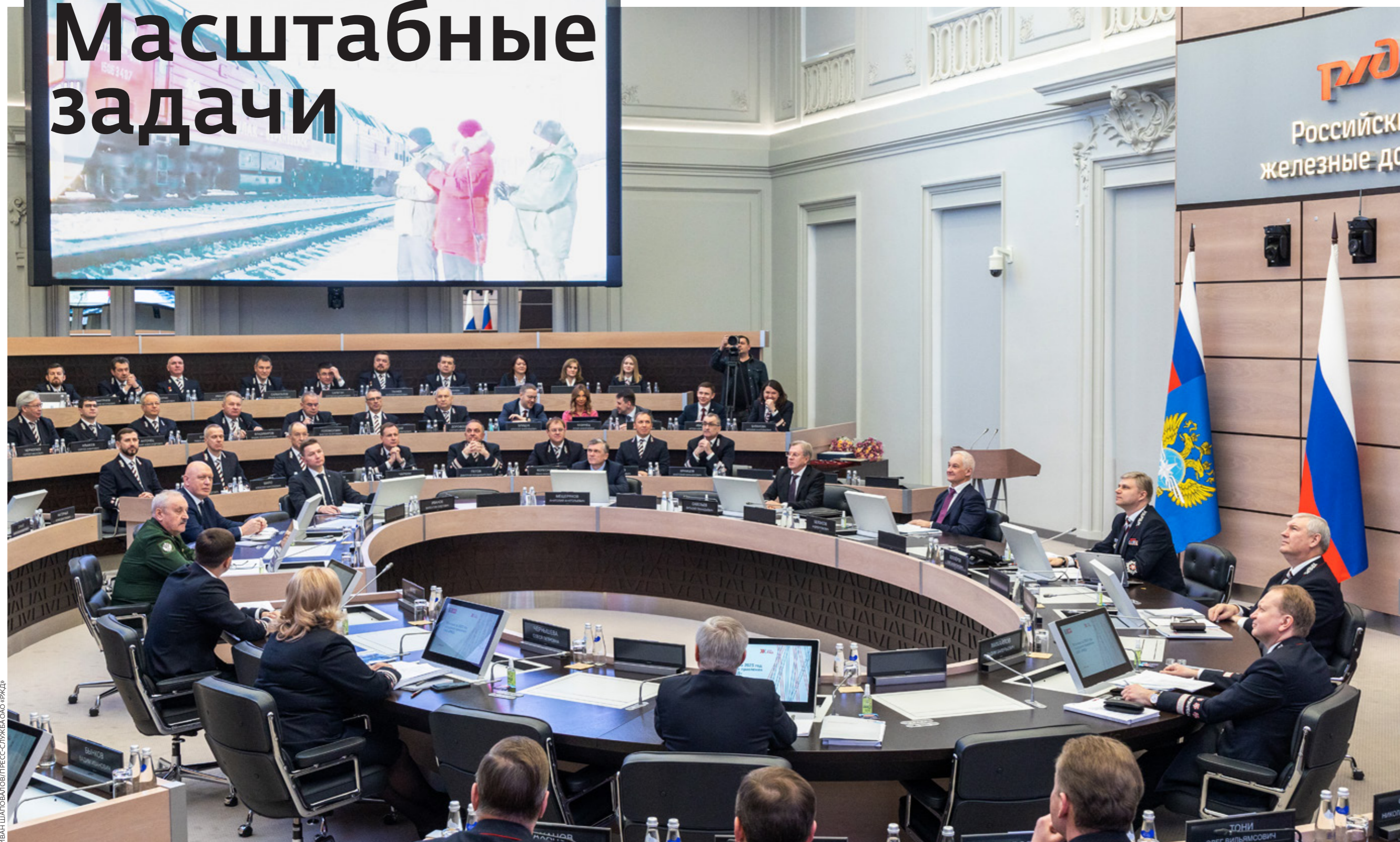
АНАТОЛИЙ ШУЛЕПОВ / ИД «УДОК»

ОАО «РЖД» предлагает ужесточить наказание для водителей за нарушение правил пересечения железнодорожных путей. Об этом сообщил глава холдинга Олег Белозёров. Граждан, по вине которых произошло столкновение транспортного средства с поездом, предложено привлекать к уголовной ответственности, а срок лишения прав может составить от полугода до двух лет (при повторном нарушении). Сейчас максимальное наказание – лишение прав на срок до полугода или штраф в 5 тыс. руб.

По данным компании, в 2023 году число подобных инцидентов выросло на 12% по сравнению с 2022 годом (до 245 случаев), 54 человека погибли. «В 100% случаев зафиксирована вина автомобилистов, мы вынуждены предлагать непопулярные меры», – заявил генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров.

# Тема номера Развитие»

## Масштабные задачи



В этом году ОАО «РЖД» должно выполнить инвестпрограмму в объёме 1,27 трлн руб.

**Н**а итоговом за 2023 год заседании правления «Об итогах производственно-финансовой деятельности ОАО «РЖД» за 2023 год и приоритетных целевых задачах на 2024 год», которое состоялось 14 февраля, генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров обозначил приоритетные направления развития компании.

**Горизонт планирования**  
«В текущем году завершается масштабный этап модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Одновременно в соответствии с поручением президента мы должны завершить формирование программных документов по инфраструктурному развитию на долгосрочную перспективу. Как мы видим из текущих обсуждений, горизонт планирования уходит в 2035 год», – отметил Олег Белозёров.

Холдинг не впервые ставит перед собой амбициозные планы и выполняет их, отмечает первый вице-президент Центра экономики инфраструктуры Максим Фадеев.

**Пропускная способность**  
По словам главы холдинга, первое, что должно выполнить ОАО «РЖД», – достичь всех целевых показателей Комплексного плана модернизации и расширения магистральной

# Тема номера Развитие



МИХАИЛ ХОХЛЯКОВ/ВСКД

инфраструктуры (КПМИ) на период до 2024 года, а также второго этапа развития Восточного полигона.

Напомним, что в рамках национального проекта реализуется пять федеральных проектов. Среди них – развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона и подходов к морским портам Азово-Черноморского и Северо-Западного бассейнов, развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла и высокоскоростных железнодорожных магистралей.

Как отметил в феврале в ходе традиционного брифинга для грузоотправителей первый заместитель

генерального директора ОАО «РЖД» Сергей Кобзев, в текущем году сеть железных дорог прирастет более чем на 1 тыс. км, что напрямую повлияет на рост провозной способности магистралей.

Во время своего выступления на XXI Международной конференции «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнерство» в декабре прошлого года заместитель генерального директора Института проблем естественных монополий Владимир Савчук пояснил, что в настоящее время государство и ОАО «РЖД» инвестируют в комплексное развитие железнодорожной инфраструктуры. На-

**В прошлом году ОАО «РЖД» реализовало проекты, направленные на снятие инфраструктурных ограничений железнодорожной сети, – строительство вторых путей, удлинение станционных путей, развитие железнодорожных узлов и станций**

помним, в 2024 году инвестпрограмма ОАО «РЖД» составит 1,27 трлн руб.

Треть финансирования предусмотрена на обновление и ремонт железнодорожных путей, мостов, тоннелей, станций, вокзалов. Планируется, что в рамках обновления инфраструктурного комплекса будет отремонтировано более 5,5 тыс. км путей. Также средства пойдут на закупку нового подвижного состава, внедрение цифровых технологий и повышение безопасности движения.

«В случае отсутствия каких-либо «шоков» в экономике и резкой смены приоритетов в 2024 году всё выполнимо. Новыми мегапроектами могут стать высокоскоростные железнодорожные магистрали, существенным образом влияющие на разгрузку существующей инфраструктуры от пассажирского сообщения и увеличение потенциального объема перевозимых грузов», – считает Максим Фадеев.

**Новыми мегапроектами могут стать высокоскоростные железнодорожные магистрали, существенным образом влияющие на разгрузку существующей инфраструктуры от пассажирского сообщения и увеличение потенциального объема перевозимых грузов**

Однако на сети ОАО «РЖД» существует ещё достаточно большое количество узких мест. В частности, это подходы к портам АЧБ и Северо-Запада, хотя их провозная способность уже достигла показателей, предусмотренных КПМИ до 2024 года (145,6 млн тонн и 125,1 млн тонн соответственно).

Холдинг продолжает развитие железнодорожной инфраструктуры на этих направлениях.

В прошлом году ОАО «РЖД» реализовало проекты, направленные на снятие инфраструктурных ограничений железнодорожной сети: строительство вторых путей, удлинение станционных путей, развитие железнодорожных узлов и станций, развитие сортировочных станций, обновление железнодорожного пути, а также проекты по приведению объектов к

нормативным требованиям и обеспечению устойчивости перевозочного процесса.

Что касается Восточного полигона, то на развитие его инфраструктуры в этом году выделено 366 млрд руб.

По итогам 2022 года пропускная способность Транссиба и БАМа составила 173 млн тонн. В настоящее время холдинг реализует второй этап развития Восточного полигона стоимостью 1,1 трлн руб. Он рассчитан до 2024 года и предусматривает увеличение пропускной способности до 180 млн тонн в год.

При этом ОАО «РЖД» сейчас ведёт подготовку к третьему этапу развития Восточного полигона, который подразумевает увеличение пропускной способности к 2032 году с 180 млн до 255 млн тонн грузов. По данным Минтранса, общая стоимость реализации третьего этапа оценивается в 2 трлн руб. На первой стадии третьего этапа пропускная способность должна быть увеличена до 197 млн тонн в 2027 году.

В рамках третьего этапа модернизации Восточного полигона необходимо будет построить 316 объектов инфраструктуры. Это позволит обеспечить провозные возможности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей в 255 млн тонн к 2032 году – об этом сообщил на круглом столе в Совете Федерации замглавы ОАО «РЖД» Андрей Макаров.

С учётом растущего экспорта и объёма внутренних перевозок на сети будут появляться и новые лимитирующие участки, расшивкой которых нужно будет заниматься.

«ОАО «РЖД» способно добиться больше поставленных показателей, но это потребует привлечения дополнительного объёма инвестиций, не предусмотренного в настоящий момент инвестиционной

# Тема номера Развитие»



ЛЕВ ФЕДосЕЕВ/ТАСС



ДМИТРИЙ ФЕОКТИСОВ/ТАСС

программой, что в условиях существующих бюджетных ограничений маловероятно», – поясняет эксперт.

## Волатильность рынка

Глава ОАО «РЖД» в своём выступлении на итоговом заседании правления отметил, что именно сейчас необходимо подготовить Инвестиционную программу развития ОАО «РЖД», которая должна базироваться на программных документах по приоритетам национального развития и установках главы государства. Здесь главным барьером выступает высокая степень неопределённости. «За последние пять лет мы были свидетелями того, как быстро меняется ситуация: макроэкономическая, геополитическая, – продолжает Максим Фадеев. – Так, мы пережили пандемию, радикальным образом повлиявшую на изменение логистических цепочек. Приоритеты в развитии пассажирской и грузовой логистики под влиянием этих факторов существенно корректировались».

## Расширение присутствия на международной арене

Одной из задач, которую определил на итоговом заседании правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров, станет

развитие международных отношений. «По международному направлению, с учётом председательства России в БРИКС в 2024 году, следует провести масштабную работу по транспортной повестке. Необходимо сделать акцент на формировании согласованной политики государств в области логистики перевозок», – сказал глава ОАО «РЖД».

По словам научного сотрудника Каспийского института стратегических исследований Александра Караваева, лидерами перевозок ОАО «РЖД» в прошлом году стали Китай, Объединённые Арабские Эмираты (ОАЭ), Турция и Индия. С Индией оборот вырос в 2,5 раза, с ОАЭ – в 5 раз. Все страны, кроме Турции, на сегодняшний день являются членами БРИКС.

Эта идея имеет перспективу развития и сама по себе достаточно продуктивна, учитывая, что сегодня странам, входящим в БРИКС, требуется создание единой платформы для коммуникации и координации основных логистических компаний, считает Александр Караваев. На интеграционной платформе будет происходить комплексный сбор информации по грузопотоку от всех участников перевозочного процесса пространства БРИКС. Это позволит распределять грузопоток более равномерно, своевременно увидеть и исправить недостатки инфраструктуры.

Посредством такого выстроенного более тесного взаимоотношения с логистическими операторами и грузоотправителями холдинг сможет более точно прогнозировать объёмы перевалки грузов и в портах, и по трансграничному перемещению грузов по железной дороге, особенно по всем трём направлениям МТК Север – Юг, портам и погранпереходам в направлении Дальнего Востока. Если брать в расчёт Южную Африку и Бразилию, то здесь можно спрогнозировать экспортно-импортный грузопоток, следующий в основном в порты АЧБ. «Данная инициатива может быть реализована быстрее в практическом смысле, учитывая, что она идёт от участника этого процесса, а не от правительства. С российской стороны помимо РЖД это могут

«Минтранс России при поддержке Правительства Российской Федерации в 2024–2025 годах должна быть реализована разработка ТЭБа, который позволит в автоматическом, а не ручном режиме решать подобной рода задачи», – рассказывает он.

## Просчитать на перспективу

Ещё одной задачей, поставленной главой ОАО «РЖД», стало опережающее развитие логистической инфраструктуры для обеспечения объёмов перевозок за счёт предиктивного планирования перспективы их развития. И здесь у холдинга уже имеются наработки. В интересах ОАО «РЖД» разрабатывается программный комплекс для модели-

## Возможность проигрывать различные сценарии развития транспортной инфраструктуры в цифровой системе позволит более точно определить приоритеты и перейти к её опережающему развитию

быть и крупные представители бизнес-сообщества, допустим FESCO», – отметил Александр Караваев.

## Распределить глобальные потоки

Всё это должно положительно сказаться на решении ещё одной задачи, поставленной на итоговом заседании правления ОАО «РЖД», а именно сбалансировать подход к управлению грузовыми перевозками в соответствии с приоритетной конфигурацией товаропотоков и географией перевозок.

По словам Максима Фадеева, это серьёзная научная задача и её можно решить с использованием современного программного обеспечения и комплекса математических моделей, заложенных в его основу. Необходимо создание системы транспортно-экономического баланса (ТЭБ) России, который содержит в себе информацию о всех видах транспорта, позволяет оценивать переключение между ними и рассчитывать мульти-модальные маршруты.

рования и прогнозирования пассажиропотоков. Максим Фадеев предполагает, что следующим этапом развития глобальной системы должна стать и грузовая составляющая, что позволит моделировать как совокупный объём перевозок, так и их распределение по сети, очень оперативно реагировать на любые изменения в экономике и перспективной географии перевозок.

«Возможность проигрывать различные сценарии развития транспортной инфраструктуры в цифровой системе позволит более точно определить приоритеты и перейти к её опережающему развитию, при этом более эффективно расходуя ресурсы инвестиционной программы», – поясняет эксперт.

В конце своего выступления на итоговом заседании правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров заверил, что железнодорожники выполнят все поставленные задачи.

ПУЛЬТ

СЕРГЕЙ ВОЛКОВ



## Флоатеры разместились удачно

ОАО «РЖД» использует различные финансовые инструменты

**Д**оклад генерального директора – председателя правления ОАО «РЖД» Олега Белозёрова на итоговом за 2023 год заседании правления был посвящён итогам производственно-финансовой деятельности холдинга за прошлый год и приоритетным целям на 2024 год.

Олег Белозёров сообщил, что Сводная программа мероприятий по повышению операционной эффективности и оптимизации расходов в прошлом году была выполнена в полном объёме с суммарным эффектом свыше 49 млрд руб.

Также выполнена работа по девальютизации кредитного портфеля компании. Текущие расчёты максимально выведены из-под влияния внешних факторов.

«Прирост EBITDA относительно планового показателя составил почти 70 млрд руб., что позволило профинансировать весь объём инвестиционной программы и сохранить запас по долговой ковенанте на уровне 0,7», – констатировал глава холдинга.

В 2023 году ОАО «РЖД» продолжило практику использования новых инструментов привлечения финансирования. Одним из таких

инструментов стали локальные облигации с плавающей ставкой.

Локальные облигации с плавающей ставкой (флоатеры) – это долговые ценные бумаги, выпущенные в соответствии с российским законодательством и обращающиеся на внутреннем рынке, ставка по которым не является фиксированной, а привязана к какому-либо финансовому показателю.

Как сообщили в компании, в течение 2023 года на Московской бирже было реализовано три сделки, общий объём привлечённых средств составил 105 млрд руб. Доходность облигаций была привязана к ставке RUONIO, она представляет собой усреднённое значение процентных ставок, по которым крупнейшие банки берут кредиты друг у друга на условиях «овернайт», то есть на один день.

Ранее ОАО «РЖД» уже размещало бумаги с плавающей ставкой, однако тогда она была привязана к доходности облигаций федерального займа.

На сайте ОАО «РЖД» содержится информация о трёх выпусках таких облигаций, датированных 2023 годом: серии 001P-26R, 001P-27R и 001P-28R. Первый из них был размещён 17 июля. Объём эмиссии составил 30 млрд руб. 13 сентября были размещены бумаги ещё на 30 млрд, а уже менее чем через месяц, 5 октября, состоялось самое крупное в 2023 году размещение флоатеров ОАО «РЖД» – 45 млрд руб. Эти бумаги одновременно являются и самыми «длинными» – их погашение намечено на 2030 год.

Решение разместить облигации с плавающей ставкой было продиктовано текущей рыночной

конъюнктурой, разъяснили в ОАО «РЖД». В условиях ужесточения денежно-кредитной политики Банка России произошёл более чем двукратный рост ключевой ставки с 7,5% до 16%. Это привело к значительному росту стоимости долгосрочных заимствований.

«На примере других эмитентов мы увидели, что облигации с плавающей ставкой в привязке к RUONIA пользуются повышенным спросом у инвесторов. В то же время при выпуске таких инструментов компания может стабилизировать процентные расходы в будущих периодах, когда рыночная ситуация начнёт улучшаться», – отмечают в Департаменте корпоративных финансов ОАО «РЖД».

Покупатели в период размещения делали ставку на то, что ставка ЦБ будет расти и дальше, а вслед за ней расти будет и доходность облигаций. Кроме того, отмечает член наблюдательного совета Гильдии финансовых аналитиков и риск-менеджеров Александр Разуваев, привлекательность флоатеров для покупателей диктуется геополитическими факторами. В современных условиях никто не может предсказать, сколько будут стоить деньги в будущем. Облигации с плавающей ставкой дают максимальную защиту от любых колебаний, их держатели в любом случае не потеряют свои деньги, говорит Разуваев.

Для эмитентов привлекательность флоатеров в том, что при снижении ставок они получают возможность сэкономить на обслуживании долга. Именно такой сценарий аналитики считают наиболее вероятным в 2024 году.

В России самая большая среди крупных экономик дельта между ключевой ставкой и инфляцией, напоминает Александр Разуваев. По его мнению, к концу года Центробанк снизит ставку с сегодняшних 16% до 13–14%. «Соответственно, размещая бонды с плавающей ставкой, РЖД смогут сэкономить на будущих купонных платежах», – резюмирует эксперт.

Если РЖД будут снова привлекать заёмные средства, то при сегодняшней рекордной ключевой ставке, конечно же, наиболее удобным решением будет размещение флоатеров, прогнозирует аналитик ИГ «Финам» Никита Бороданов. Для инвесторов эти бумаги будут уже не столь привлекательны, поскольку ставка ЦБ, как ожидается, будет снижаться, они бы предпочли зафиксировать высокие уровни доходности с помощью бумаг с фиксированным купоном. Тем не менее бумаги такого эмитента, как РЖД, всегда будут пользоваться спросом благодаря крайне низким уровням риска, отмечает аналитик.

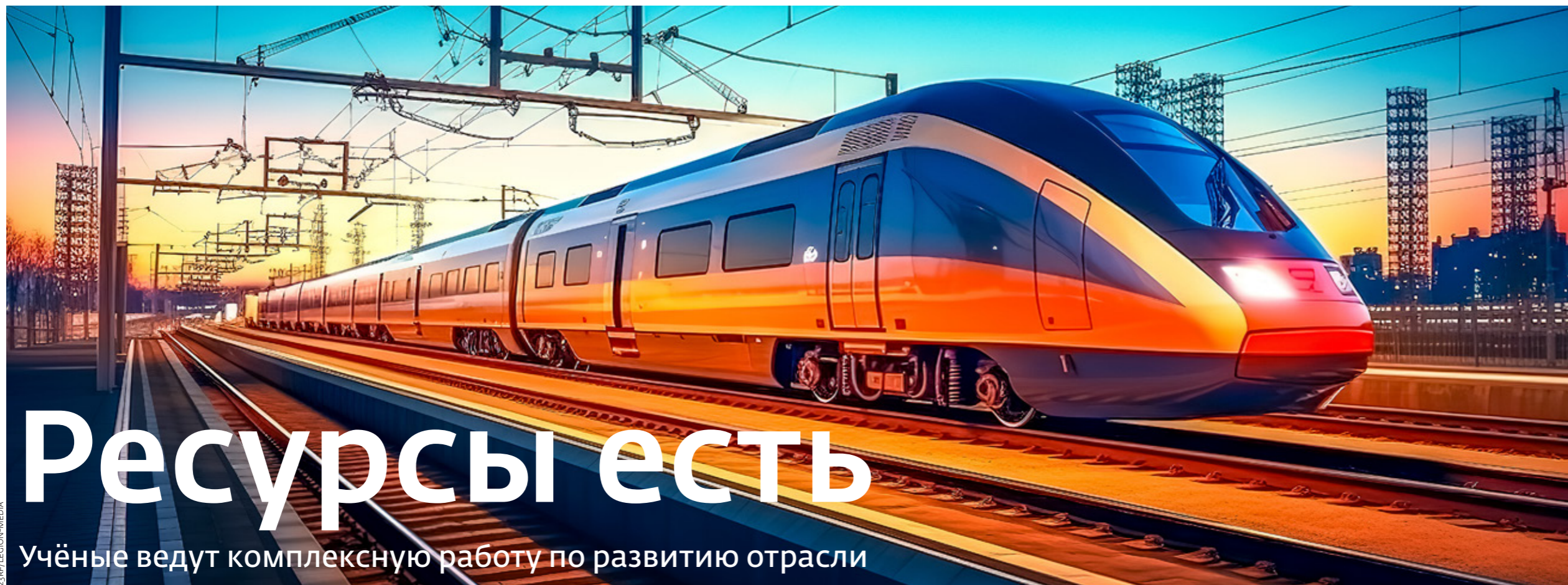
Стоит напомнить, что в 2023 году ОАО «РЖД» стало лауреатом премии SbonDs Awards в номинации «Лучшая сделка первичного размещения в сегменте «транспорт» за выпуск облигаций серии 28R на сумму 45 млрд руб. на срок 7 лет по ставке RUONIA+1,2%. Награждение прошло в рамках XXI Российского облигационного конгресса. Премия 1,2% к базе RUONIA является минимальной для срока 7 лет и до настоящего момента остаётся самой низкой премией на рынке.

ДМИТРИЙ КОПТЕВ





БОРИС ЛАПИДУС,  
ПРЕДСЕДАТЕЛЬ  
ОБЪЕДИНЁННОГО УЧЁНОГО  
СОВЕТА (ОУС) ОАО «РЖД»



## Ресурсы есть

Учёные ведут комплексную работу по развитию отрасли

**Е**жегодно в феврале отмечается День российской науки. Об актуальных исследованиях и перспективах железнодорожного транспорта журналу «Пульт управления» рассказал председатель Объединённого учёного совета ОАО «РЖД» Борис Лapidус.

– Борис Моисеевич, рассуждая о будущем железнодорожного транспорта, в первую очередь говорят о цифровизации. Однако комплексное развитие отрасли включает в себя гораздо больший перечень задач. Расскажите, пожалуйста, к каким ещё направлениям приковано внимание транспортных учёных? – Наряду с цифровизацией для нас важным вопросом является оценка резервов и предела возможностей си-

стемы «колесо – рельс». Эта задача должна быть предметом фундаментальных поисковых исследований и решаться на основе как совершенствования металлургических, машиностроительных и железнодорожных технологий, так и выхода за традиционную колёсно-рельсовую технологию.

При этом нужна серьёзная работа над совершенствованием конструкции поезда по всем его элементам, увеличением его пространственного ресурса, снижением аэродинамического сопротивления движению не только для высокоскоростных поездов, где эта тема является наиболее актуальной, но и для традиционных локомотивов, вагонов. Каждый процент снижения сопротивления поезда – это ресурс для роста энергоэффективности.

Необходимо сохранять внимание к теме магнито- и вакуумно-левитационных технологий для соз-

дания сверхвысокоскоростного движения. Силами учёных, членов Российской академии наук, которые входят в ОУС ОАО «РЖД», с участием ряда академических институтов подготовлена монография, которая может рассматриваться как существенная часть технического задания и технических условий на создание отечественной вакуумно-левитационной транспортной системы. Работу над этой задачей научному комплексу следует продолжать, доказывать объективные условия движения в этом направлении.

Отмечу также, что во главе многих научных решений стоит фактор приоритета времени доставки, а значит, технологии, научные исследования должны быть выстроены под этот приоритет.

– Какие перспективы развития можно выделить в области грузовых перевозок?

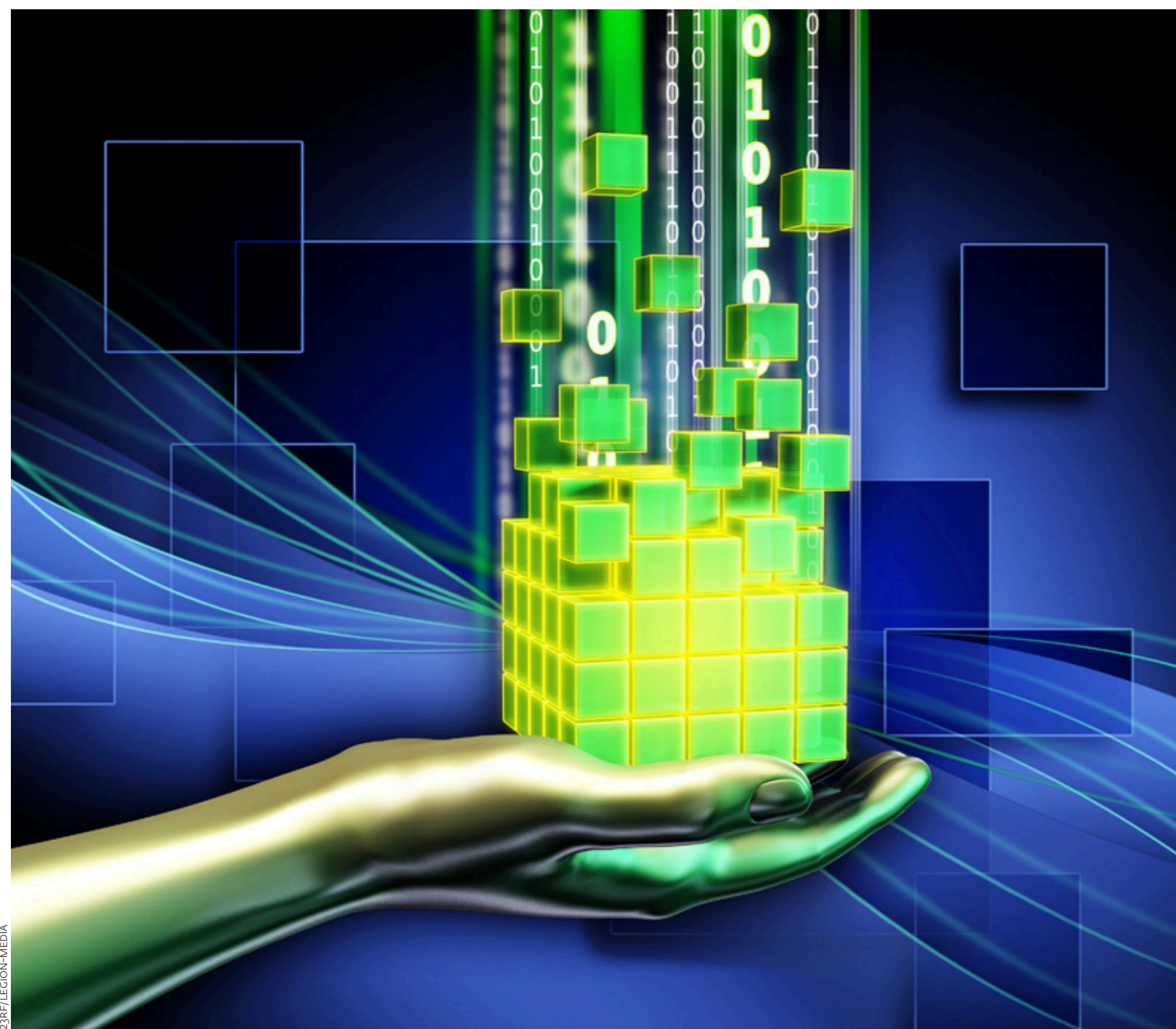
– Важной задачей, имеющей стратегические перспективы, является создание инфраструктурных условий для перевозки контейнеров в два яруса. Трансформация геополитических связей существенно увеличила перспективность транспортного коридора Север – Юг и актуализировала данный вопрос. Такие перевозки имеют меньшую себестоимость, а следовательно, конкурентоспособнее, чем традиционные контейнерные перевозки. В связи с этим для них очень важны научное обоснование, разработка технологий и технических решений.

Кроме того, нужно пересмотреть и технологический базис работы с контейнерными терминалами. Самое главное – обеспечить создание научно-технологической базы для полной их автоматизации. Требуются системные решения по инновациям, чтобы минимизировать простои в процессе погрузки-выгрузки контейнеров и пакетированного груза до контейнероподобного непрерывного процесса. Именно роботизация будет давать наибольший эффект в работе с такими перевозками на стыке «железная дорога – последняя миля». Российские учёные и конструкторы здесь могут быть лидерами, опережать конкурентов и, самое главное, создавать новый ресурс для устойчивой работы железнодорожного транспорта.

– Какие ещё преимущества открывает разработка новых технологий помимо непосредственного улучшения работы железных дорог?

– В числе преимуществ можно отметить то, что эти технологии стимулируют, например, производство новых материалов, конструкций, автономных и альтернативных источников энергии, высоковольтных полупроводниковых преобразователей, высокоточных крупногабаритных металлоконструкций (в том числе с помощью технологии цифровой печати нового поколения). Они способствуют созданию вакуумных технологий, интеллектуальных систем управления движением, безопасности, непрерывного контроля и диагностики с использованием новейших цифровых инструментов. Очевидно, что всё это, в свою очередь, будет мощно стимулировать социально-экономическое развитие страны. Прорывные технологии, разработкой которых занимается академическая, университетская и отраслевая наука, представленная в ОУС, помогут усилить устойчивость транспортной системы России в долгосрочном периоде.

БЕСЕДОВАЛ АЛЕКСЕЙ АЛЕЕВ



## Задел на будущее

АО «ВНИИЖТ» участвует в решении стратегических задач

**А**кционерное общество «ВНИИЖТ» задействовано в реализации перспективных проектов, которые обеспечивают вывод железнодорожных перевозок на передовые позиции. Большое внимание уделяется цифровизации, а также другим стратегически важным направлениям отрасли. Институт является ключевым партнёром ОАО «РЖД» по целому ряду направлений. Он реализует проекты в области инфраструктуры, технологий перевозочного процесса и логистики, программ цифровизации и трансформации. Учёные вместе со специалистами холдинга участвуют в решении задач по обеспечению технологического суверенитета железнодорожной отрасли.

Как отмечают в Минтрансе России, транспортный комплекс нашей страны представляет собой сложнейшую организационно-технологическую систему, которая должна устойчиво работать и развиваться на огромной территории, в любых природных и климатических условиях. «Решить эту задачу без серьёзной научной базы, передовых прикладных исследований практически невозможно, – считает глава Минтранса Виталий Савельев. – Все успехи современного транспорта и технологий – это результат работы учёных».

### Цифровизация

В эпоху быстрого технологического развития и постоянных изменений в бизнес-среде большинство компаний сталкивается с необходимостью адаптации и внедрения инноваций для оптимизации своей деятельности. Большое внимание при этом уделяется главному тренду XXI века – цифровизации. «В этом контексте ключевым аспектом становится цифровая трансформация, которая является неотъемлемой частью стратегии развития АО «ВНИИЖТ», – рассказывает заместитель генерального директора по цифровой трансформации АО «ВНИИЖТ» Олег Харин. – Выделяются два основных направления: цифровизация бизнес-процессов ОАО «РЖД» и внутренних процессов компании. Институт ведёт активную работу в обоих направлениях».

В качестве примеров проектов цифровизации деятельности ОАО «РЖД» можно выделить такие разработки института, как единый комплекс по управлению деятельностью компании в области защиты окружающей среды, промышленной и пожарной безопасности; автоматизированное рабочее место сотрудника Департамента технической политики; автоматизированная система «Доверенная среда локомотивного комплекса», а также автоматизированная информационно-аналитическая система планирования, мониторинга и реализации сводной Программы импортозамещения в холдинге «РЖД».

Все разработки ведутся на основе технологий искусственного интеллекта (ИИ). В 2023 году в АО «ВНИИЖТ» открылся Центр искусственного интеллекта, собравший весь блок задач института по разработке и внедрению ИИ на железнодорожном транспорте.

### «Экспресс» НП

Один из знаковых проектов АО «ВНИИЖТ» – создание системы «Экспресс» нового поколения («Экспресс» НП) на современной программно-технической платформе. Разработка должна учесть как возрастающие потребности транспортного рынка, так и изменяющиеся условия внешней среды, включая глобальные макроэкономические и политические изменения. «Экспресс» НП идёт на смену одной из ключевых систем железнодорожного транспорта – АСУ «Экспресс-3», основным назначением которой являлась автоматизация процесса подбора и покупки билетов на поезд дальнего следования и системный анализ основных бизнес-процессов пассажирского комплекса.

«В 2023 году завершён важный этап разработки новой системы – создана новая информационная среда, которая позволяет специалистам, связанным с планированием и организацией пассажирских перевозок, оценить транспортную мобильность населения, доли рынка перевозчиков, определить точки роста, спрос на предлагаемые услуги и наличие ресурсов для удовлетворения потребностей клиентов. И это только часть задач, которые возможно решать на данном эта-



пе», – поделился директор научного центра «Экспресс» АО «ВНИИЖТ» Андрей Комиссаров.

Основная цель, которую ставят перед собой разработчики АО «ВНИИЖТ», – создание интеллектуальной, высокоэффективной и надёжной открытой платформы по управлению пассажирскими перевозками. В ходе её проектирования специалисты института руководствовались двумя ключевыми принципами: ориентацией программных продуктов системы на потребности клиентов и поддержкой сквозного бизнес-процесса непрерывного улучшения предоставляемых сервисов.

«На стыке интересов клиентов, перевозчиков и владельцев инфраструктуры рождаются принципиально новые программные продукты. Так, например, в последнее время всё чаще стали применяться мультимодальные перевозки, которые реализуются по меньшей мере двумя видами транспорта, – отмечает Андрей Комиссаров. – Помимо железнодорожного в них может быть задействован автобусный, водный и даже авиационный транспорт. Пассажиру весьма интересен такой подход, поскольку железные дороги доступны не на всех участках его маршрута».

Аналитические приложения АСУ «Экспресс» НП учитывают эти тенденции и предоставляют специалистам пассажирского комплекса возможность изучить каждое из интересующих клиентов направлений, а также виды транспорта, использующегося на них. Кроме того, обеспечивается возможность анализа точек роста каждого из этих направлений или перспективы интеграции с другим видом транспорта для построения оптимальной и клиентоориентированной транспортной модели, основой которой является железнодорожный транспорт.

«Благодаря обширным технологическим возможностям рынка современных программных продуктов и открытости платформы, на которой строится АСУ «Экспресс» НП, аналитический блок системы ориентирован на использование в ближайшей перспективе технологий искусственного интеллекта (ИИ). Аналитические блоки, которые будут разрабатываться в дальнейшем с применением ИИ, помогут вырабатывать оптимальные решения по пакету предоставляемых услуг, тарифных и маркетинговых стратегий, что обеспечит рост доходности пассажирских перевозок, – подчёркивает Андрей Комиссаров. – АСУ «Экспресс» НП уже сегодня даёт возможность каждому участнику экосистемы использовать современные технологии для достижения поставленных целей повышения эффективности и привлекательности пассажирского комплекса».

## Подвижной состав

Сильной стороной института является инжиниринг в области тягового подвижного состава, то есть учёные помогают добиться заданных в техническом задании параметров.

«Наша работа с разработчиком начинается ещё на стадии технического проекта, технического задания (ТЗ), – поясняет заместитель генерального директора по вопросам развития тягового подвижного состава и ВСМ АО «ВНИИЖТ» Роман Мурзин. – Консультируем и проверяем, что получается с компонентами (расчёты, согласование технического проекта и ТЗ), с учётом требований к локомотиву в целом. Таким образом, проводим полноценное научно-техническое сопровождение разработки и постановки продукции на производство».

Так, например, при создании нового ответственного электровоза ЗЭС8 «Малахит» институт тесно сотрудничал не только с самим заводом ООО «Уральские локомотивы», но и с производителями компонентов. В частности, с ООО «Тяговый привод», ООО «Горизонт» и ООО «РЭД» на стадии, когда они только проектировали свои изделия.

«При этом мы являемся разработчиками и поставщиком такой системы, как «Автоведение», модификации которой в том числе обеспечивают вождение соединённых поездов, – добавляет Роман Мурзин. – В 2023 году институт совместно с ООО «Уральские локомотивы» и ООО «НПО САУТ» при непосредственном участии и организации со стороны Дирекции тяги ОАО «РЖД» успешно провели испытания системы автоматизированного управления поездом с одного поста управления (САУ-ОП), установленной на три локомотива 2ЭС6».

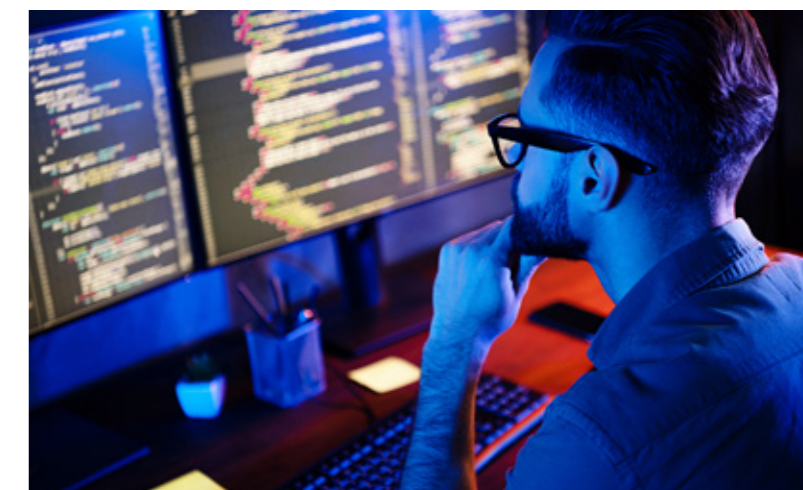
Наряду с этим институт реализует и другие перспективные проекты в области развития подвижного состава. Например, разрабатывает прескриптивную систему диагностики для электропоезда с уровнем автоматизации УА3 и УА4, а также создаёт лабораторную базу для тягового подвижного состава на водородном топливе.

## Инфраструктура

АО «ВНИИЖТ» уделяет значительное внимание вопросам развития инфраструктурного комплекса. Так, в прошлом году с целью консолидации усилий в этой области на базе института был создан единый научный центр «Инфраструктура» (НЦИ).

«Миссия НЦИ – формирование и реализация технической политики в области путевого и вагонного хозяйств, транспортного материаловедения, установления условий обращения поездов с целью развития и повышения эффективности перевозочного процесса, обеспечения безопасности движения», – рассказал заместитель генерального директора по вопросам путевого хозяйства и материаловедения АО «ВНИИЖТ» Алексей Сухов.

НЦИ разрабатывает технологии информатизации и автоматизированного управления



инфраструктурным комплексом ОАО «РЖД», выполняет работы по оптимизации системы технического обслуживания и ремонта элементов путевой инфраструктуры и подвижного состава. Также НЦИ занимается сопровождением разработки и постановки продукции путевой инфраструктуры и подвижного состава на производство, разработкой и обслуживанием нормативной документации в сфере инфраструктурного комплекса ОАО «РЖД», анализом и экспертизой причин аварий и разрушений деталей железнодорожной техники.

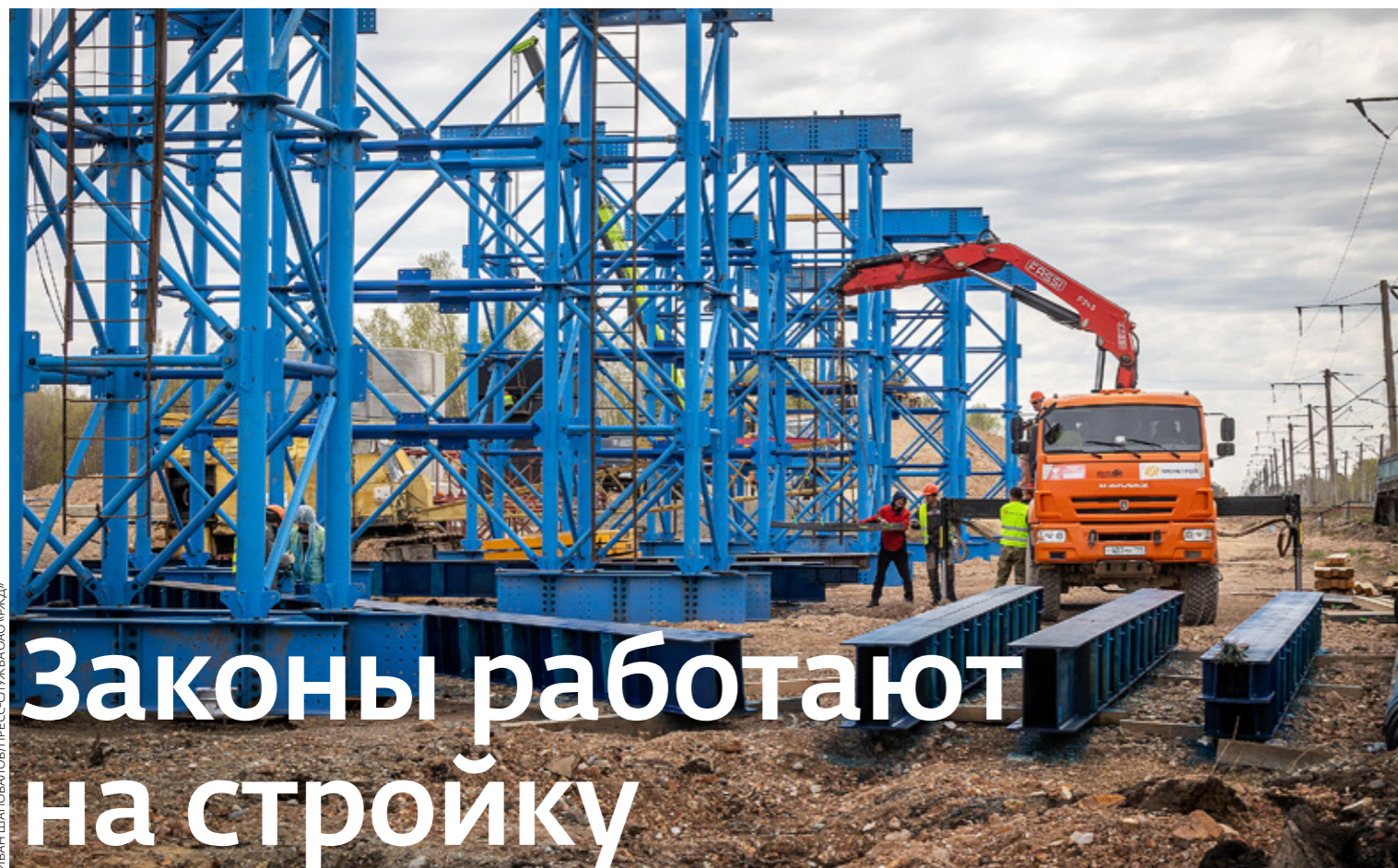
В числе важнейших проектов института, например, исследование воздействия на путь многосекционных локомотивов. Как объясняет Алексей Сухов, данная экспериментально-исследовательская работа проводится в целях обеспечения стабильного функционирования пути на горно-перевальных участках при реализации максимальных сил тяги и электродинамического торможения. «По результатам её выполнения должны быть установлены эксплуатационные нормативы продольных и поперечных сил, возникающих при проходе поездов с многосекционными локомотивами, а также установлены требования по усилению конструкции пути и схемы технического содержания пути на участках с повышенным силовым воздействием», – уточнил он.

Иллюстрация

АЛЕКСЕЙ АЛЕЕВ

**АО «ВНИИЖТ» реализует проекты в области инфраструктуры, технологий перевозочного процесса и логистики, программ цифровизации и трансформации**

# Восточный ПОЛИГОН»



ИВАН ШАПОВАЛОВ/ПРЕСССЛУЖБА ОАО «РЖД»

## Законы работают на стройку

Для реализации третьего этапа модернизации Восточного полигона нужна нормативная база

**Д**ля успешного завершения работ по третьему этапу модернизации Восточного полигона «Российским железным дорогам» необходимо продлить ряд законодательных норм в области строительства для ускоренного прохождения необходимых процедур по согласованию документации и, в свою очередь,

продолжить разработку собственной нормативной базы.

Третий этап модернизации Восточного полигона начнётся в 2025 году, но ОАО «РЖД» необходимо начать задельное проектирование 83 объектов до конца этого года, чтобы строители могли выйти на инфраструктуру с уже готовой и одобренной госорганами проектной документацией. Сейчас на проектирование выделено 9 млрд руб., до конца этого года ожидается

увеличение этой суммы. Сейчас проводится работа по ускорению прохождения документации в Главгосэкспертизе.

Как сообщил заместитель генерального директора ОАО «РЖД» по строительству Андрей Макаров, основная задача на этот год – добиться продления действия Федерального закона от 31 июля 2020 года № 254 «Об особенностях регулирования отдельных отношений в целях реализации приоритет-

ных проектов по модернизации и расширению инфраструктуры и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Этот документ дал возможность компании работать в природоохранной зоне Байкала и определил такие понятия, как «подготовительные работы», «временный ввод объекта» и ряд других.

«Если бы мы продолжили работу без этого закона, то у нас вряд ли что-нибудь получилось бы, – заметил Андрей Макаров. – Эту задачу поддержал и президент Владимир Путин, поэтому нам необходимо проработать этот вопрос с блоком правительства, который занимается строительным законодательством, и сделать, чтобы действие документа продлили до 2030-го, а лучше – до 2033 года, когда мы планируем закончить третий этап реконструкции БАМа и Транссиба».

Соответствующий перечень поручений правительству в отношении Восточного полигона дан президентом 30 декабря прошлого года, и его необходимо выполнить до 1 сентября 2024 года.

В прошлом году было принято 130 нормативных актов, касающихся деятельности строительного комплекса ОАО «РЖД», из них 23 – в декабре 2023 года (они вступили в силу в этом году).

Сейчас идёт работа и над внутренними документами ОАО «РЖД», которые призваны улучшить взаимодействие между заказчиками, проектировщиками и строителями. Необходимо добиться того, чтобы качество разработки самого проекта и вопросы

подготовки нормативной документации не вызвали вопросов у Главгосэкспертизы. Поставлена задача сделать так, чтобы проект организации строительства (ПОС), который определяет объёмы, сроки строительства, потребность в ресурсах, технологии и этапы организации работ и является неотъемлемым документом пакета для экспертизы, отвечал реальному уровню технологий сегодняшнего дня.

Часто железнодорожники и проектные институты вынуждены пользоваться старыми нормативами, и это не позволяет чиновникам оперативно и без серьёзных

стоимостных показателей проекта, которые требуют от нас Главгосэкспертиза. Пока, к сожалению, часто заказчики не требуют такого подхода от проектных институтов».

Кроме того, сейчас на сети остро стоит вопрос о вводе объектов капитального строительства в постоянную эксплуатацию, для чего создана специальная рабочая группа, состоящая из представителей дорог и эксплуатирующих организаций. На том же Восточном полигоне ряд объектов второго этапа работает по временной схеме, и их нужно закончить как можно скорее.

**Третий этап модернизации Восточного полигона начнётся в 2025 году, но ОАО «РЖД» необходимо начать задельное проектирование 83 объектов до конца года**

замечаний согласовывать документы.

«Жизнь внесла коррективы с точки зрения новой механизации, технологий и времени работы, но здесь есть и другой аспект в плане усложнения самого производства строительно-монтажных работ, – отметил Андрей Макаров. – Нам нужно в ПОСе показывать баланс, который позволит реально оценивать сроки строительства, строить транспортные схемы, технические решения. Это и даст возможность вписать-

Задачей рабочей группы станет своевременное принятие мер по устранению основных замечаний и контроль за вводом объектов в постоянную эксплуатацию. Здесь речь идёт о вопросах оформления земельных кадастров, регистрации имущества и других.

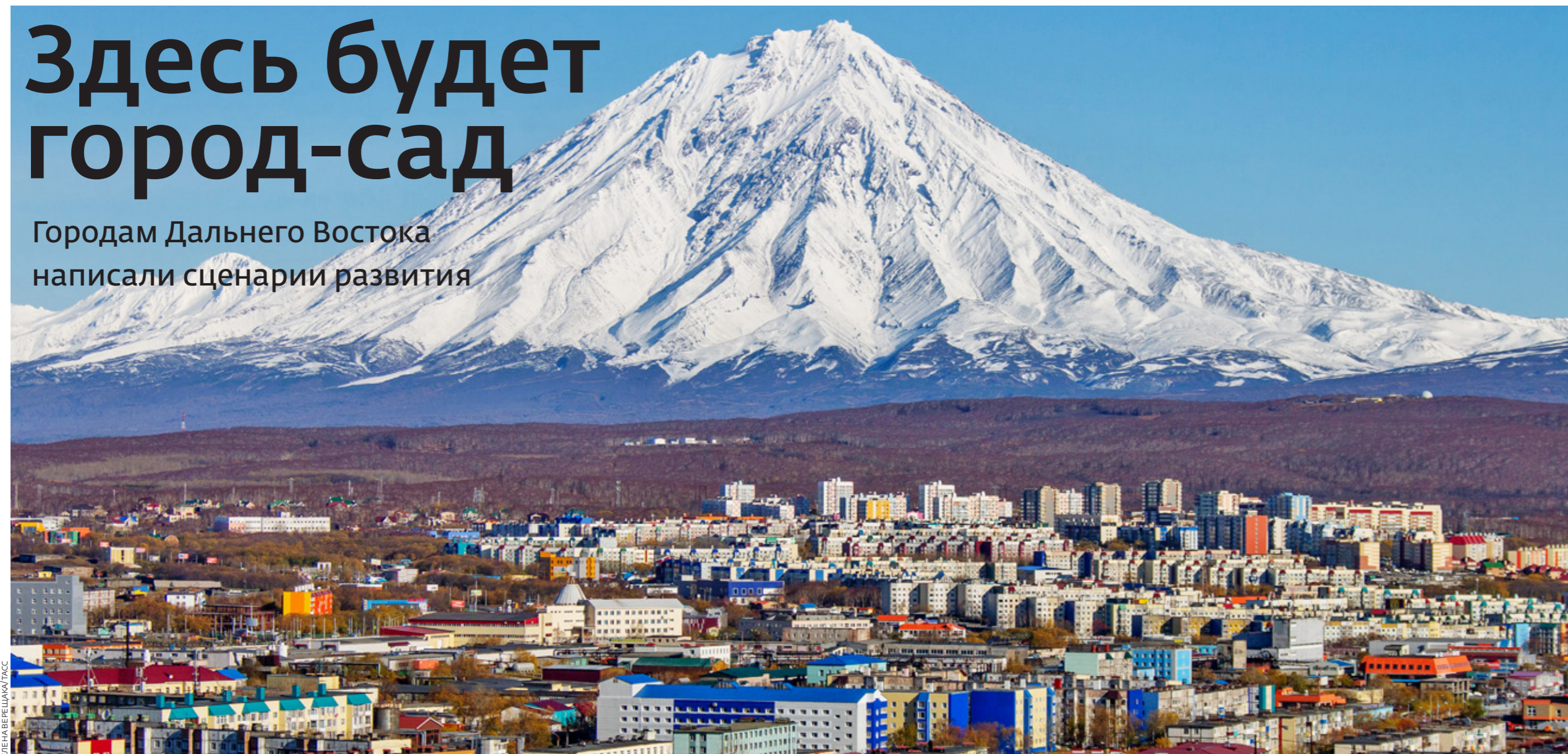
Рабочей группе также предстоит подготовить проект поручения по корректному учёту в отчётности тех объектов, которые ещё не введены в эксплуатацию.

ПУЛЬТ  
СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ



## Здесь будет город-сад

Городам Дальнего Востока  
написали сценарии развития



ЕЛЕНА БЕЛЦОВА/ТАСС

**В** России завершена работа по подготовке мастер-планов городов Дальнего Востока. Мастер-план – это гибкий документ, позволяющий оперативно отвечать на запросы общества и изменяющиеся экономические или социальные условия. На их основе впоследствии разрабатываются муниципальные программы и до-

кументы территориального планирования, а также градостроительные регламенты и нормы. Их реализация должна повысить качество жизни людей, развить перспективные отрасли экономики, создать новые рабочие места и дополнительные возможности для самореализации людей в этом удалённом от центра страны регионе. Какое место в планах отведено железной дороге, рассказывает «Пульт управления».

### Опорные точки

Президент России Владимир Путин в октябре 2021 года поручил Правительству РФ разработать долгосрочные планы (мастер-планы) комплексного социально-экономического развития городов Дальнего Востока. В итоговый список вошло 25 административных центров, которые формируют 22 агломерации.

В прошлом году были утверждены планы развития Читы, Улан-Удэ, Северобайкальска, Тынды, Южно-

Сахалинска, Петропавловска-Камчатского, Елизово, Корсакова и Артёма (см. «Пульт управления» № 10 (96), 2023).

Уже в этом году кабмин сообщил о завершении работы по остальным 16 мастер-планам, которые были утверждены специальным постановлением правительства.

Документы подготовлены для Анадыря, Арсеньева, Биробиджана, Благовещенска, Белогорска, Большого Камня, Владивостока, Комсомольска-на-Амуре, Краснокаменска, Нерюнгри, Находки, Магадана, Уссурийска, Свободного, Хабаровска и Якутска.

«Общий объём средств на все 22 агломерации (25 городов) вышел внушительным – 4,4 трлн руб. Но это на семь лет, и здесь применим принцип «есть слона по частям». Половина (2,2 трлн руб.) – это внебюджетные средства, главным образом на жилищное строительство. Благодаря льготной ипотеке спрос на недвижимость растёт, и Дальний Восток привлёк крупнейших застройщиков страны. Из второй половины <суммы> предусмотрены 668 млрд руб. из федерального и регионального бюджетов – это около

*В 16 утверждённых мастер-планах дальневосточных городов больше 10 масштабных мероприятий напрямую касается ОАО «РЖД»*

трети необходимых средств. Далее в каждом бюджетном цикле будем добавлять объекты по мере проектирования и готовности», – говорит министр РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики Алексей Чекунков. По его словам, развитие городов приоритизировано во всех финансовых инструментах развития Дальнего Востока.

«Это специальные казначейские кредиты, облигации «Дом.РФ», льготное финансирование ВЭБ.

# Восточный ПОЛИГОН



ВАЛЕРИЙ БЕКИШЕВ/ДВЖД



ИВАН ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

РФ, дальневосточная концессия», – сказал глава ведомства.

## С РЖД по пути

Модернизация транспортной и коммунальной инфраструктуры, обновление жилищного фонда, строительство социальных объектов, благоустройство территорий, развитие курортных зон – такие мероприятия предусмотрены в каждом плане.

Осуществить задуманное нельзя без развития железных дорог и железнодорожной инфраструктуры. В 16 утверждённых мастер-планах больше

10 масштабных мероприятий напрямую касается ОАО «РЖД».

К примеру, предстоит осуществить реконструкцию железнодорожных участков Урулюнгуй – Краснокаменск и Харанор – Приаргунск, построить железнодорожный мост через реку Аргунь, путепровод в районе села Птичник Биробиджанского района. Кроме этого, запланирован капитальный ремонт железнодорожного путепровода на 9178-м км ПК (станция Усурийск).

В планах крупных городов особое место отведено пассажирским перевозкам.

**Мастер-план – гибкий документ, позволяющий оперативно отвечать на запросы общества и изменяющиеся экономические и социальные условия. На их основе разрабатываются градостроительные регламенты и нормы**

Так, холдингу предстоит рассмотреть возможность запуска скоростного поезда по маршруту Комсомольск-на-Амуре – Хабаровск. А во Владивостоке, согласно утверждённому документу, должен получить развитие проект городской электрички.

На Дальневосточной железной дороге уже создана рабочая группа для организации новой схемы пригородного железнодорожного сообщения в границах Владивостокской городской агломерации. Представители подразделений, дирекций Дальневосточной магистрали и компании-перевозчика «Экспресс Приморья» на начальном этапе сформируют варианты решений реализации важного транспортного проекта для жителей краевой столицы.

«Цель проекта – снизить загруженность городских автодорог за счёт расширения сети маршрутов пригородного железнодорожного транспорта. Проект предусматривает строительство дополнительных посадочных платформ, создание перехватывающих парковок вблизи железнодорожных станций во Владивостоке и его пригородной зоне», – пояснили в пресс-службе ДВЖД.

Реализовывать проект планируется в несколько этапов с завершением в 2030 году.

«Дальнему Востоку и Арктике предстоит масштабная работа по реализации планов по обновлению городов. От разработки и утверждения мастер-планов мы перешли к их реализации. Как сделать это наиболее эффективно, как сформировать команды, как взаимодействовать с инвестором или застройщиком? Решение этих вопросов, а также подбор лучших практик – основа основ на пути к выполнению поручения президента», – считает директор Департамента развития территорий Корпорации развития Дальнего Востока и Арктики Андрей Коновалов.

## Дальше – больше

Федеральные власти также анонсировали подготовку мастер-планов для 16 опорных городов Арктики. Напомним, распоряжением правительства в конце прошлого года был утверждён их перечень. Территории должны стать базой для реализации экономических и инфраструктурных проектов.

Так, например, в составе Мурманской агломерации опорными пунктами стали города Мурманск и Североморск, а также Кольский муниципальный

район. В составе Архангельской агломерации – Архангельск, Северодвинск и Новодвинск. Также в число опорных пунктов вошли Нарьян-Мар, Новый Уренгой, Ноябрьск, Воркута, Норильск, Диксон, Певек и Анадырь.

Часть этих населённых пунктов, расположенных вблизи месторождений полезных ископаемых, станут базой для развития минерально-сырьевых центров, обеспечивающих развитие металлургической промышленности. В других городах и районах будут реализовываться приоритетные инвестиционные проекты, например создание транспортно-логистических центров.

«Разработка генплана занимает, как правило, длительный период. И в эту работу не всегда удаётся вовлечь все заинтересованные стороны, что сказывается в дальнейшем на реализации проектов. А мастер-план – более оперативный документ, на создание которого уходит гораздо меньше времени», – подчёркивает заместитель генерального директора Института Генплана Москвы Денис Власов.

**ПУЛЬТ**  
Виталий Маслюк



ИВАН ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»



БРОНИСТАВСУРИН/ИД «ГУДОК»

## Для людей есть дело

РЖД выступают на рынке труда широким фронтом

Согласно данным Росстата, в среднем за 2023 год уровень безработицы в России составил 3,2%. Это самый низкий показатель с 1992 года. Как ситуация на рынке труда отразилась на РЖД и какие решения приняты, рассказывает «Пульс управления».

### Дефицит ресурсов

«В Российской Федерации сложился рынок соискателя. В связи с этим возрастает роль кадровой политики компаний и профессиональной реализации, которую они могут предложить людям», – отметил министр труда и социальной защиты РФ Антон Котяков, обращаясь к участникам социального форума «Развитие человеческого потенциала как фактор устойчивого развития в условиях глобальных перемен». Мероприятие прошло 7 февраля в рамках Недели российского бизнеса Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП).

По опросам компаний – членов РСПП, в 2023 году дефицит кадров возглавил список наиболее острых проблем для бизнеса в России. Проблема наблюдается в большинстве компаний, принявших участие в опросе.

«Дефицит работников по всем профессиональным группам затрагивает в равной степени и крупные, и средние, и малые компании. Дисбаланс на рынке труда вынуждает работодателей повышать заработную плату, предоставлять дополнительные бонусы и соцпакеты как для привлечения специалистов из других компаний, так и для удержания имеющихся», – отметил президент РСПП Александр Шохин.

По его словам, сегодня необходимость оперативного решения задачи качественного кадрового обеспечения экономики страны возрастает многократно.

«В этой связи ключевым направлением становится глубокая модернизация системы профессионального и высшего образования, актуализация содержания образовательных программ, подготовка новых кадров, независимая оценка их квалификации, а также широкое вовлечение работодателей в реализацию таких проектов, как «Передовые инженерные школы» и «Профессионалитет», – сказал Александр Шохин.

Ситуация на рынке труда влияет и на деятельность ОАО «РЖД» как крупнейшего работодателя, подчеркнул во время Социального форума заместитель генерального директора компании Дмитрий Шаханов.



СЕРГЕЙ АВДУБЕВСКИЙ/ИД «ГУДОК»



СЕРГЕЙ АВДУБЕВСКИЙ/ИД «ГУДОК»

Вызовом для компании стал дефицит рабочих кадров, возрастающее значение восточных регионов, где необходимо сконцентрировать много сил и ресурсов, и как следствие – потребность в работниках строительных специальностей. «Мы понимаем, что точечных мер сейчас недостаточно, поэтому действуем именно широким фронтом. Расширяем количество инструментов и источников привлечения персонала, работая по пяти направлениям», – сказал Дмитрий Шаханов.

#### Смена образа

Для привлечения кадров компания изменила своё позиционирование на рынке труда, сформулировав концепцию: «РЖД – для людей дела». Кроме того, были чётко определены те преимущества, которые отличают РЖД от других ра-

ботодателей. Это масштаб, технологичность, возможности, а также Коллективный договор – лучший на рынке, с широким спектром льгот, которые распространяются на сотрудников, членов их семей и пенсионеров.

«В компании могут реализовать себя представители практически любой специальности. При этом речь идёт не только о профессиональной и карьерной самореализации, но и об интеллектуальных, творческих и спортивных возможностях. Этому способствуют регулярно проводимые в компании конкурсы и чемпионаты», – сказал Дмитрий Шаханов.

#### Доходная часть

Компания стремится обеспечить конкурентоспособную заработную плату. В прошлом году была трижды индексирована зарплата работников

РЖД, отраслевых учреждений здравоохранения и образования. Совокупный размер трёх индексаций составил почти 8%. С февраля этого года оклады досрочно (Коллективный договор предусматривает индексацию зарплат не реже двух раз в год, обычно в марте и октябре) проиндексированы на 4% – это выше, чем прогноз Минэкономразвития по инфляции.

#### Активный поиск

Третье направление связано с повышением эффективности подбора персонала. В РЖД создали

требуемым уровнем образования по железнодорожным специальностям. В этом году в рамках программы взаимодействия с вузами будет продолжена модернизация учебно-лабораторной базы университетов. В частности, планируется оснастить 16 аудиторий для подготовки специалистов хозяйства сигнализации, централизации и блокировки.

#### Забота о каждом

Пятое направление работы связано с социальной поддержкой работников. В РЖД расширили ком-

**В РЖД создали собственную базу кандидатов. Сегодня она насчитывает уже более 800 тыс. человек. На каждой дороге функционируют специализированные центры по подбору персонала. Они работают по принципу внутренних рекрутинговых агентств**

собственную базу кандидатов (в первую очередь в производственной сфере). Сегодня она насчитывает уже более 800 тыс. человек. На каждой дороге функционируют специализированные центры по подбору персонала. Они работают по принципу внутренних рекрутинговых агентств.

Посещаемость Карьерного портала, где публикуются все открытые в компании вакансии, составляет около 300 тыс. пользователей в месяц.

#### Целевой заказ

Ещё одно важное направление – работа со студентами. ОАО «РЖД» – крупнейший в стране заказчик целевого обучения. По итогам приёмной кампании 2023 года на обучение по договорам с компанией в отраслевые университеты был зачислен 5731 человек. Общее число студентов – целевиков холдинга составляет более 26 тыс. человек.

Университетские комплексы железнодорожного транспорта являются ключевыми партнёрами холдинга в обеспечении притока специалистов с

плекс мер корпоративной поддержки. Например, увеличен перечень профессий и должностей, представители которых могут проживать в жилом фонде компании.

С начала СВО в компании приняли меры поддержки участников СВО и членов их семей. **ПУЛЬТ**  
Виталий Маслюк



АЛЕКСАНДР САВЕРКИН/ИД «ГУДОК»

**Дефицит работников по всем профессиональным группам затрагивает крупные, средние и малые компании. Дисбаланс на рынке труда вынуждает работодателей повышать заработную плату, предоставлять дополнительные бонусы**





## Семейное счастье

РЖД укрепляют и сохраняют традиции



123RF/LEGION-MEDIA

**П**резидент РФ Владимир Путин 22 ноября 2023 года подписал указ о проведении в Российской Федерации Года семьи. Среди его ключевых задач – создание условий для рождения первых детей в молодых семьях, укрепление репродуктивного здоровья, поддержка многодетных семей, формирование здоровой

моды на многодетную семью. «Наша общая и, наверное, главная задача – возродить уважительное отношение к большой семье, способствовать укреплению семейных ценностей», – подчеркнула заместитель председателя Правительства РФ Татьяна Голикова. В ОАО «РЖД» в середине февраля был утверждён план мероприятий компании, которые пройдут в Год семьи. «Знаю, что на полигонах дорог работа уже развёрнута. Уверен, мы вместе сделаем качественный шаг

*Семья – это самая большая ценность человека, его опора. И мы всегда уделяли особое внимание поддержке семей железнодорожников. В 2024-м – Году семьи в Российской Федерации – на этом будет сделан особый акцент*

на пути поддержания и укрепления социальной стабильности в коллективе», – отметил во время итогового правления ОАО «РЖД» 14 февраля генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров.

План содержит девять разделов: льготы и гарантии, профилактическая медицина и благополучие семьи, повышение физической активности, информационно-коммуникационная кампания, культурно-просветительская деятельность, улучшение социальной инфраструктуры, поддержка многодетных семей, реализация мероприятий в рамках ранее утверждённых программ, традиции железнодорожных семей.

«Семья – это самая большая ценность человека, его опора. И мы всегда уделяли особое внимание поддержке семей железнодорожников. В этом году на этом будет сделан особый акцент, – говорит начальник Департамента социального развития ОАО «РЖД» Юлия Алексеева. – Традиции в РЖД – это и забота о ветеранах, преданность профессии, трудолюбие, наставничество, спорт, ЗОЖ, волонтерство. Всё это уже является неотъемлемой частью отраслевой культуры и наследия, которые помогают железнодорожникам передавать знания и опыт, сохранять преемственность поколений, уважать вклад каждого работника в общее дело».

Особое внимание будет уделяться многодетным семьям работников компании – они смогут претендовать на получение компенсируемого социального и бонусного пакетов.

В центрах социальных инициатив «Станция добра» планируется организовать Дни семьи. Для учеников лицеев компании и воспитанников Малых магистралей пройдёт конкурс проектов «Генеалогическое древо моей семьи», а также творческий конкурс «Моя семья».

Продолжится реализация проекта «РЖД: Шаг навстречу» по поддержке работников, воспитывающих

детей с ограниченными возможностями здоровья, и проект «Здравствуй, мама», направленный на повышение рождаемости. В рамках этого проекта будут созданы кабинеты женской консультации на базе ЧУЗ «РЖД-Медицина», где будут внедрены современные стандарты работы и новый регламент общения врача с беременной женщиной.

Чтобы работники могли всей семьёй провести время с пользой для здоровья, будут организованы спортивные фестивали «ЛокоЛето» и «ЛокоСемья», фитнес-туры выходного дня, онлайн-тренировки. В октябре состоятся мультиспортивные старты ОАО «РЖД» «Время Локо», где можно будет посоревноваться в баскетболе, гиревом спорте, лёгкой атлетике, плавании, пляжном волейболе.

Напомним, в мае 2023 года в ОАО «РЖД» было утверждено Положение о династиях железнодорожников. Документ ввёл дополнительные меры поддержки членов династий, а также предусмотрел создание реестра династий и проведение конкурса среди их представителей. В этом году планируется определить новый перечень номинаций конкурса и мер поддержки для потомственных железнодорожников. **ПУЛЬТ**

Виктория Гаджиева

### СПРАВКА

В ОАО «РЖД», как и в России, существует традиция каждый год ставить конкретную важную задачу и в ходе работы добиваться определённых результатов в этой сфере. К примеру, 2019 год в компании был объявлен Годом социального партнёрства, 2020-й – Годом единства, памяти и славы, 2021-й – Годом экологии, 2022 год стал Годом корпоративного волонтерства, а 2023-й – Годом здоровья. Этот год глава РЖД Олег Белозёров объявил Годом железнодорожных традиций.



АРХИВ/ИД «ГУДОК»

## Переход на новый уровень

В Дирекции тяги продолжает развиваться система наставничества

**В** Дирекции тяги (ЦТ) активно развивается система наставничества. Она была перезапущена в прошлом году. Подразделение стало одним из семи филиалов, где начали применять новый подход. Он включает в себя формирование реестра наставников

и обучение их необходимым компетенциям, внедрение итоговой оценки результативности наставнической работы в формате демодня.

### Участники пилотного проекта

В пилоте участвуют ЦТ, Центральная дирекция инфраструктуры, Центральная дирекция управления движением, «Трансэнерго», Центральная

дирекция моторвагонного подвижного состава, Центральная дирекция по ремонту пути и Дирекция скоростного сообщения.

«Процесс документального оформления профессионального наставничества (закрепление наставника, назначение даты демодня, подведение итогов) был переведён в автоматизированную форму. Это позволяет существенно уменьшить объёмы рутинной бумажной работы и сократить время подготовки отчётных документов», – рассказала Наталья Гундарева, заместитель начальника службы управления персоналом ЦТ.

В ЦТ отметили, что в 2023 году более 2500 работников эксплуатационных локомотивных депо успешно завершили работу с наставниками и прошли итоговую оценку навыков, что позволило им работать добросовестно, качественно и с соблюдением требований безопасности движения.

«В прошедшем году за значительный вклад в сохранение традиций наставничества в Дирекции тяги, высокий профессионализм и пре-

наставничества в дирекции, указаны навыки и качества, которыми должен обладать наставник, и ключевые моменты, связанные с мотивацией.

В конце прошлого года в ЦТ было утверждено Положение «О наставничестве отдельных категорий работников Дирекции тяги – филиала ОАО «РЖД». В нём закреплены существующие подходы к наставничеству, а также определена двухуровневая система мотивации наставников: выплата по завершении программы наставничества и поощрение по результатам дальнейшей деятельности наставляемого работника.

В подразделении рассчитывают, что это повысит качество наставничества и поспособствует повышению престижа наставнической деятельности, готовности наставников передавать свои знания и опыт, помогать коллегам.

«В первом полугодии 2024 года в Красноярске планируется проведение II Сетевой школы на-

## В первом полугодии 2024 года в Красноярске планируется проведение II Сетевой школы наставников – коммуникационного мероприятия по обмену опытом для лучших наставников

данность делу 99 лучших наставников стали обладателями заслуженных наград, из них шесть работников получили государственную награду – знак отличия «За наставничество». Звание «Наставник ОАО «РЖД» было присвоено 51 работнику, причём трое получили эту награду в декабре 2023 года из рук генерального директора – председателя правления ОАО «РЖД» Олега Белозёрова. Звание «Наставник Дирекции тяги» присвоено 42 работникам», – говорит Наталья Гундарева.

### Памятка наставника

Также в ЦТ была разработана Памятка наставника. В ней указаны основные цели и задачи

наставников – коммуникационного мероприятия по обмену опытом для лучших наставников. Мероприятие станет востребованной площадкой по обмену опытом между наставниками, отличной возможностью для приобретения новых знаний и расширения сети деловых контактов. Можно с уверенностью сказать, что система наставничества в локомотивном комплексе выходит на принципиально новый уровень, а передача опыта и знаний из поколения в поколение служит прочным фундаментом для будущих достижений и трудовых побед», – заключила Наталья Гундарева.

ИДУ01504

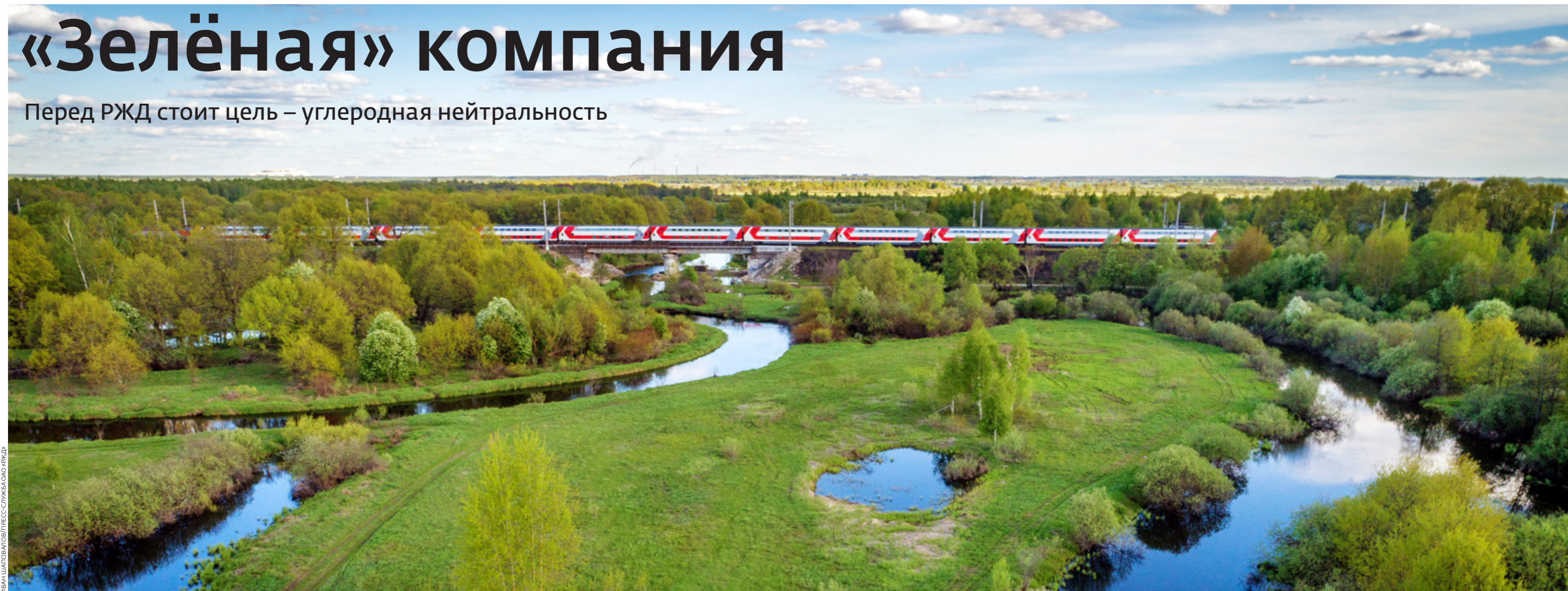
Дарья Чикиркина



Андрей Лисицын,  
начальник Департамента  
экологии и техносферной  
безопасности ОАО «РЖД»

## «Зелёная» компания

Перед РЖД стоит цель – углеродная нейтральность



ИВАН ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

**Х**олдинг формирует полную «зелёную» экономику: сохраняет лидерство по энергоэффективности и экологич-

ности перевозок, производя всего 1% от общего объёма вредных выбросов всеми видами транспорта. По оценкам на основании данных Международного энергетического агентства (МЭА, IEA) и Международного союза железных дорог (МСЖД, UIC), ОАО «РЖД» зани-

мает первое место по энергоэффективности грузовых и четвёртое место – пассажирских перевозок.

В ОАО «РЖД» обновлены Экологическая и Энергетическая стратегии компании до 2030 года и на перспективу до 2035 года, в которых сделаны особые акценты на при-

верженности устойчивому развитию и в особенности борьбе с изменением климата (подробно об этом в «Пульт управления» № 12, 2023).

### Экологический аспект

Задача перед всей страной и соответственно перед бизнесом –

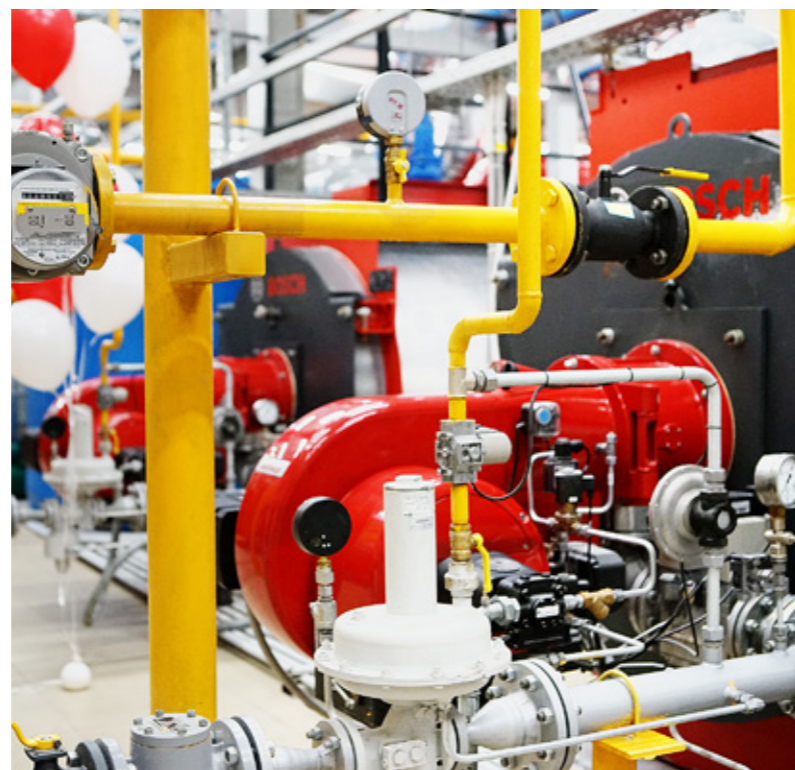
достигнуть не позднее 2060 года баланса между антропогенными выбросами парниковых газов и их поглощением в соответствии со Стратегией социально-экономического развития с низким уровнем выбросов парниковых газов до 2050 года (утверждена распо-

ряжением Правительства Российской Федерации от 29 октября 2021 года № 3052-р) и Климатической доктриной РФ (утверждена указом президента Российской Федерации от 26 октября 2023 года № 812).

С учётом установленной государством задачи в 2023 году была



МАКСИМ ГРИГОРЬЕВ



РОМАН ВЯТКИН/КВЖД

обновлена Экологическая стратегия компании, в ней закреплены ориентиры на развитие с потенциалом достижения углеродной нейтральности к 2050 году и конкретные цели по каждому отдельному направлению природоохранной деятельности.

Низкоуглеродное развитие ОАО «РЖД» стало одним из ключевых

направлений новой стратегии. Установлен целевой показатель по снижению удельных выбросов парниковых газов к 2035 году – 11% по сравнению с 2019 годом. Продуман целый комплекс мероприятий, направленных на достижение этой цели.

В первую очередь важно отметить, что основная доля выбросов

парниковых газов – 80% прямых и косвенных энергетических – это тяга поездов. Поэтому одними из ключевых мероприятий в области снижения выбросов парниковых газов являются электрификация железнодорожных путей и обновление подвижного состава. К 2035 году запланирована электрификация 11% длины неэлектрифици-

**В прошлом году была обновлена Экологическая стратегия компании, в ней закреплены ориентиры на достижение углеродной нейтральности к 2050 году и конкретные цели по каждому отдельному направлению природоохранной деятельности**

рованных линий, или 4,4 тыс. км путей. Данные меры снижают прямые выбросы.

В рамках обновления подвижного состава ведётся комплексная проработка сразу нескольких направлений внедрения низкоуглеродных технологий, включая поезда на водородных топливных элементах, газомоторные локомотивы и гибридные поезда.

Помимо этого реализуются мероприятия по снижению выбросов парниковых газов от стационарной энергетики. Это и программы обновления котельных путём перехода на газ и элек-

логические решения, например снижение выбросов парниковых газов путём перевода котельных энергии или контрейлерные перевозки, то есть транспортировку грузовых прицепов автотранспорта специальными поездами, что позволяет снизить выбросы парниковых газов путём перевода основного пути транспортировки с автомобильного на железнодорожный транспорт.

Совместно с научными организациями реализуется работа по определению пределов достижимости углеродной нейтральности

ствования системы обращения с отходами производства и потребления, снижению воздействия физических факторов на здоровье населения, ликвидации загрязнений и накопленного экологического вреда, восстановлению нарушенных локальных экосистем и сохранению природных экосистем и биологического разнообразия.

#### Социальный аспект

С учётом масштаба и географии деятельности ОАО «РЖД» особое внимание уделяет социальным вопросам. В холдинге трудятся

## Установлен целевой показатель по снижению выбросов парниковых газов к 2035 году – 11% по сравнению с 2019 годом

тричество, и внедрение возобновляемых источников энергии, в том числе геотермальной. Также реализуется ряд мероприятий в области повышения энергоэффективности движения, например совершенствование методов и технологии управления движением поездов, рекуперация энергии, минимизация мест ограничения скорости движения поездов.

В ОАО «РЖД» прорабатывается вопрос реализации компенсационных мероприятий, включая климатические проекты (это направление работы коррелирует с новой климатической доктриной страны). В настоящее время компания прорабатывает техно-

на железнодорожном транспорте. По результатам будут разработаны конкретные планы и мероприятия, которые дополнят текущую деятельность по стремлению к углеродной нейтральности и внесению своего вклада в климатическую повестку со стороны компании.

Снижение негативного воздействия на окружающую среду в целом – не менее важное направление экологической политики ОАО «РЖД». Оно включает различные мероприятия по снижению загрязнения атмосферного воздуха, рациональному водопользованию, внедрению принципов экономики замкнутого цикла в рамках совершен-

более 1% занятых в экономике страны, что предъявляет высокие требования к проводимой социально-кадровой политике.

В данном контексте особое внимание следует уделить такой теме, как охрана труда и производственная безопасность. Созданная в ОАО «РЖД» система управления охраной труда, внедрение новых элементов управления, реализация мероприятий по предупреждению случаев производственного травматизма позволяют ежегодно снижать уровень травматизма. Компания принимает следующие меры в области улучшения условий и охраны труда:

- обеспечение работников современными сертифицированными



БРОНИСЛАВ СУРИН/ИД «ГЛОБОС»

## Электронный курс «Управление устойчивым развитием компании» раскрывает историю формирования концепции устойчивого развития, принципы, основные направления, примеры кейсов для компаний и обычных людей

ми средствами индивидуальной защиты;

- сокращение производственного травматизма, в частности высвобождение работников из опасных зон производства и внедрение технических средств, направленных на предупреждение травматизма;
- снижение уровня профессиональной заболеваемости за счёт организации дорожных центров профессиональной патологии и экспертизы профессиональной пригодности.

### Обучение специалистов

Учитывая глобальные тенденции в области развития экологичного и социально ориентированного бизнеса и значительный передовой опыт ОАО «РЖД» в области соблюдения принципов устойчивого развития, с 14 ноября 2022 года в Корпоративном университете РЖД стартовало обучение по образовательной программе «Управление устойчивым развитием компании». За период 2022–2023 годов обучение успешно закончили 2007 руководителей и специали-

стов ОАО «РЖД». Общая удовлетворённость курсом составляет 9,2 балла.

Электронный курс «Управление устойчивым развитием компании» раскрывает историю формирования концепции устойчивого развития, принципы, основные направления, примеры кейсов для компаний и обычных людей. Курс выполнен в формате лонгрида, насыщен примерами из различных отраслей бизнеса, учитывает опыт ОАО «РЖД».

Он разработан Центром информационных технологий Корпоративного университета РЖД при взаимодействии с Департаментом экологии и техносферной безопасности ОАО «РЖД» (отдел координации деятельности по устойчивому развитию), а также с учётом мнения экспертов Департамента корпоративных финансов, Департамента социального развития.

### Открытость компании

Для подтверждения своей позиции в сфере устойчивого развития перед заинтересованными сторонами компания с 2014 года на ежегодной основе выпускает Отчёт об устойчивом развитии ОАО «РЖД». Так, в конце августа прошлого года под руководством Департамента экологии и техносферной безопасности был выпущен 9-й Отчёт об устойчивом развитии ОАО «РЖД» за 2022 год. Напомним, в компании этот год был объявлен Годом волонтерства. Эта идея поддержана в слогане «Проводники добра», интересных кейсах с личными историями конкретных волонтеров и описании важнейших волонтерских программ. А в 2023 году было проведено 3400 волонтерских мероприятий.

Отчёт об устойчивом развитии раскрывается в соответствии со стандартами Global Reporting Initiative (GRI), с учётом рекомендаций по раскрытию информации Совета по стандартам учёта в области устойчивого развития (SASB) для железнодорожной отрасли (TR-RA), рекомендаций по раскрытию публичными акционерными обществами нефинан-

совой информации, связанной с деятельностью таких обществ (приложение к Информационному письму Банка России от 12 июля 2021 года № ИН-06-28/49), рекомендаций по учёту советом директоров публичного акционерного общества ESG-факторов, а также вопросов устойчивого развития (Информационное письмо Банка России от 16 декабря 2021 года № ИН-06-28/96), руководством для эмитента Московской биржи «Как соответствовать лучшим практикам устойчивого развития», а также ожиданий основных российских ESG-рейтинговых агентств и лучших мировых образцов раскрытия нефинансовой информации.

Подробнее с отчётом можно ознакомиться в интерактивной версии (<https://company.rzd.ru/ru/9386>).

Отчёт 5 октября 2023 года прошёл независимую проверку (верификацию) у аудиторов на достоверность, точность, полноту и не-

противоречивость информации, а также соответствие требованиям стандарта отчётности в области устойчивого развития Глобальной инициативы по отчётности (GRI Standards 2021).

Анализ достоверности был проведён для таких существенных показателей деятельности, как обращение с отходами, энергоэффективность, производственный травматизм, условия труда, удовлетворённость пассажиров, обучение работников и коллективные договоры.

Результатом верификации отчёта стало заключение о независимом заверении и аналитическая записка, содержащая рекомендации по совершенствованию процессов учёта и отчётности по существенным показателям деятельности в области устойчивого развития. Данные материалы совместно с отчётом опубликованы на официальном сайте ОАО «РЖД» в разделе «Социальная ответственность».



ИВАН ШАПГОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»



## Прокачка навыков

В компании продолжает развиваться проект «HR-марафон|Практика»

**В** ОАО «РЖД» подвели итоги проекта «HR-марафон|Практика» за 2023 год. Регулярные вебинары для социально-кадрового блока проводятся Департаментом управления персоналом и Центром бренда работодателя и развития человеческого капитала (ЦБР) при поддержке Корпоративного университета РЖД. Проект был запущен в 2022 году, тогда в нём приняли участие более 5 тыс. человек. В 2023 году число онлайн-слушателей составило порядка 4 тыс. и более 2,5 тыс. человек посмотрели эфиры в записи.

«Очень важно, чтобы мы находились в едином информационном поле, оперировали одними и теми же понятиями независимо от должности и региона, – говорил на старте проекта заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрий Шаханов. – На вебинарах мы сосредоточимся на практических моментах, будем погружаться в ключевые HR-процессы, детально разбираться в инструментах, которые позволяют делать нашу работу более эффективной».

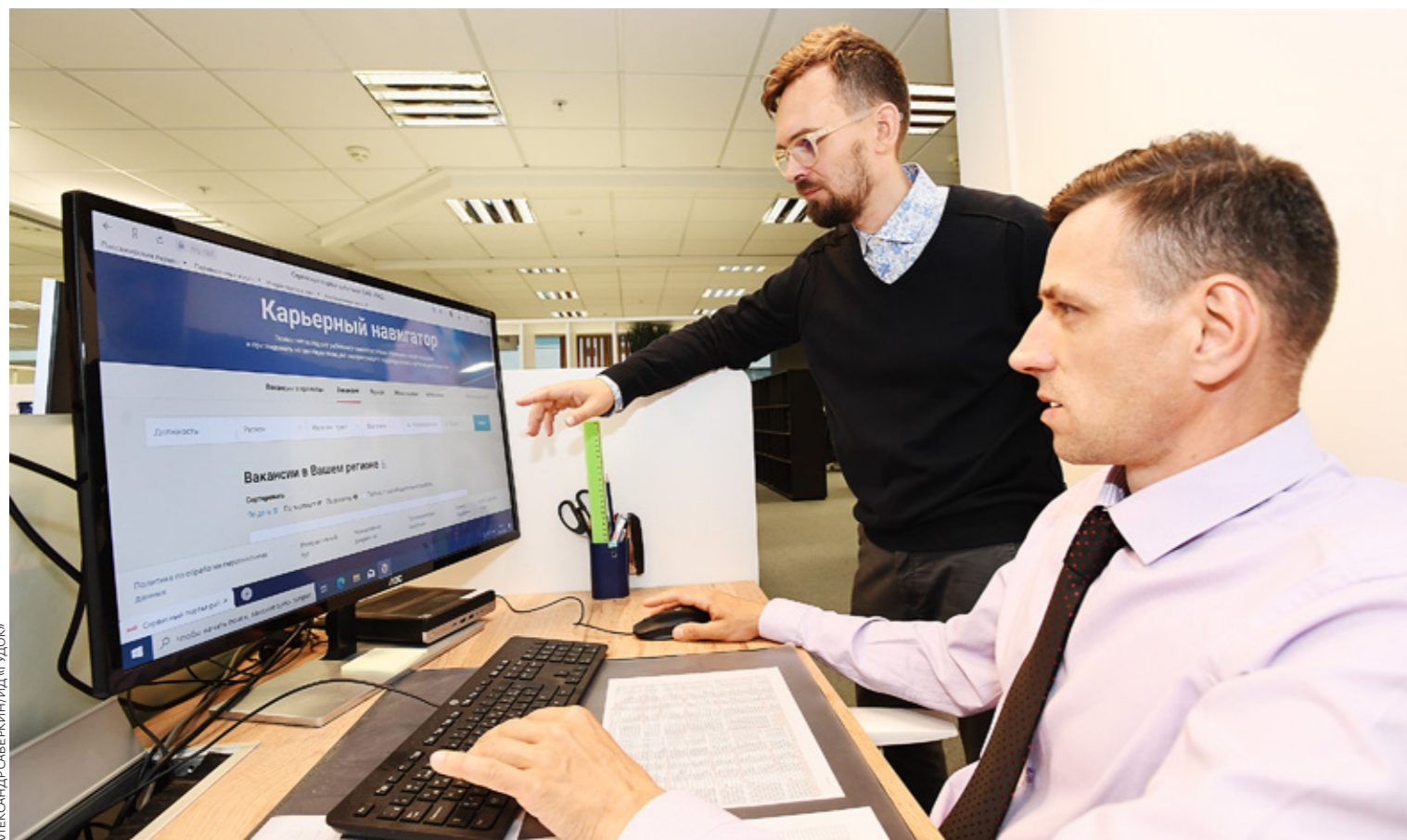
В 2023 года руководители кадрового блока провели пять тематических вебинаров: о ценностном предложении работодателя, об организации целевого обучения в отраслевых вузах, о признании заслуг работников, о Кодексе деловой этики в компании и о роли работников социально-кадрового блока в развитии культуры безопасности.

Темы выбирались с учётом их актуальности и необходимости информирования большой аудитории о новых проектах. Наибольший интерес у слушателей вызвали марафоны, посвящённые ценностному предложению работодателя и Кодексу деловой этики.

### Ценностное предложение работодателя

В ноябре 2022 года в ОАО «РЖД» утверждено ценностное предложение работодателя – те преимущества и возможности работы в РЖД, которые отличают компанию от других работодателей. Такой подход позволяет транслировать смыслы, которые понятны и близки молодёжи, – это масштабность задач компании и её вклад в развитие страны, технологичность продуктов и услуг, забота о людях и окружающей среде, возможности для роста и развития сотрудников. Первый вебинар 2023 года был посвящён концепции бренда работодателя и её применению на практике.

# Компетенции



АЛЕКСАНДР САВЕРКИН/ИД «ГУДОК»

Как рассказал начальник ЦБР Станислав Сугак, ОАО «РЖД» позиционируется на рынке труда как компания, которая присутствует практически во всех регионах, решает масштабные задачи и служит основой для экономического развития страны. Здесь раскрывают свои таланты люди тысячи разных профессий. При этом компания даёт возможность каждому работнику внести свой вклад в изменения, реализовать себя и выстроить успешную карьеру.

«Нам важно показать, что команда РЖД – это люди дела, которые нацелены на достижение результата, уверенно идут вперёд, развивают себя, а значит, развивают компанию, общество и страну», – пояснил Станислав Сугак.

Для всех информационных материалов о работе в РЖД, от объявлений до публикаций в социальных сетях, разработан единый стиль: используются определённая цветовая гамма, шрифты, визуальные об-

разы. А слоганы «РЖД – для людей дела» и «РЖД. Мы – люди дела» можно увидеть на рекламных конструкциях в городах и во время корпоративных мероприятий. В прошлом году ценностное предложение работодателя было внедрено во все коммуникации о работе в ОАО «РЖД». Также было проведено обучение основам бренда работодателя и ценностного предложения для работников социально-кадрового блока компании.

## Кодекс деловой этики

В июле 2023 года в ОАО «РЖД» был утверждён обновлённый Кодекс деловой этики (КДЭ). Это основной документ, определяющий нормы и правила поведения, которыми должен в своей работе руководствоваться каждый железнодорожник. Все нововведения, а также методы продвижения основных положений КДЭ среди работников обсуждались во время вебинара.

Кодекс закрепил позиционирование ОАО «РЖД» как работодателя «для людей дела» и шесть принципов корпоративной культуры, которые объединяет глагол «делаем». Принципы дают ответ на вопрос, какое поведение приветствуется и поощряется в компании, и служат ориентиром в нерегламентированных ситуациях, когда работнику необходимо принять взвешенное решение.

Также в новой версии документа появились правила поведения работников в публичном и цифровом пространствах. Например, запрещено использовать некорпоративные мессенджеры и IT-системы для выполнения рабочих задач и передачи конфиденциальной информации.

Предложения по улучшению работы подразделений следует отправлять по специальным корпоративным каналам обратной связи (например, в онлайн-приёмной руководителя на Сервисном портале и по горячей линии).

участием работников кадрового блока: обеспеченность персоналом, повышение знаний и навыков работников, материальная и нематериальная мотивация, а также проведение коммуникационных мероприятий.

Для информирования персонала в 2023 году были разработаны презентационные материалы и структура докладов по пяти принципам культуры безопасности. «В 2024 году мы планируем визуализировать оставшиеся четыре принципа, а также выпустить лифлеты и плакат по 9 принципам культуры безопасности», – рассказал Александр Воротнев.

## Итоги года

В январе текущего года для всех участников запущено итоговое тестирование по полученным знаниям, оно состоит из 35 вопросов. В нём приняли участие более 200 работников. Участники, набравшие максимальное количество баллов, пройдут в этом году стажировку в центральном аппарате управления компании.

**Команда РЖД – это люди дела, которые нацелены на достижение результата, уверенно идут вперёд, развивают себя, а значит, развивают компанию, общество и страну**

Для продвижения Кодекса применяются 3 направления мероприятий: информационные, обучающие и вовлекающие. «Нам было важно использовать как традиционные форматы, так и нестандартные подходы. Один из них – тематические онлайн-викторины, они помогают работникам изучить документ и лучше понять его смысл», – рассказал Станислав Сугак.

## Культура безопасности

Завершился цикл вебинаров 2023 года обсуждением продвижения культуры безопасности.

Заместитель начальника Департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Александр Воротнев рассказал об участии работников социально-кадрового блока в развитии культуры безопасности в ОАО «РЖД». Среди основных направлений работы он выделил четыре – с

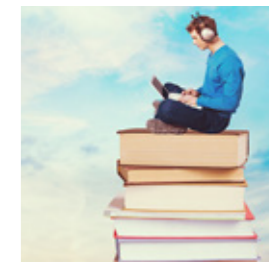
Результаты тестирования будут озвучены во время первого эфира «HR-марафона|Практика», который пройдёт в конце февраля 2024 года.

Напомним, что в прошлом году по итогам «HR-марафона|Практика» стажировку прошли 5 человек.

Проект активно развивается, в 2024 году запланировано проведение 9 марафонов. Предполагается обсуждать такие темы, как инструменты первичной адаптации, новые возможности Сервисного портала работника ОАО «РЖД», повышение уровня клиентского сервиса и операционной эффективности кадрового администрирования.

Все записи вебинаров «HR-марафона|Практика» доступны в Системе дистанционного обучения в направлении обучения «Управление персоналом».

Виктория Гаджиева



## В правовом поле

РУТ (МИИТ) развивает подготовку юристов для отрасли

**О**траслевые вузы развивают подготовку юридических кадров для транспортного комплекса страны. Учебные заведения открывают соот-

ветствующие образовательные программы, а также включаются в работу профессиональных правовых сообществ.

Согласно Концепции подготовки кадров для транспортного комплекса страны до 2035 года, важное место в образовательной и науч-

ной повестке отраслевых учебных заведений отведено вопросам транспортного права (в том числе совершенствованию нормативно-правовой базы отрасли). Как подчеркнул в ходе второй ежегодной конференции факультета права НИУ «Высшая школа экономики»

**Транспортное право – это специфичная правовая область, которая сочетает в себе системность и новации. Поэтому современный юрист должен знать не только теорию и законодательную базу, но и бизнес-процессы, быть креативным и эффективным профессионалом**

«Global Legal Skills: лидерство в юридической профессии, бизнесе и образовании» статс-секретарь – заместитель министра транспорта РФ Дмитрий Зверев, транспортное право – это специфичная правовая область, которая сочетает в себе системность и новации. Поэтому современный юрист должен знать не только теорию и законодательную базу, но и бизнес-процессы, быть креативным и эффективным профессионалом.

Железнодорожные вузы, отвечая на вызовы времени и запросы рынка труда, уделяют особое внимание подготовке юристов, обладающих специальными навыками для работы в транспортных компаниях, а также в правоохранительных органах на транспорте.

Например, Российский университет транспорта (МИИТ) заключил соглашение о сотрудничестве с Ташкентским государственным транспортным университетом в целях создания совместной образовательной программы «Международное транспортное право». Её появление обусловлено переориентацией грузопотоков на восток и развитием взаимоотношений с дружественными государствами – в этих условиях необходима качественная подготовка юристов-международников, ко-

торые будут обеспечивать правовую поддержку транспортной деятельности со странами Центральной Азии.

На системной основе реализуются и программы переподготовки для специалистов транспортной отрасли. Например, в прошлом году РУТ (МИИТ) заключил договор о повышении квалификации государственных служащих Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по программе «Организационно-правовые основы контрольной (надзорной) деятельности на транспорте». Она направлена на создание и обеспечение оптимального функционирования системы непрерывного профессионального образования должностных лиц, осуществляющих

полномочия по контрольно-надзорной деятельности в сфере безопасности на транспорте. Обучение по программе прошли уже 3000 сотрудников.

РУТ (МИИТ) намерен укреплять свои позиции в сфере подготовки юридических кадров благодаря вступлению в прошлом году в Ассоциацию юридических вузов России. Соответствующее свидетельство президент ассоциации Сергей Бабурин вручил директору Юридического института Евгению Нестерову в ходе недавней международно-практической конференции «Реализация конституционного принципа экономической, политической и социальной солидарности: вопросы теории и практики».

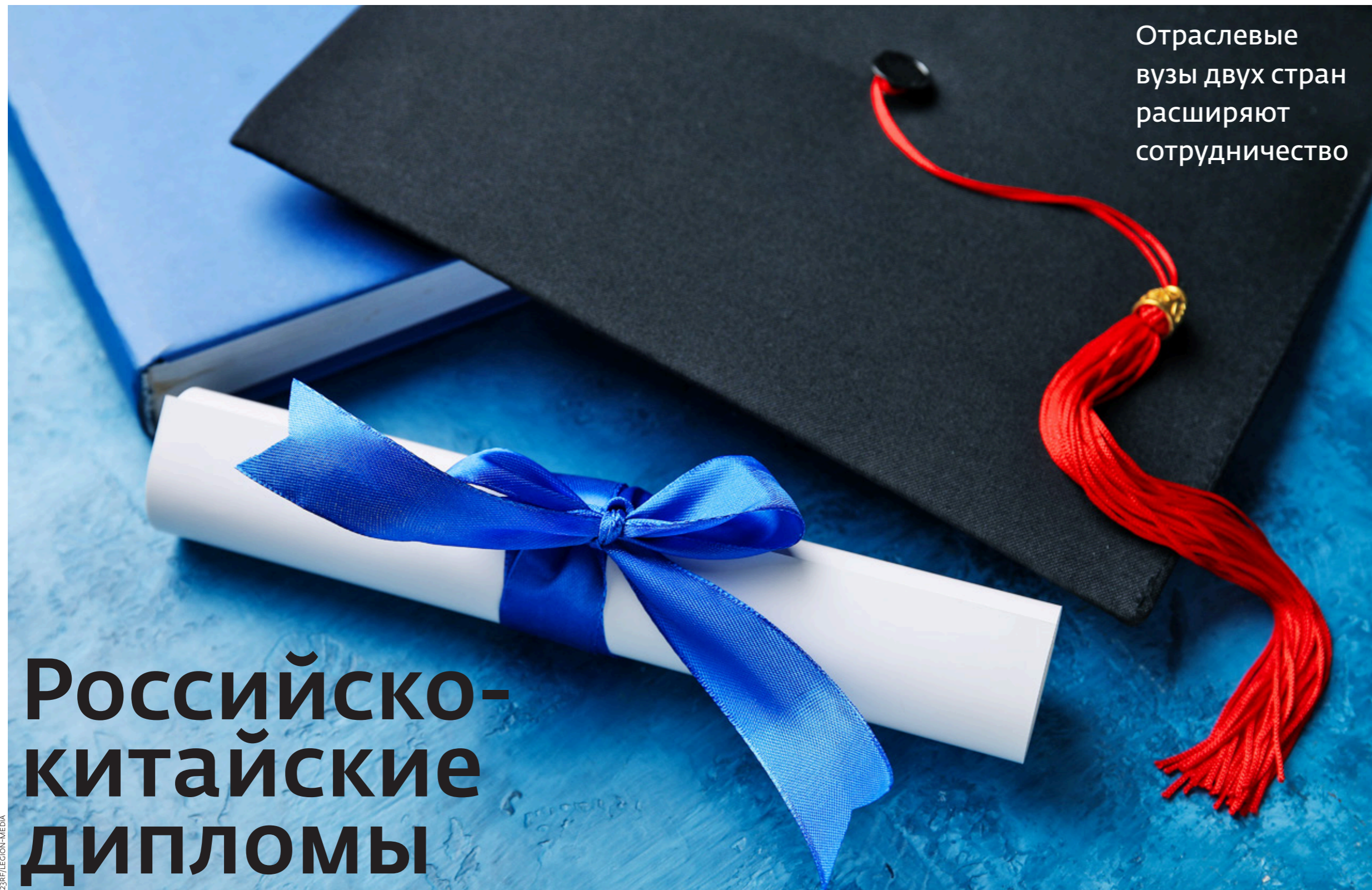
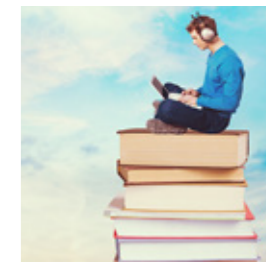
**ПУЛЬТ**  
Юлия Антис

### СПРАВКА

Ассоциация юридических вузов была основана 16 февраля 1996 года. Сегодня она объединяет более 190 учебных заведений, в числе которых Московский государственный юридический университет им. О.Е. Кутафина (МГЮА), Новгородский государственный университет им. Ярослава Мудрого (НовГУ), Российский государственный университет правосудия (РГУП), Российский новый университет (РосНОУ) и другие.

Совместная работа членов ассоциации направлена на участие в разработке стандартов, примерных программ для всех уровней юридического образования, на совершенствование процесса подготовки юристов высшей квалификации; осуществление общественного контроля за качеством юридического образования.





Отраслевые вузы двух стран расширяют сотрудничество

## Российско-китайские дипломы

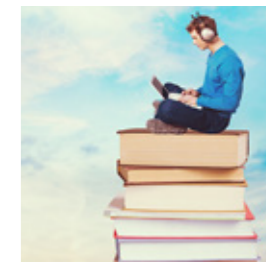
**С**ближение России и Китая происходит по многим направлениям, в том числе в области науки, инноваций и образования. Так, университеты двух стран активно разрабатывают совместные образовательные программы. В эту работу включены и отраслевые учебные заведения.

Партнёрские отношения между двумя странами развиваются по таким направлениям, как академические и студенческие обмены, совместные научные исследования, программы двойных дипломов.

«Развитие отношений с Китаем, вообще восточным направлением, имеет огромный потенциал и в ближайшие несколько лет будет набирать обороты как в области научного сотрудничества, так и во взаимодействии в области образования. Это касается всего – стажировок преподавателей, мобильности студентов, совместных программ и, конечно, совместных научных проектов», – отметил ранее министр науки и высшего образования РФ Валерий Фальков.

В январе этого года Российский университет транспорта (МИИТ) и Даляньский университет информатики NEUSOFT подписали соглашения о разработке и реализации совместных образовательных программ в области информатики и вычислительной техники, информационных систем и технологий. «Получение профессиональных IT-компетенций переходит на качественно новый уровень, осуществляя образовательный процесс в кооперации с флагманом развития цифровизации – Китайской Народной Республикой», – подчеркнул директор Института управления и цифровых технологий РУТ (МИИТ) Сергей Вакуленко.

Программа «Информатика и вычислительная техника» (профиль «Технологии разработки программного обеспечения») ориентирована на подготовку специалистов в области разработки программного обеспечения широкого профиля: начиная от классического системного программного обеспечения и заканчивая сложными веб-платформами и мобильными приложениями. Особый упор в обучении будет сделан на развитие практических навыков студентов и разбор актуальных задач, которые встречаются в IT-сфере. Будущие специалисты познакомятся с методами и подходами в разработке программных продуктов, изучат актуальные языки программирования (Java, Kotlin, Python, C#, JavaScript), современные базы данных (MS SQL, PostgreSQL, Oracle, MongoDB). От-



Евгений Сурин / ИД «УДОК»

дельным аспектом станет изучение дисциплин, связанных с администрированием, DevOps-инжинирингом, сетевыми технологиями.

По направлению «Информационные системы и технологии» (профиль «Информационные системы и технологии на транспорте») будет осуществляться подготовка специалистов, обладающих знаниями и компетенциями, необходимыми для создания (на основе современных цифровых технологий) высокоэффективных информацион-

ных систем различных типов (автоматизированных систем управления, информационно-аналитических систем, систем передачи данных) для организаций и предприятий транспортной отрасли как России, так и Китая. Профессиональная деятельность таких специалистов нацелена на создание цифровых систем, разработку баз данных и бизнес-логики, в том числе средств информационной аналитики и интеллектуальной поддержки принятия решений, создание

**Получение профессиональных IT-компетенций переходит на качественно новый уровень, осуществляя образовательный процесс в кооперации с флагманом развития цифровизации – Китайской Народной Республикой**

**Взаимодействие с китайскими партнёрами в сфере образования носит взаимовыгодный характер и направлено на расширение международного сотрудничества двух стран. По всем вопросам сотрудничества выработана единая позиция**

прикладного и общесистемного программного обеспечения, а также эксплуатацию информационных систем (решение проблем обеспечения качества данных, надёжности функционирования, информационной безопасности системы).

Обучение по программам будет реализовано на основе совместного учебного плана.

Первые два года студенты будут проходить подготовку в России (на кафедре «Цифровые технологии управления транспортными процессами» Института управления и цифровых технологий РУТ (МИИТ), а далее – в Китае. «Выпускники, успешно освоившие программу обучения, получат два государственных диплома, что позволит им иметь значительное конкурентное преимущество на IT-рынке», – отметили в РУТ (МИИТ).

РУТ (МИИТ) развивает сотрудничество и с другими вузами КНР. Среди партнёров российского университета Пекинский транспортный университет, Шицзячжуанский железнодорожный технический институт, Пекинский объединённый университет и Цзилиньский железнодорожный профессионально-технический институт. Не отстают от заданной тенденции и другие транспортные вузы России. Так, в международном активе Самарского государственного университета путей сообщения (СамГУПС) соглашения о сотрудничестве с Шэньсийским железнодорожным профессионально-техническим институтом и Ляонинским железнодорожным институтом. Документами предусмотрен академический обмен студентами и преподавателями. Вузы также реализуют совместные образовательные программы по таким специальностям, как «системы обеспечения движения

поездов», «наземные транспортно-технологические средства», «подвижной состав железных дорог», «строительство железных дорог, мостов и транспортных тоннелей». «Взаимодействие с китайскими партнёрами в сфере образования носит взаимовыгодный характер и направлено на расширение международного сотрудничества двух стран. По всем вопросам сотрудничества выработана единая позиция, достигнуты позитивные договорённости по развитию образовательного и научного потенциала вузов. Обмен педагогическими практиками между вузами является необходимым условием для продвижения и реализации совместных программ научно-исследовательской направленности, а также для создания новых технологий и инноваций», – рассказал ректор СамГУПС Максим Гаранин.

**ИТАКО**

Юлия Антич

## СПРАВКА

Российские отраслевые университеты сотрудничают с китайскими коллегами системно. В 2014 году по инициативе представителей ведущих учебных заведений двух стран образована Ассоциация ректоров транспортных вузов России и Китая. В настоящий момент в её состав входит более 140 участников. Ежегодно организуются форумы ассоциации, на последнем из них (состоялся в ноябре прошлого года в рамках «Транспортной недели») стороны договорились о развитии совместных образовательных программ, создании банка академической мобильности, а также организации цифрового портала, где студенты, преподаватели и исследователи смогут обмениваться знаниями, опытом и информацией о возможностях, которые предлагают транспортные вузы.



123RF/LEGIION-MEDIA

## Энергия ЖИЗНИ

Наступает время  
пробуждения  
и новых свершений

123RF/LEGIION-MEDIA

**У** некоторых людей с приходом весны прибавляются силы, появляется энергия и улучшается настроение. А бывает наоборот: человек чувствует себя уставшим, постоянно хочет спать и хандрит. Почему так бывает, разбирался «Пульт управления».

### Пик хандры

Традиционно считается, что пик весенней хандры приходится на март. Это связано с тем, что в большинстве регионов России первый месяц весны по сути является продолжением зимы. Именно в это время организм основательно устаёт от нехватки ультрафиолета, витаминов, холода и всего, что приносит с собой зима. По словам психосоматолога Екатерины Тур, в такие периоды люди часто испытывают весеннюю хандру. Она может проявляться разными симптомами: ухудшением настроения, усталостью, потерей интереса к повседневным делам, снижением активности. Также могут выпадать волосы, ломаться ногти, кожа становится сухой. Если симптомы длительное время не проходят и начинают мешать обычной жизни, стоит обратиться к специалисту.

«Не всем людям весна приносит только положительные эмоции. У некоторых весеннее время года вызывает чувство грусти и меланхолии, известное как весенняя хандра. Это может быть связано с изменением биоритмов и сезонными расстройствами, которые встречаются у ряда людей. Также для некоторых весна ассоциируется с прошлыми неудачами или потерями, что вызывает негативные эмоции», – говорит Екатерина Тур.

Многие специалисты отмечают, что обострение весенней хандры часто связано с недовольством собой и грустью. «На это у каждого есть свои причины. Когда весна ассоциируется с негативными воспоминаниями, на фоне всеобщего подъёма особенно остро ощущается чувство одиночества, собственная нереализованность. То есть ещё ярче подсвечиваются те моменты неудовлетворённости своей жизнью, на которые можно было прикрывать глаза зимой. До весны было внутреннее обоснование жалеть себя, страдать, бездействовать и объяснять себе это



123RF/LEGION-MEDIA

**У некоторых весеннее время года вызывает чувство грусти и меланхолии, известное как весенняя хандра. Это может быть связано с изменением биоритмов и сезонными расстройствами, которые встречаются у ряда людей**

осенне-зимней депрессией», – считает психолог Виктория Шидлова.

Побороть весеннюю хандру помогут несколько простых правил.

- 1) **Здоровый сон.** Если вам не хватает сил и энергии, то ложитесь спать раньше. Чтобы сделать свой сон лучше, рекомендуется за 2–3 часа немного прогуляться или принять тёплую ванну. Также нужно проветрить спальню и почитать умиротворяющую литературу.
- 2) **Перейти на весеннюю витаминную диету.** Вместо плотного зимнего меню можно перейти на лёгкую весеннюю, с преобладанием фруктов, овощей, рыбы и морепродуктов еду. Можно добавить в рацион полезные специи, сухофрукты и орехи. При этом специалисты не рекомендуют в период весенней хандры садиться на низкокалорийную диету.
- 3) **Больше двигайтесь.** Запишитесь на плавание, йогу или попробуйте скандинавскую ходьбу. Даже лёгкие прогулки после работы помогут чувствовать себя лучше. «Как справиться с весенней хандрой? Во-первых, важно проводить побольше времени на свежем воздухе, наслаждаясь природой и солнцем. Физическая активность также поможет улучшить настроение. Важно также следить за своим питанием и употреблять продукты, богатые витаминами и микроэлементами, так как они способствуют улучшению настроения», – резюмирует Екатерина Тур.

**Приходит время – люди головы теряют, и это время называется «весна»**

Не все люди подвержены весенней депрессии. Многие с первыми весенними днями чувствуют прилив сил и энергии. Как рассказала Екатерина Тур, это связано с тем, что после долгой зимы, когда природа спит, приходит долгожданное пробуждение. Деревья начинают распускать почки, цветы появляются на газонах, птицы возвращаются из тёплых стран. Всё это создаёт особую атмосферу, которая оказывает влияние на наше настроение и эмоциональное состояние.

«Большинство людей замечают, что весной их настроение улучшается, они чувствуют весенний подъём. Это связано с рядом факторов. Во-первых, солнечные лучи становятся ярче и теплее, что способствует выработке гормона счастья – серотонина.

**В это время природа расцветает, световой день становится длиннее, на улице пахнет свежестью, и вместе с этим люди выходят из зимней спячки и становятся более активными. Как будто вместе с природой мы обновляемся, наполняем новой энергией жизни**

Этот гормон отвечает за наше настроение и чувство удовлетворения. Поэтому чем больше солнечного света мы получаем, тем счастливее мы чувствуем себя», – говорит она.

Помимо этого, психосоматолог считает, что весенняя активность связана с уровнем мелатонина (гормон сна и отдыха). Весной он снижается, и это помогает нам чувствовать себя бодрее и энергичнее.

«Весенний подъём – это физиологическая реакция на улучшение погоды и изменение условий жизни», – говорит Екатерина Тур.

Как говорит Виктория Шидлова, многие люди с приходом весны буквально выходят из зимней спячки. «В это время природа расцветает, световой день становится длиннее, на улице пахнет свежестью, и вместе с этим люди выходят из зимней спячки и становятся более активными. Как будто вместе с приро-

дой мы обновляемся, наполняем новой энергией жизни. Мы действительно очень зависим от солнечного света и тепла, поэтому весной обновляемся вместе с природой. Новые планы, новые идеи, новые отношения, новый гардероб, новый имидж – это всё то, что особенно хочется делать после затяжной серости, слякоти и морозов», – говорит она.

Но также психолог отмечает, что не всегда наши пики активности и перепады настроения зависят от погоды.

«На самом деле, как у природы нет плохой погоды, так и у человека. Да, мы не можем быть постоянно в состоянии счастья и радости. И в жизни случаются разные трудности, неприятности. После дождя выходит солнце, а после лета наступает осень, но всё это временно, и только от вас зависит ваше настроение,

уровень энергии и жажда жизни. Можно быть счастливым и в дождливую погоду, а можно несчастным в самый солнечный и тёплый весенний день. Поэтому сфокусируйтесь на себе. Подумайте, что ещё вас наполняет энергией, кроме времён года (ваша работа, близкие, хобби, друзья, время с собой) и постоянно следите за тем, чтобы ваша батарейка не села», – говорит Виктория Шидлова.

«Весна – это время возрождения и новых возможностей. Важно помнить, что каждый человек уникален и его эмоциональное состояние может варьироваться в зависимости от времени года. Главное – быть внимательными к своему организму и уделять время самому себе, чтобы справиться с любыми эмоциональными переживаниями и насладиться прекрасной весенней атмосферой», – заключила Екатерина Тур.

Дарья Чикиркина



ПЕТР КОВАЛЕВ/ТАСС

## Хранить вечно

Сохранить прошлое, чтобы обеспечить будущее

**О**тмечаемое в этом году 50-летие с начала строительства БАМа подразделения исторического наследия Дальневосточной и Восточно-Сибирской дорог встретят обновлёнными тематическими экспозициями. Как рассказали в Центре научно-технической информации и библиотек (ЦНТИБ), решение о таких обновлениях были приняты главой РЖД ещё в 2019 году, сразу после празднования 45-летия начала строительства БАМа.

### Системная работа

Историческое наследие – это не просто даты в календаре, свидетельствующие о событиях прошлого. Это собираемые специалистами архивы данных и реликвии, выстроенная музейная инфраструктура, способная представить в доступной форме картину прежнего мира, донести её до современников и передать будущим поколениям. В ОАО «РЖД» эта работа выстроена на системной основе, находится под контролем руководства компании.

Работа по сохранению истории основывается на Концепции развития деятельности по сохранению исторического наследия ОАО «РЖД», принятой в 2020 году, в соответствии с Положением о деятельности ОАО «РЖД» по сохранению исторического наследия железнодорожного транспорта, утверждённым ге-

дия на уровне железных дорог, 37 линейных подразделений по сохранению исторического наследия, 16 открытых экспозиционных площадок натурального подвижного состава, более 250 комнат боевой и трудовой славы, выставочный экспозиционный зал ЦНТИБ на Рижском вокзале в Москве», – рассказывает начальник отдела информационного обеспечения технического регулирования и метрологии ЦНТИБ Эльвира Белоусова.

Исходя из требований федерального законодательства, в 2017 году музеи были переименованы в подразделения по сохранению исторического наследия ОАО «РЖД». Впрочем, железнодорожники продолжают между собой называть эти структуры музеями. Общий музейный фонд РЖД насчитывает более 400 тыс. экспонатов, из которых 890 единиц – образцы исторической

**Общий музейный фонд РЖД насчитывает более 400 тыс. экспонатов, из которых 890 единиц – образцы исторической техники и элементов инфраструктуры, выставленные на открытых экспозиционных площадках**

неральным директором – председателем правления компании Олегом Белозёровым. Курирует данное направление заместитель генерального директора – главный инженер ОАО «РЖД» Анатолий Храпцов.

С 2019 года действует программа сохранения культурно-исторического наследия ОАО «РЖД». За период действия программы в экспозиционное состояние приведено более 300 единиц исторического подвижного состава, отреставрировано 33 экспоната, закуплено 392 единицы экспозиционного оборудования, 64 исторически ценных экспоната, обновлены 10 экспозиций в подразделениях, в 13 подразделениях проведён капитальный ремонт и благоустройство территорий.

«Сегодня на сети функционируют Музей железных дорог России в Санкт-Петербурге, 16 центральных подразделений по сохранению исторического насле-

техники и элементов инфраструктуры, выставленные на открытых экспозиционных площадках.

Только в Музее железных дорог представлено около 24 тыс. экспонатов и 121 единица уникального подвижного состава. С момента открытия его посетили более 1,5 млн человек. Общее число посетителей подразделений по сохранению исторического наследия только в течение 2023 года достигло более 250 тыс. человек, что на 25 тыс. человек больше, чем 2022 году.

Подразделения компании используют имеющиеся музейные ценности для воспитательной работы с коллективами, привлечения в сферу РЖД школьников и студентов, увеличения популярности железнодорожного транспорта среди жителей страны.

«Знакомство работников с богатой историей, осознание причастности к великому прошлому и настоящему российских железных дорог и их инфраструк-



турного комплекса является мощным стимулом укрепления коллективов, сильнейшей нематериальной мотивацией к качественному исполнению своих обязанностей», – говорит заместитель начальника Центральной дирекции инфраструктуры по кадрам и социальным вопросам Дмитрий Горлевский.

«История моторвагонного комплекса – наше достояние, предмет гордости, возможность воспитания патриотических чувств в новых поколениях железнодорожников, средство профессиональной ориентации школьников и студентов», – отмечает заместитель начальника Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава по кадрам и социальным вопросам Марина Гудова.

## Ценные экспонаты

В региональных музеях собрано множество ценнейших исторических реликвий. Так, в музее Амурского моста, созданном на открытой площадке в Хабаровске в 2010 году, первым экспонатом стал 127-метровый пролёт моста образца 1916

года, демонтированный в 2000 году в ходе реализации первой очереди реконструкции мостового перехода через реку Амур. Это сохранённый целиком образец фермы конструкции профессора Лавра Дмитриевича Проскуракова с однораскосной решёткой и полигональным верхним поясом, получившей Гран-при – Большую золотую медаль Всемирной выставки технических достижений, проходившей в 1900 году в Париже.

В музее Жилёвской дистанции пути представлена копия телеграммы Его Императорского Величества от 21 января 1900 года. Там же хранится часть рельса, выпущенного в 1878 году и уложенного на одном из участков дистанции.

В экспозицию открытого музея Архангельской дистанции сигнализации, централизации и блокировки вошли первые устройства СЦБ и связи, релейное оборудование и приборы КТСМ, элементы системы диспетчерской централизации прошлых лет.

В музее истории Котласского вагонного депо, открытом в 1987-м и переоборудованном в 2016 году, можно увидеть Знак к 50-летию образования

СССР, сделанный из чистого серебра весом до 3 кг, с колосками на гербе из чистого золота. Этот знак был вручен изготовлен на Монетном дворе.

Самый старый экспонат в экспозиции музея вагонного депо Исакогорка – угломер немецкого производства 1936 года выпуска. Его передал пенсионер, бывший слесарь по ремонту подвижного состава Александр Обоев. Угломер принадлежал его отцу, слесарю Юрию Тряпицыну.

В работающем более 40 лет музее моторвагонного депо Первая Речка во Владивостоке установлены головной и моторный вагоны электропоезда серии ЭР9 – первого прибывшего в депо электропоезда. Там же представлен масштабный проект паровозного депо Первая Речка по состоянию на 1909 год.

Но всё же основное содержание подразделений по сохранению исторического наследия – это истории лучших работников, которыми заполнены залы музеев и комнат. Биографии, фотографии, награды, рассказы о ратных и трудовых подвигах заставляют нынешних сотрудников стремиться соответствовать великим предшественникам.

В Год семьи и железнодорожных традиций, которым объявлен 2024-й в ОАО «РЖД», повышенное внимание уделяется железнодорожным династиям, о которых также много информации в подразделениях компании. Так, в музее моторвагонного депо Куровская в книге «Трудовые династии» отмечено около 200 труженников коллектива, общий стаж работы которых составляет 4000 лет.

## В музее Жилёвской дистанции пути представлена копия телеграммы Его Императорского Величества от 21 января 1900 года

В музее моторвагонного депо Санкт-Петербург-Финляндский расположен макет головной части электропоезда ЭР2К.

## Зашивка золотого звена

Создаются музеи и на уровне центральных дирекций. Например, в этом году центральное место музейной экспозиции, находящейся в Центральной дирекции по ремонту пути (ЦДРП), занимают экспонаты, посвящённые юбилею начала строительства БАМа, самым заметным из которых является свидетельство о зашивке золотого звена на звеносборочной базе строительно-монтажного поезда № 581 в 1984 году.

«На этом предприятии трудилось не одно поколение семьи начальника производственного отдела ЦДРП Андрея Бобрыша. Его семейный архив открыт к посещению для всех желающих», – сообщила заместитель начальника хозяйственного отдела ЦДРП Инна Лунькова.

«Народ, не помнящий своего прошлого, не имеет будущего», – говорил историк Василий Ключевский. Потому, сохраняя историю, РЖД обеспечивают надёжные перспективы собственного развития сегодня и завтра.

Александр Зубов



# История



АРХИВ/ИД/СТУДОК

## В начале славных дел

Как в России зарождалось профессиональное образование железнодорожников

**М**ы привыкли, что если в названии учреждения или организации встречается словосочетание «пути сообщения», то речь непременно идёт о чём-то, связанном с железнодорожным транспортом.

Это, разумеется, правильно. И сложно себе представить, что так было далеко не всегда.

Достаточно сказать, что прообраз будущего Министерства путей сообщения (официально учреждённого лишь в 1865 году) в Российской империи был создан ещё при царе Алексее Михайловиче, в середине XVII века, а при последующих правителях и особенно при императоре Петре Алексеевиче постепенно сложился в отдельный и чрезвычайно важный государственный институт. Следовательно, основы будущей единой транспортной системы были заложены уже тогда, когда не только в самой России, но и нигде в мире железных дорог ещё не существовало.

### Дефицит транспортников

На протяжении всей истории Российского государства одной из самых больших его проблем были сложности связанности территорий. Объективно это обуславливалось и обширностью страны, и сложными климатическими условиями, и географическими особенностями. Некоторые районы оставались очень длительное время труднодоступными, а то и вовсе неизведанными, хотя формально входили в состав государства.

Разумеется, во все времена пытались эти проблемы как-то решать. Но этому мешал дефицит, а то и полное отсутствие квалифицированных специалистов в организации транспортного сообщения.

Начиная со времени правления императора Петра I необходимых специалистов приглашали из-за рубежа, поскольку своих инженеров просто не было. Кроме того, подданные российской короны посылались для получения соответствующего образования в Европу. Но эти «точечные» меры не могли решить кадровую проблему.

К концу XVIII – началу XIX века потребность в собственных инженерных кадрах чрезвычайно обострилась. Жизненно необходимы были специалисты по речному и морскому транспорту, строительству шоссейных дорог, прокладке тоннелей, обводных каналов, строительству мостов и иных технических сооружений...



Ещё во времена краткого правления императора Павла I при Департаменте водных коммуникаций (а основной вид транспорта был тогда именно водный) его глава, Яков Ефимович Сиверс, вступив в должность, учредил в конце февраля 1798 года «отдел по учебной части», призванный хоть как-то восполнить вопиющий дефицит кадров. Эта работа была продолжена и в последующие годы, особенно когда Департамент водных коммуникаций возглавил граф Николай Петрович Румянцев. Однако единой системы обучения не существовало, всё делалось буквально наугад и в индивидуальном порядке.

## Создан 215 лет назад

Наконец в 1809 году был издан Высочайший манифест императора Александра I, которым учреждалось новое учебное заведение – Институт Корпуса инженеров путей сообщения (Институт путей сообщения).

Кураторство его взял на себя новый руководитель департамента принц Георгий Ольденбургский, член императорской фамилии. А после его смерти в 1812 году попечение над новым учебным заведением принял сам император Александр I.

По своему статусу институт был кадетским корпусом, его студенты по окончании обучения

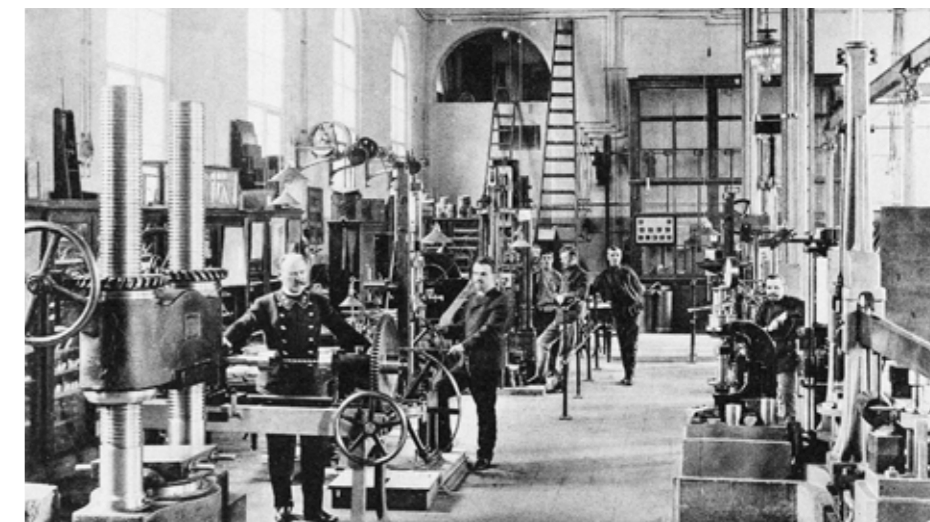
получали воинский чин поручика или подпоручика (в зависимости от того, насколько успешно сдавали выпускные экзамены) и звание инженера путей сообщения.

Первым руководителем нового учебного заведения в должности генерального инспектора был назначен указом императора генерал-лейтенант Августин Августинович Бетанкур (1758–1824), испанец по происхождению, только что принявший на тот момент русское подданство. Именно генералу Бетанкуру принадлежала и сама идея организации института, и первоначальный проект его структуры.

Кроме громкого имени и славных подвигов своих предков – а он вёл свой род от полуполюгендарного средневекового короля Канарских островов Жана де Бетанкура – Августин Бетанкур был прекрасным гражданским и военным инженером, архитектором, изобретателем, получившим блестящее образование в Парижском университете и после его окончания работавшим в различных странах Европы. В Российскую империю, где он смог в полной мере применить свои многочисленные таланты и знания на практике, Августин Бетанкур с семьёй перебрался, уже будучи зрелым человеком и признанным специалистом мирового уровня.

Так, позже он занимался реконструкцией и переоснащением Тульского оружейного завода и строительством Пушечного литейного дома в Казани; именно Августин Бетанкур разработал и осуществил проект Московского Манежа, реконструировал Исаакиевский мост в Санкт-Петербурге, построил здание Гостиного двора в Нижнем Новгороде и осуществил ещё много различных больших проектов... Однако всё это уже позже, а практически первым детищем Августина Бетанкура на русской службе стал именно проект Института Корпуса инженеров путей сообщения. Целью этого учебного заведения, по словам самого инициатора, было «снабдить Россию инженерами, которые, прямо по выходе из него, могли бы быть назначаемы к производству всяких работ в Империи».

Насколько важным представлялось создание подобного учебного заведения для России, гово-



**В 1809 году был издан Высочайший манифест императора Александра I, которым учреждалось новое учебное заведение – Институт Корпуса инженеров путей сообщения (Институт путей сообщения). Куратором стал принц Георгий Ольденбургский**

рит тот факт, что разместился институт первоначально (до постройки собственного здания) во дворце князя Николая Юсупова, в самом центре Северной столицы.

**Августин Бетанкур собирает команду**  
Формированием преподавательского состава института также занимался лично Августин Бетанкур. В штате были два профессора «чистой» математики, два профессора строительной и прикладной математики, один профессор гидрографии рек, один профессор рисовального искусства и архитектуры.

Помимо постоянного преподавательского коллектива планировалось привлекать ведущих специалистов из других российских и даже иностранных университетов для ведения отдельных специальных курсов. Интересно, что первоначально

и вплоть до 50-х годов XIX века всё преподавание велось исключительно на французском языке, именно поэтому одним из основных требований к абитуриентам было очень хорошее знание французского языка. И только курс начертательной геометрии профессор Яков Александрович Севастьянов в виде исключения вёл на русском, «с целью ввести в русский язык терминологию науки».

К будущим студентам предъявлялись весьма строгие требования. Первоначально планировалось принять на первый курс всего 30 человек, однако сверх этого ещё 8 человек были зачислены в качестве соискателей, как вольнослушатели. После успешной сдачи вступительных экзаменов в число первых студентов были зачислены сразу три сына графа Строганова – Николай, Сергей и Александр, братья Сергей и Матвей Мура-





вёвы-Апостолы, Андрей Готман, Фёдор Рерберг, Сергей Лихардов, Лазарь Лазарев и другие.

Наконец 1 ноября 1810 года состоялось торжественное открытие института, а уже 3 ноября начались занятия.

Однако в учебный план первого набора учащихся вмешалась война 1812 года: почти все студенты этого набора так или иначе принимали непосредственное участие в сражениях против войск Наполеона и отбыли на театр боевых действий, прервав своё обучение. Но это не помешало им в 1813 году успешно сдать выпускные экзамены и получить дипломы инженеров 3-го класса, а также воинское звание поручиков. С первого выпуска, то есть с 1813 года, в институ-

те была заведена неофициальная, но устойчивая традиция, просуществовавшая вплоть до конца 50-х годов XIX века, – увековечивать имена троих лучших выпускников каждого года на специальных мраморных досках.

### Плюс курс по устройству железных дорог

Шло время. Институт инженеров путей сообщения стал одним из самых престижных учебных заведений империи, готовивших военных и гражданских специалистов. Его первые выпускники нашли практическое применение полученным в alma mater знаниям, а некоторые из них даже вернулись в институт уже в качестве преподавателей и администраторов.

Уточнялась и расширялась учебная программа, постепенно добавлялись новые дисциплины. Любопытно, что с 1831 года в институте был введён курс по устройству железных дорог, хотя первая общегражданская железная дорога в России была построена только в 1837 году. Она соединила Санкт-Петербург и Царское Село и первоначально воспринималась не только российским обществом, но даже и частью специалистов только как дорогостоящий аттракцион, царская забава. Однако для студентов Института инженеров путей сообщения Царскосельская дорога стала своего рода тренажёром, местом прохождения обязательной учебной практики. С этого времени первостепенное внимание в учебном курсе стало уделяться именно особенностям устройства железных дорог как основных транспортных артерий огромной Российской империи в ближайшем будущем.

**В учебный план первого набора учащихся вмешалась война 1812 года: почти все студенты этого набора так или иначе принимали непосредственное участие в сражениях против войск Наполеона и отбыли на театр боевых действий, прервав своё обучение**

### Реальное дело

Уже в строительстве первой большой железной дороги, связавшей две столицы Российской империи – Санкт-Петербург и Москву, – выпускники института на различных инженерных должностях принимали самое активное участие.

Достаточно упомянуть, что бывший студент, один из трёх лучших выпускников 1825 года Павел Петрович Мельников стал одним из авторов проекта этой железной дороги и фактически возглавил её прокладку.

В 1862 году генерал Мельников был назначен главным управляющим путей сообщения, а с 1865 по 1869 год занимал пост министра путей сообщения, сделав немало для улучшения работы вверенного ему ведомства и расширения железнодорожной сети в Российской империи (за время его руководства она увеличилась более чем на 7 тыс. км).

Этот пример вовсе не уникален. Практически все руководящие посты на всех ключевых позициях в управлении железных дорог и в самом Министерстве путей сообщения заняли выпускники института разных лет.

По мере расширения и продления российской железнодорожной сети требовалось всё больше специалистов. В 1865 году, когда институт отметил полувековой юбилей со дня основания, там обучались уже 159 студентов. Ещё через десять лет, в 1875 году, только заявок на поступление на первый курс было подано 320 (приняты 144 абитуриента). На тот момент в институте проходили обучение уже 650 человек.

Кроме собственно учебных аудиторий, в институте была богатейшая техническая библиотека и музей, начало которым положил генерал Бетанкур.

Профессорским составом института в течение долгих лет издавался специальный научно-практический журнал, в котором размещались статьи и научные работы по развитию транспорта, и особенно железных дорог в России и за рубежом.

В 1877 году институту было присвоено имя императора Александра I, в годы правления и по указу которого он был учреждён. При этом дол-

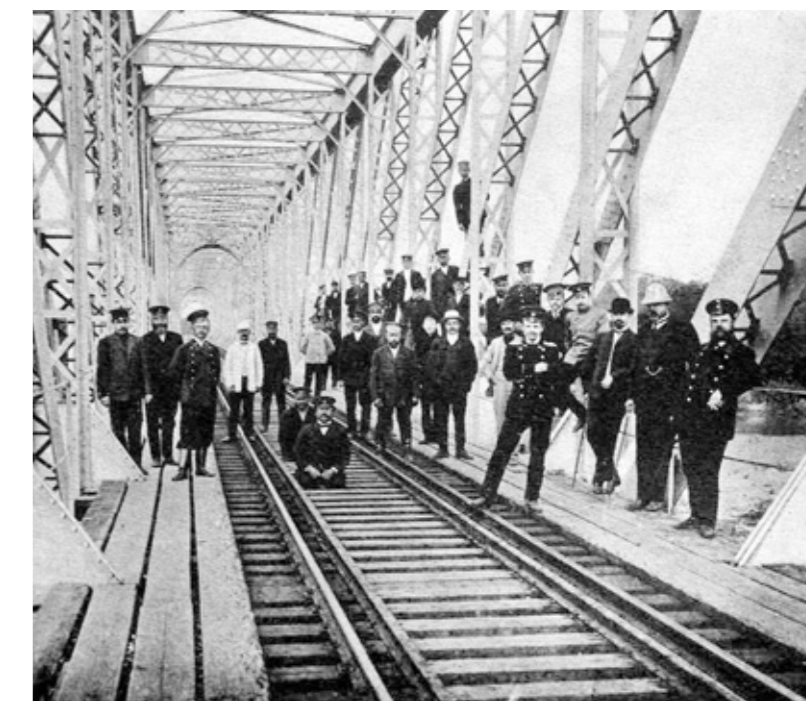
гие годы, практически до 1913-го, когда был открыт Московский институт инженеров путей сообщения, Петербургский институт оставался единственным в Российской империи высшим учебным заведением, готовившим специалистов данного профиля.

После Октябрьской революции 1917 года институт продолжил свою деятельность, поменяв название.

Кроме того, в 30-е годы на его основе были организованы новые самостоятельные учебные заведения, специализирующиеся на различных видах транспорта. С тех пор и на протяжении всего XX века институт, не прекращая своей деятельности, неоднократно менял название, пока наконец в 1993 году не получил статус университета. В 2014 году Санкт-Петербургскому государственному университету путей сообщения (ПГУПС) было возвращено историческое имя его учредителя императора Александра I.

С июля прошлого года 29-м ректором ПГУПС Императора Александра I стал кандидат технических наук Олег Валинский.

**Дмитрий Пучков**



# Библиотека Корпоративного университета РЖД»



**Денис Каплунов**  
**«НЕЙРО-КОПИРАЙТИНГ. 100 ПРИЁМОВ ВЛИЯНИЯ С ПОМОЩЬЮ ТЕКСТОВ»**  
Издательство «ЭКСМО»  
2016 год

„ Слово в век цифрового общения вопреки поговорке превращается в золото и открывает перед нами двери невероятных возможностей – в карьере, личных и деловых коммуникациях. Хотите, чтобы ваши послания вовлечённо дочитывали до финальной точки? Открывайте книгу Дениса Каплунова «Нейрокопирайтинг. 100 приёмов влияния с помощью текста»! Книга доступным языком рассказывает о воздействии, которое письменные высказывания могут оказывать на разум и подсознание человека. Используя цитаты из рекламы известных брендов, сценариев, постов из соцсетей, автор погружает читателя в тонкости нейрокопирайтинга, который, по его утверждению, не имеет ничего общего с НЛП. Каплунов грамотно систематизирует литературные приёмы, рассказывает о структуре и логике текста, речевой этикете и ситуациях, когда его можно и даже нужно обойти, чтобы добиться более тесного контакта с аудиторией. И хотя на страницах часто встречаются отсылки к продающим текстам, идеи, которыми делится автор, можно адаптировать для любого обращения, цель которого – мотивировать читателя к предсказуемым выводам или действиям. Преимущества книги: прямая связь теории с практикой, чёткие критерии построения манипулятивного текста, информация для самостоятельного анализа и развития критического мышления. Недостатки: не связанные с основной темой отступления и повторение прописных истин. Интересные выводы: если кто-то с помощью текста мотивирует вас работать над собой, значит, этот кто-то уже работает над вашим сознанием.

Анна Кашина,  
главный специа-  
лист по медиа-  
коммуникациям  
Корпоративного  
университета РЖД



Личный архив



**Алексей Герасименко**  
**«ФИНАНСОВАЯ ОТЧЁТНОСТЬ ДЛЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ И НАЧИНАЮЩИХ СПЕЦИАЛИСТОВ»**  
Издательство «Альпина Паблицер»  
2021 год

„ Как понять мир финансовой отчётности, не имея профильного образования? Если вы хоть раз задумывались, «что значат все эти непонятные аббревиатуры при рассмотрении финансовой отчётности компании и какие выводы можно сделать на основе этих цифр, как определить, есть ли у компании проблемы или у компании всё хорошо», – эта книга станет учебным пособием. Кому будет полезна эта книга? Я бы рекомендовал её каждому работнику компании – от специалистов до руководителей. Книга написана крайне простым языком с большим количеством примеров, что позволяет легко понять сложные финансовые концепции, руководителям – обновить свои знания и понимание представляемых отчётов. Кроме того, автор предлагает практические рекомендации и советы, которые помогут читателю применить полученные знания в своей работе. Одной из сильных сторон книги является её структура – материал представлен в виде логических разделов, каждый из которых посвящён отдельной теме, легко ориентироваться и возвращаться при необходимости к предыдущим разделам. Автор использует последние стандарты финансовой отчётности и приводит примеры из реальной практики. Это позволяет читателю получить актуальные знания и навыки. Мне эта книга дала базовые знания в данной области и позволила лучше понимать деятельность финансово-экономического блока компании.

Максим Иванников,  
начальник отдела  
департамента техни-  
ческой полити-  
ки ОАО «РЖД»



Личный архив



реклама

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

Не забудьте подписаться на «Гудок»

## «ГУДОК» ВСЕГДА С ВАМИ!

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

**Гудок**

12+

**Гудок**

---

издательский дом

---