

ПУЛЬТ УПРАВЛЕНИЯ

№ 09 (71) 2021

ЖУРНАЛ ДЛЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ КОМПАНИЙ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

WWW.PULT.GUDOK.RU



23,7 трлн
руб.

планируется инвестировать
в развитие железных дорог
в течение 15 лет

Трудности перехода

ВОДОРОД КАК ИСТОЧНИК УГЛЕРОДНОЙ НЕЙТРАЛЬНОСТИ

СТР. 6

X ЕЖЕГОДНЫЙ ОТРАСЛЕВОЙ КОНКУРС ДОСКА ПОЧЁТА

СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПАРТНЁР

БЛАГОСОСТОЯНИЕ
НЕГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПЕНСИОННЫЙ ФОНД

ОТРАСЛЕВОЙ ПАРТНЁР



**В ПЕРИОД С 30 ОКТЯБРЯ ПО 14 НОЯБРЯ 2021 ГОДА
НА ОФИЦИАЛЬНОЙ СТРАНИЦЕ КОНКУРСА
[HTTP://DOSKAPOSNETA.GUDOK.RU](http://doskaposneta.gudok.ru) В СЕТИ
ИНТЕРНЕТ ПРОВОДИТСЯ ОТКРЫТОЕ ГОЛОСОВАНИЕ
ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ПОБЕДИТЕЛЯ В НОМИНАЦИИ
«ПРИЗ ЧИТАТЕЛЬСКИХ СИМПАТИЙ»**

ОРГАНИЗАТОР

Гудок ИД
ИЗДАТЕЛЬСКИЙ ДОМ

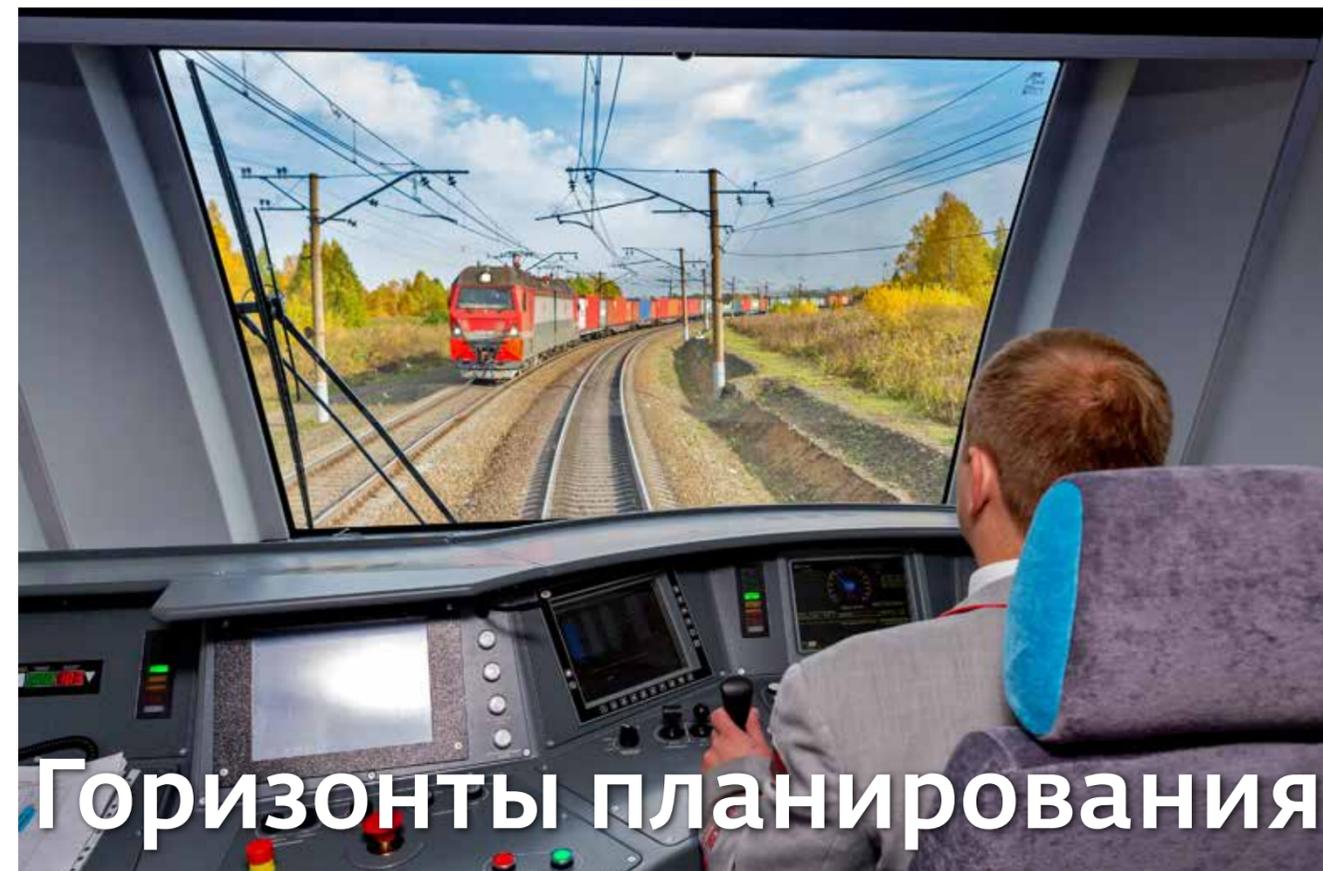
12+

РЕКЛАМА

От редакции ➤



123RF/LEGION-MEDIA



Горизонты планирования

МАКСИМ КАШИРИН/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

Важным событием октября стало заседание президиума Госсовета, по результатам которого президент Владимир Путин поручил правительству в ближайшее время принять Транспортную стратегию РФ до 2030 года и прогноз на 2035 год. В документе предлагается отдавать приоритет экологическим технологиям и транспортным средствам на альтернативных видах топлива, созданию преференций для железнодорожного и водного транспорта как более экологичных. Как подчеркнул министр транспорта Виталий Савельев, новыми принципами стратегии являются клиентоцентричность (она впервые структурирована не по видам транспорта, а по категориям услуг); инновации и мировой опыт; введён механизм Единой опорной транспортной сети для

создания мультимодальной синергии; ускоренная цифровизация и прорывные технологические решения; усиленное внимание концепции устойчивого развития. Очевидно, что развитие железнодорожного транспорта – одно из основных звеньев развития отрасли. Глава ОАО «РЖД» Олег Белозёров отметил, что «документ получился для нас в части железнодорожного транспорта очень амбициозным, насыщенным». По его словам, с 2011 по 2020 год ОАО «РЖД» на 22% приросло в грузообороте, на 21% в пассажирообороте. Компания вышла в лидеры по грузонапряжённости, грузообороту, по безопасности и энергоэффективности. «При этом планы стоят до 2035 года амбициозные – прирасти на 30% в грузовых перевозках, а в пассажирских практически в 1,5 раза», – сказал Олег Белозёров. **ПУЛЬТ**



ТЕМА НОМЕРА Год экологии

Оперативка

4–5 Отраслевые новости

Тема номера

Год экологии

6–11 Трудности перехода
Водород как источник
углеродной нейтральности
12–13 Атлас российских
проектов по производству
низкоуглеродного
и безуглеродного водорода
и аммиака
14–15 Инновационный
подход
Учёные нашли решение
по очистке подтоварных
вод

Стратегия

16–19 Транспортные артерии
Государство определило
курс развития отрасли
до 2035 года

Клиенто-ориентированность

20–23 Путешествие
с комфортом
ОАО «РЖД» развивает новые
туристические маршруты
24–25 Услуги на экспорт
«РЖД-Медицина» ждёт
пациентов из-за рубежа

Перевозки

26–29 Восточный ветер
Рост спроса на уголь
и металл стимулирует
развитие РЖД

Развитие

30–33 Школа будущего
В РЖД внедряются проекты
по повышению

эффективности
производства

Образование

34–35 Ни дня без учёбы
Железнодорожники
пользуются программой
«Час знаний»
36–39 Полезная информация
Проектное обучение
развивает востребованные
навыки

В фокусе

40–45 Взгляд со стороны
Зарубежные СМИ
обращают внимание
на инновационное
развитие компании

Персонал

46–49 Быть на связи
Руководители ОАО «РЖД»
проводят аудиовстречи
с работниками
50–53 Талант управления
Какими навыками должны
обладать менеджеры
будущего
54–57 Достигая цели
Как не переусердствовать,
служа культу успеха

История

58–63 Служение делу
Александр Щербаков
пропагандировал
деятельность железных
дорог

**Библиотека
Корпоративного
университета РЖД**
64 Обзор деловой
литературы

РЕДАКЦИЯ

Дирекция

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

Редакторат

Главный редактор А.В. Харнас
Шеф-редактор И.В. Замуруева
Арт-директор К.И. Левченко

Служба выпуска

Выпускающий редактор М.А. Лобов
Бильдиредатор Е.Н. Малышева
Предпечатная подготовка, вёрстка
Т.В. Мациевская
Цветокоррекция М.Ю. Саянов

Корректурa

Заведующая отделом О.В. Подколзина

Над номером работали:

Юлия Антич, Анастасия Дорожкина,
Владимир Максак, Виталий Маслюк,
Вадим Сипров, Дарья Чикиркина

Фото на обложке:

123RF/LEGION-MEDIA

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

Отдел распространения:

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

Учредитель и издатель:

АО «Издательский дом «Гудок»

Адрес учредителя, издателя и редакции:

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

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

E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

Перепечатка материалов без согласия

АО «Издательский дом «Гудок» запрещена.

Подписано по графику: 26.10.2021 г.

Подписано фактически: 26.10.2021 г.

Издание зарегистрировано в Федеральной службе

по надзору в сфере связи,

информационных технологий

и массовых коммуникаций.

Свидетельство о регистрации:

Эл № ФС 77-70104 от 16 июня 2017 года

Перевозки растут



РЖД рассчитывают, что рост грузовых перевозок по железной дороге к 2035 году составит 30%, а пассажирских – в 1,5 раза, сообщил генеральный директор – председатель совета директоров ОАО «РЖД» Олег Белозёров на заседании президиума Госсовета 19 октября, где

обсуждалась Транспортная стратегия России до 2030 года. «Планы стоят до 2035 года амбициозные – прирасти на 30% в грузовых перевозках, а в пассажирских практически в полтора раза», – сказал он. Погрузка на сети РЖД в сентябре 2021 года увели-

чилась на 0,4% к аналогичному периоду допандемийного 2019 года и составила 106,4 млн тонн. Рост к сентябрю 2020 года составил 1,2%. Всего за девять месяцев 2021 года погружено 956,2 млн тонн, что больше показателей аналогичного периода годом ранее на 3,7%.

Дефицит средств на пригородные перевозки пассажиров по железной дороге в проекте бюджета на 2022–2024 годы составляет 34 млрд руб.

«В этом году весь объём перевозки не закрыт на 8 млрд руб. И исторически сложившаяся задолженность тоже есть», – сказал глава РЖД, комментируя ситуацию в пригородном секторе пассажирских перевозок по железной дороге.

Олег Белозёров уточнил, что прирост пассажирооборота напрямую зависит от финансовых условий. Перевозки пассажиров по сети в январе – сентябре 2021 года составили 788,4 млн человек (прирост по сравнению с прошлым годом – 22,1%).

Транзит контейнеров победил «корону»

Транзит контейнеров по сети РЖД в сообщении Китай – Европа – Китай за девять месяцев текущего года превысил показатель за весь 2020 год. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года он вырос на 47%, до 568,7 тыс. ДФЭ. За весь прошлый год по этому маршруту было отправлено 561,4 тыс. гружёных и порожних контейнеров ДФЭ. К уровню девяти месяцев допандемийного 2019 года количество транзитных контейнеров увеличилось в 2,3 раза.



Всего отправлено 542,4 тыс. гружёных контейнеров ДФЭ (рост в 1,5 раза). В них перевезено около

4,3 млн тонн грузов, что в 1,6 раза больше, чем за тот же период 2020 года. При этом транзит из Китая в Европу вырос в 1,4 раза, до 379,6 тыс. ДФЭ, а из Европы в Китай – в 1,7 раза, до 189,1 тыс. ДФЭ.

Увеличению объёмов транзита способствуют позитивная динамика товарооборота между странами, установление на сети РЖД конкурентоспособных ценовых условий, расширение спектра и повышение качества услуг, диверсификация транзитных маршрутов по территории России.

НЕ ПРОСТО СЛОВА



Актуальность этого (организации Глобальной конференции ООН по устойчивому транспорту. – Ред.) обусловлена важностью эффективной адаптации транспортной

отрасли к постоянно растущему глобальному спросу на товары и услуги, к новым экологическим требованиям, связанным с переходом на чистые виды топлива, к задачам борьбы с актами терроризма, контрабандой и вообще с преступностью на транспорте. В последнее время такая работа осложнена распространением пандемии коронавируса, и требования к обеспечению безопасности и здоровья граждан ещё больше возросли. Думаю, все согласны с тем, что перечисленные вопросы, касающиеся международных грузовых и пассажирских перевозок, можно и нужно решать лишь на основе сотрудничества и взаимодействия между всеми заинтересованными государствами. <...> В России многое делается для обновления, расширения, обеспечения устойчивости и развития транспортной инфраструктуры. Принимая во внимание колоссальную территорию нашей страны и непростые климатические условия, такая работа требует системного подхода и серьёзных инвестиций. С учётом этого у нас принята целая серия национальных программ по всем секторам транспорта... В частности, проводится модернизация железнодорожной инфраструктуры, включая Транссибирскую и Байкало-Амурскую магистрали, с тем чтобы увеличить возможности для контейнерных перевозок и в целом нарастить пропускную способность российских трансконтинентальных железных дорог.

Отмечу, что в нашей стране самое пристальное внимание уделяется внедрению современных цифровых технологий на транспорте, расширению использования электронных сервисов, искусственного интеллекта, а также беспилотных и высокоавтоматизированных транспортных систем. В частности, уже с 1 января 2022 года будет введена в действие система электронных перевозочных документов на автомобильном транспорте, что позволит экономить значительный объём средств, сократить издержки и в итоге приведёт к снижению конечной стоимости товаров.

Владимир Путин, президент РФ
обращение к участникам второй Глобальной конференции ООН по устойчивому транспорту 14 октября 2021 года

Акселератор выбрал стартапы

ОАО «РЖД» и АО «ВНИИЖТ» в партнёрстве с GenerationS подвели промежуточные итоги акселерационной программы, запущенной в июле этого года. Были определены самые перспективные стартапы в сфере транспортной логистики для дальнейшего участия в акселераторе ОАО «РЖД».

Участниками корпоративной акселерационной программы ОАО «РЖД» в этом году станет 21 инновационный стартап-проект. Авторы самых лучших получают возможность сотрудничества по

внедрению своих разработок на сети железных дорог.

Среди направлений проектов можно выделить высокоэффективные технологии очистки вагонов, программно-аппаратные комплексы, которые используются для отслеживания перемещения груза, условий транспортировки, определения объёмов сыпучей продукции.

Всего в 2021 году в программу корпоративного акселератора ОАО «РЖД» было подано более 500 заявок, из которых 150 проектов прошли детальную экспертизу.

Экспорт по адресу



Погрузка экспортных грузов в порты на сети РЖД выросла на 8,6% за девять месяцев 2021 года и составила 262,3 млн тонн, что на 8,6% больше, чем за аналогичный период 2020 года. В том числе в порты Северо-Запада отправлено 108,2 млн тонн (+12,1%) различных грузов, в порты Юга – 67,7 млн тонн (+19,2%), в порты Дальнего Востока – 86,2 млн тонн (+5%). В структуре экспортного грузопотока доля угля составила 52,4%, нефтяных грузов – 21,6%, чёрных металлов – 6,7%, удобрений – 6,5%, руды – 3,4%, зерна – 2,5%.

Погрузка угля в порты в январе – сентябре 2021 года выросла на 12,8%, превысив 137,3 млн тонн. Более половины всего объёма отправлено в адрес портов Дальнего Востока.



Трудности перехода



Водород как источник углеродной нейтральности

Из-за глобального потепления всё больше стран обращают внимание на декарбонизацию отраслей экономики с целью снижения выбросов в атмосферу. Когда и как планирует осуществить свой энергопереход Россия и какая роль отводится в этом транспорту, в том числе железнодорожному, рассказывает «Пульт управления».

Уже больше 60 стран заявили о намерении перейти к углеродной нейтральности, то есть сократить до нуля выбросы углекислого газа и его аналогов или компенсировать эти выбросы за счёт углеродно-отрицательных проектов. Только за 2020 год сразу 20 государств (включая страны Евросоюза и Китая) поставили перед собой амбициозные задачи по «достижению нуля» уже через тридцать лет – к середине XXI века.

Россия будет добиваться достижения углеродной нейтральности не позднее 2060 года, заявил президент России Владимир Путин в ходе пленарного заседания Российской энергетической недели, которая проходила в Москве с 13 по 15 октября.

«Сбережение климата – это общая задача, задача всего человечества. Предстоит большая, безусловно, сложная, напряжённая работа с привлечением широкого круга специалистов, руководителей компаний, общественных объединений и государств. Для нас, для России, я уже сказал, потепление идёт более быстрыми темпами, а в Арктике ещё быстрее. А у нас там целые города на вечной мерзлоте. Для нас это реальная опасность, мы думаем об этом и работаем в этом направлении», – сказал он.

По словам главы государства, достичь нулевого показателя можно, только совершив энергопереход. Ключевым и перспективным в этой сфере направлением является развитие водородной энергетики. Водород можно получить из различных источников,

Тема номера Год экологии



и именно он рассматривается сегодня как одно из средств декарбонизации мировой экономики.

«Водород – это действительно наиболее эффективный способ накопления энергии, при использовании которого не происходит выбросов углекислого газа. При этом его производство возможно с применением любых источников энергии. Это и солнце, и ветер, и атом, и природный газ», – говорит заместитель председателя Правительства РФ Александр Новак.

От теории к практике

В России в августе этого года была утверждена Концепция развития водородной энергетики. А уже 1 октября прошло первое заседание Меж-

ведомственной рабочей группы по развитию в РФ водородной энергетики. В группу вошли представители профильных министерств, Совета Федерации, Государственной думы, научных институтов, а также российских компаний (в том числе ОАО «РЖД»), которые активно прорабатывают собственные инициативы и проекты по производству водорода и разрабатывают соответствующие технологии.

«За последние 250 лет это уже четвертый энергетический переход. И для нашей страны, которая является ведущей мировой державой в области энергетики, он представляет большой шанс стать технологическим лидером, обеспечить диверсификацию как традиционной, так и

За последние 250 лет это уже четвертый энергетический переход. И для нашей страны, которая является ведущей мировой державой в области энергетики, он представляет большой шанс стать технологическим лидером

развитие новой чистой энергетики, тем самым создать новый заказ для нашей науки и промышленности», – считает Александр Новак.

Элемент появился на карте

Уже сейчас водород активно используется в нефтепереработке, промышленности, производстве удобрений, при этом его использование может стать актуальным и в сфере ЖКХ и транспорта.

«В зависимости от темпов декарбонизации мировой экономики и роста спроса на водород на международном рынке потенциальные объёмы экспорта водорода из России могут составить до 200 тыс. тонн в 2024 году, 2–12 млн тонн в 2035 году и 15–50 млн тонн в 2050 году», – уточнил Александр Новак.

водородных поездов и водородных автомобилей, создание специализированного центра компетенций для подготовки необходимых кадров. Одним из партнёров региона по созданию водородного кластера является ОАО «РЖД» – предполагается организация в 2024 году пассажирских перевозок на Сахалине с помощью рельсовых автобусов «Орлан» с водородными энергоустановками.

Напомним, в сентябре этого года на полях Восточного экономического форума ОАО «РЖД», правительство Сахалинской области, госкорпорация «Росатом» и АО «Трансмашхолдинг» подписали протокол о признании проекта организации железнодорожного сообщения с применением поездов на водородных топливных

В зависимости от темпов декарбонизации мировой экономики и роста спроса на водород на международном рынке потенциальные объёмы экспорта водорода из России могут составить до 200 тыс. тонн в 2024 году, 2–12 млн тонн в 2035 году и 15–50 млн тонн в 2050 году

Минпромторг 18 октября представил Атлас российских проектов по производству низкоуглеродного и безуглеродного водорода и аммиака (см. рисунок). В него попали первые 33 проекта, которые реализуются в 18 регионах России.

«Мы создали атлас, который служит ориентиром и для иностранных инвесторов, и для отечественных машиностроителей. Российские водородные проекты будут способствовать декарбонизации промышленности, энергетики и всей экономики в целом», – прокомментировал глава ведомства Денис Мантуров.

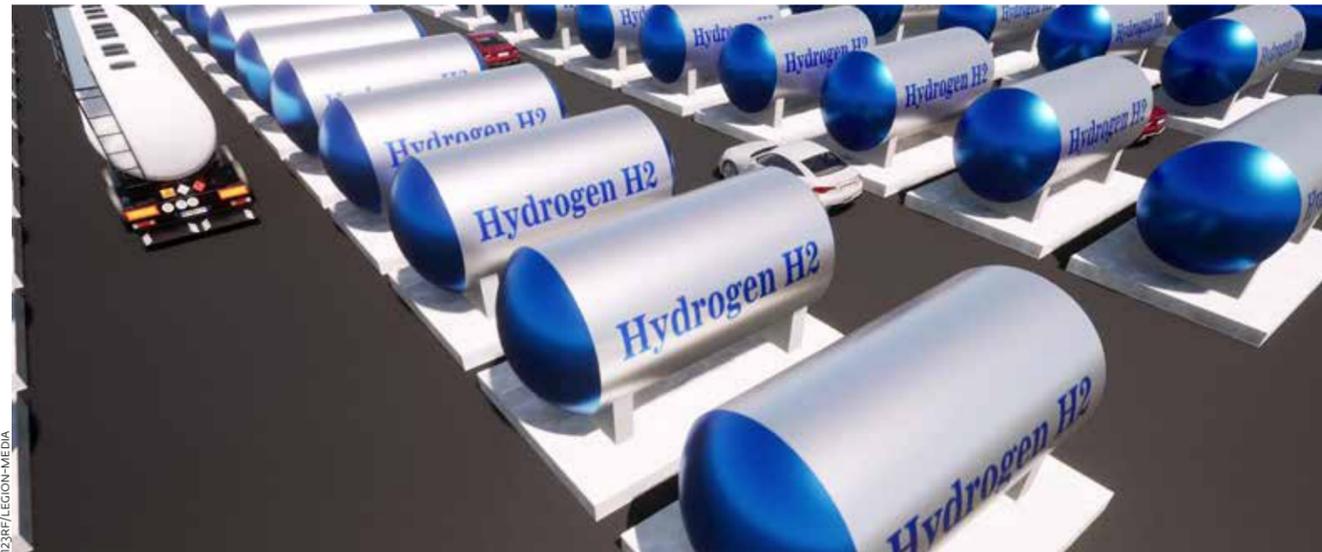
Одна из точек на атласе – Сахалинская область. В регионе уже сейчас идёт создание водородного кластера, который будет включать в себя строительство водородного завода, запуск

элементов на Сахалине целесообразным и технически осуществимым.

«Сахалинская область выходит в лидеры новой для России, очень перспективной отрасли экономики, связанной с производством и использованием водорода. Для региона это означает увеличение налоговых поступлений, создание дополнительных высокотехнологичных рабочих мест. Для многих сахалинцев и курильчан это шанс стать ценными, востребованными специалистами в новой перспективной отрасли, в новой профессии», – говорил ранее губернатор региона Валерий Лимаренко.

Как рассказал во время Российской энергетической недели и.о. заместителя генерального директора – главного инженера ОАО «РЖД» Владимир Андреев, компания проводит свою техни-

Тема номера Год экологии»



Развитие «зелёной» экономики повышает спрос на специалистов с экологическими компетенциями. Подготовка таких кадров должна носить межпрофильный характер, объединять знания в области IT, экономики, юриспруденции и экологии

ческую политику, которая направлена на развитие водородного железнодорожного транспорта и в грузовом движении.

«Если на Сахалине пассажирское движение должно начаться уже в 2024 году, то к 2026 году ожидается появление первого головного образца маневрового локомотива на водороде. В 2028 году ОАО «РЖД» ожидает и первый магистральный локомотив на водородном двигателе, над которым сейчас работает Группа Синара», – сказал он.

Водородные технологии быстро развиваются, а стоимость топливных элементов снижается, уточнил Владимир Андреев. Но пока без помощи государства не обойтись.

«В базовом сценарии заложена цена килограмма водорода в 600 руб., и это потребует как поддержки государства, так и дотаций со стороны правительства Сахалина на железнодорожные пассажирские перевозки. Если цена снизится до 340 руб., то нужна будет только государственная поддержка. Если стоимость будет порядка 150 руб. за килограмм, то можно обойтись без дотаций», – сказал он.

Отметим, что эксплуатация подвижного состава на альтернативных источниках энергии позволит уменьшить до 100% выбросы вредных веществ в атмосферу и снизить уровень шума, а также затраты на энергоресурсы, что особенно актуально в маневровом движении.

Виталий Маслюк

МНЕНИЯ



Денис Дерюшкин, заместитель генерального директора – руководитель дирекции Аналитического центра ТЭК ФГБУ «Российское энергетическое агентство» (РЭА) Минэнерго России:

– Транспортный сектор является сегодня одним из основных эмитентов парниковых газов – от общего числа выбросов около 15% приходится именно на транспорт. Это, безусловно, подталкивает общество к поиску экологически приемлемых решений. На наших глазах сейчас происходит революция – разрабатываются новые виды топлива и подвижного состава. Наиболее спорная здесь тема – именно водород. Мировые производители работают над созданием транспортных средств на водороде, водородных элементах. Но ключевой вопрос – как обеспечить их эффективность и рентабельность.



Сергей Собянин, мэр Москвы:

– Минимальный экологический вред, если рассчитывать его на душу населения, наносят именно крупные города, где эффективность энергетики несоизмеримо выше, чем в малых городах и поселениях, как бы удивительно это ни выглядело. За счёт концентрации энергетических ресурсов, за счёт сокращения энергетических сетей, концентрации населения эффективность энергетики очень и очень высока. Москва планирует стать первым крупным городом мира, который полностью перейдёт на эксплуатацию общественного электро-транспорта. Это позволит российской столице

успешно конкурировать по качеству жизни с другими мировыми мегаполисами.



Антон Москвин, вице-президент по маркетингу и развитию бизнеса АО «Русатом Оверсиз»:

– Ещё пару-тройку лет назад в мире было три стратегии по развитию водородной энергетики – документы приняли во Франции, Японии и Южной Корее. Сейчас уже более 20 стран активно занимаются этим вопросом. Конечно, можно было бы сказать, что дело ограничивается только стратегиями, но это реальные инвестиционные проекты. Причём уже заявленные и прорабатываемые оце-

ниваются в \$200 млрд, а перспективные – в \$500 млрд. Это большой рынок, в котором российские компании, научное сообщество должны занять лидирующие позиции. Но без низкой стоимости углерода ни один из проектов масштабирования не получит.



Иван Лобанов, ректор Плехановского университета:

– Развитие «зелёной» экономики повышает спрос на специалистов с экологическими компетенциями. Подготовка таких кадров должна носить межпрофильный характер, объединять знания в области IT, экономики, юриспруденции и экологии.

Ключевые аспекты – участие корпораций с активной «зелёной» повесткой в учебном процессе и развитие межвузовских консорциумов и сетевых партнёрств. Большое значение имеет развитие новых перспективных направлений научных исследований.



Тема номера Год экологии



Атлас российских проектов по производству низкоуглеродного и безуглеродного водорода и аммиака

Калининградская область

1. Группа Кронштадт:
«Зелёный» водород

2. «Росатом»:
«Зелёный» водород

Республика Крым

3. H₂:
«Зелёный» водород

Краснодарский край

4. «Лукойл»:
«Зелёный» водород

Московская область

5. НИЦ РКП:
«Зелёный» водород

Ленинградская область

6. Агентство экономического развития Ленинградской области:
«Зелёный» водород

7. Агентство экономического развития Ленинградской области:
«Зелёный» водород

8. Агентство экономического развития Ленинградской области:
«Голубой» водород/аммиак

Республика Карелия

9. En+ Group:
«Зелёный» водород/аммиак

Архангельская область

10. Агентство регионального развития Архангельской области:
«Зелёный» водород

Мурманская область

11. «РОСНАНО»:
«Зелёный» водород

12. «Росатом»:
Низкоуглеродный водород

13. «H₂ Чистая Энергетика»:
«Зелёный» водород

14. H₂:
«Зелёный» водород

15. «Газпром энергохолдинг»:
«Зелёный» водород/аммиак

Республика Коми

16. Коми Центр развития предпринимательства:
«Бирюзовый» водород



Ямало-Ненецкий автономный округ

17. «НОВАТЭК»:
«Голубой» водород/аммиак

Красноярский край

18. «Северная звезда»:
Низкоуглеродный водород

19. СУЭК:

«Голубой» аммиак

20. En+ Group:
«Зелёный» водород/аммиак

Иркутская область

21. En+ Group:
«Зелёный» водород/аммиак

22. En+ Group:
«Зелёный» водород/аммиак

23. En+ Group:
«Зелёный» водород/аммиак

24. «H₂ Чистая Энергетика»:
«Зелёный» водород

Забайкальский край

25. «Юнигрин Энерджи»:
«Зелёный» водород

Амурская область

26. Агентство Амурской области по привлечению инвестиций:
«Зелёный» водород

Республика Саха (Якутия)

27. «Северо-Восточный альянс»:
«Голубой» аммиак

Магаданская область

28. «H₂ Чистая Энергетика»:
«Зелёный» водород

Сахалинская область

29. «Росатом»:
«Голубой» водород/аммиак

30. «Росатом»:
«Зелёный» водород

31. «H₂ Чистая Энергетика»:
«Зелёный» водород

32. H₂:
«Зелёный» водород

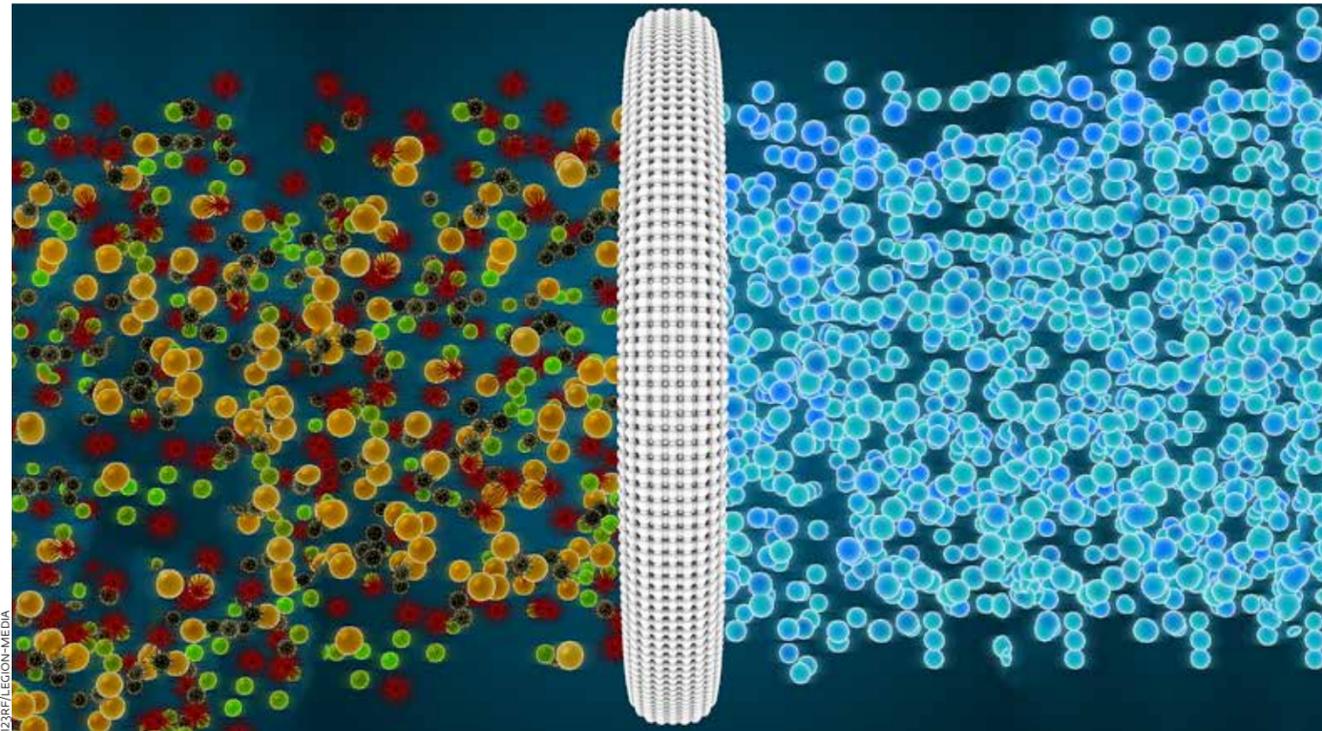
Пенжинская губа, Камчатский край

33. «H₂ Чистая Энергетика»:
«Зелёный» водород

ЕКАТЕРИНА ГРОХОТОВА,
ВЕДУЩИЙ ИНЖЕНЕР НАУЧНО-
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЙ
ЛАБОРАТОРИИ «БИЗНЕС-
ИНКУБАТОР В ТРАНСПОРТНОЙ
СФЕРЕ» СИБИРСКОГО
ГОСУДАРСТВЕННОГО
УНИВЕРСИТЕТА ПУТЕЙ
СООБЩЕНИЯ (СГУПС)



ЛИЧНЫЙ АРХИВ



Инновационный подход

Учёные нашли решение по очистке подтоварных вод

Сибирский государственный университет путей сообщения (СГУПС) активно участвует в реализации федерального проекта «Платформа университетского технопредпринимательства». Инициатива на-

правлена на вовлечение студентов и сотрудников вуза в процесс создания и реализации стартап-проектов с привлечением посевных инвестиций (финансирование проектов, которые находятся на начальной стадии своего развития).

Так, в 2021 году между СГУПСом и Западно-Сибирской железной дорогой было заключено соглаше-

ние о сотрудничестве в области инновационной деятельности, в котором закреплены приоритетные направления исследований и механизм взаимодействия при реализации стартап-проектов.

В настоящее время студенческие стартап-проекты нацелены преимущественно на участие в отраслевом конкурсе «Новое звено». Проекты

же сотрудников реализуются при материальной и организационной поддержке Западно-Сибирской магистрали и в подавляющем большинстве доходят до стадии создания и испытаний опытного образца с подготовкой документов для тиражирования разработки. Одним из таких проектов является «Мобильный комплекс для очистки подтоварных вод, проливов, ливневых стоков, загрязнённых эмульгированными и растворёнными нефтепродуктами на объектах Западно-Сибирской ДМС», разработанный сотрудниками СГУПСа – профессором Анатолием Рязанцевым и доцентом Дмитрием Глазковым.

смываются загрязнения и насыщаются нефтепродуктами, концентрация которых может достигать 1500 мг/л.

Столь высокая концентрация нефтепродуктов не позволяет сбросить их на локальные очистные сооружения, имеющиеся в локомотивных депо и в ряде других предприятий дорожного подчинения, поэтому эти стоки за отдельную плату передаются на утилизацию сторонним организациям.

Разработанный сотрудниками университета мобильный комплекс рассчитан на выполнение двух задач: очистку сточных вод до требуемых нормативов, обеспе-

чением экспертов Центра охраны окружающей среды ЗСЖД, который подтвердил высокую эффективность предлагаемого решения. Организационная часть, включающая консультационную поддержку при подготовке необходимых документов и их согласование, обеспечивалась бизнес-инкубатором СГУПСа и отделом инновационного развития магистрали.

По результатам испытаний опытного образца мобильного комплекса для очистки загрязнённых растворёнными и эмульгированными нефтепродуктами подтоварных и ливневых вод отмечены функциональные возможности: удалось

По результатам испытаний опытного образца мобильного комплекса для очистки загрязнённых растворёнными и эмульгированными нефтепродуктами подтоварных и ливневых вод отмечены функциональные возможности: удалось очистить загрязнённую воду непосредственно на объекте до необходимых показателей

В настоящее время на балансе Западно-Сибирской дирекции снабжения имеются склады горюче-смазочных материалов, расщепленные друг от друга на достаточное большое расстояние. В результате перегрузки топлива в баки-хранилища, заправки локомотивов и ряда других технологических процессов образуются проливы и подтоварные воды. Стекающие с территории топливных складов дождевые и талые воды

собираются в приёмными местами очистными сооружениями дороги, и обезвоживание нефтешлама для возможности его утилизации.

При финансовой поддержке Западно-Сибирской железной дороги были закуплены комплектующие, а на базе Дорожного конструкторско-технологического бюро изготовлен опытный образец мобильного комплекса. Его испытания проводились на базе топливной станции Новосибирск-Главный с привле-

чением экспертов Центра охраны окружающей среды ЗСЖД, который подтвердил высокую эффективность предлагаемого решения.

Информация о проведённых испытаниях передана главным инженером дороги в Центр инновационного развития ОАО «РЖД» с рекомендацией для дальнейшего тиражирования на объектах ОАО «РЖД». Надеемся на положительное решение со стороны руководства компании. **ПУЛЬТ**



МАКСИМ КАШИРИН / ПРЕСС-СЛУЖБА ОРО ВРХД

Транспортные артерии

Государство определило курс развития отрасли до 2035 года



ИВАНЦА ПАРОВАРОВ / ПРЕСС-СЛУЖБА ОРО ВРХД

В ходе президиума Госсовета «О Транспортной стратегии РФ до 2030 года с прогнозом до 2035 года», состоявшегося 19 октября, глава государства дал поручение кабинету министров в ближайшее время рассмотреть и утвердить этот документ. Он предусматривает в течение ближайших 15 лет инвестировать в железнодорожную отрасль 23,7 трлн руб.

Всем миром

В разработке проекта Транспортной стратегии принимали участие проектные команды Минтранса и

подведомственных агентств, 17 транспортных вузов, Научного центра по комплексным транспортным проблемам, Российской академии транспорта, Центра стратегических разработок, Центра экономики инфраструктуры, консалтинговые агентства, эксперты Высшей школы экономики и многих других организаций. С принятием стратегии должна незамедлительно начаться практическая работа как на региональном уровне, так и на уровне федеральных министерств и ведомств, подчеркнул на заседании президиума Госсовета Владимир Путин.

Обновлённая Транспортная стратегия, по замыслу разработчиков, должна повышать мобильность населения, открывать дополнительные возможности для

развития бизнеса и способствовать развитию территорий.

По словам министра транспорта РФ Виталия Савельева, целевые прогнозные результаты стратегии – рост мобильности населения более чем на 80%, снижение транспортного риска в три раза, уменьшение негативного влияния от выбросов парниковых газов от эксплуатации общественного транспорта и создание условий для бесшовных грузовых перевозок для грузовладельцев со снижением себестоимости и высокой стоимости качества.

Современные тренды

«Транспорт и в России, и во всём мире становится более «зелёным», как мы сейчас говорим, более эко-

логически чистым. Вместо бензина или дизельного топлива начинают широко использоваться электричество, водород, другие низкоуглеродные источники, газ я бы к этому тоже отнёс. Это касается не только общественного транспорта, но и коммерческих грузоперевозок, а также личных автомобилей в пользовании граждан», – обратил внимание глава государства.

Кстати, на совместном заседании президиума Правительственной комиссии по транспорту, которое провёл 5 октября первый вице-премьер Андрей Белоусов, было принято решение дополнить стратегию подразделом «Энергетические риски».



Мультипликативный эффект

«Это первая отраслевая стратегия, которую будут делать в увязке с целевыми показателями долгосрочного прогноза развития до 2030 года и со стратегиями энергоперехода и низкоуглеродного развития. Стратегия будет учитывать параметры единого плана, что важно для комплексного подхода к развитию экономики», – прокомментировал глава Минэкономразвития Максим Решетников.

К 2035 году прогнозируется четырёхкратный рост скорости перемещения несырьевых грузов – до 1000 км в сутки. В первую очередь это должно произойти за счёт использования контейнерных поездов, электронных документов и беспилотников. Доля перевозочных документов в электронном виде достигнет 100%. Более чем на 50% увеличится провозная способность железнодорожных участков в экспортном направлении, на четверть снизится себестоимость транспортировки грузов для крупных грузоотправителей,

занимающихся водными перевозками по Единой глубоководной системе.

«Государство получит колоссальный вклад в экономику, рост безопасности транспортной системы и производительности труда», – заявил глава Минтранса.

По предварительным данным, совокупный эффект от реализации стратегии до 2035 года превысит 90 трлн руб. При этом до 2050 года цифра возрастает до 160 трлн руб.

Развитие железных дорог

Генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров сообщил в своём выступлении на заседании президиума Госсовета, что 36% инвестиций, предусмотренных стратегией, планируется выделить на развитие железнодорожного сектора.

«За 15 лет сумма составит 23,7 трлн руб. При этом необходимо найти баланс между финансированием об-

Государство получит колоссальный вклад в экономику, рост безопасности транспортной системы и производительности труда



Совокупный эффект от реализации Транспортной стратегии до 2035 года превысит 90 трлн руб.

служиваемой, уже существующей инфраструктуры и строительством новой», – сказал глава компании.

Об этом же говорил и Андрей Белоусов: «Сначала РЖД строят, тратят деньги. Потом РЖД содержат это всё, ремонтируют, потом РЖД платят налог на имущество с этих дорог. Перегружать РЖД таким образом, я считаю, абсолютно недопустимо», – сказал он.

Ключевыми ориентирами развития в сфере железнодорожного транспорта станут введение специализации железнодорожных линий под преимущественно грузовое и пассажирское движение, внедрение полигонных технологий, цифровизация и переход к технологии цифровых двойников в управлении объектами инфраструктуры железнодорожного транспорта.

По прогнозным оценкам, пассажиропоток в пригородном сообщении Центрального транспортного узла к 2024 году увеличится до 850 млн человек, к 2035 году – до 1 млрд человек.

«Впервые в основу стратегии заложены два концепта. Первый – опорная транспортная сеть, которая будет формироваться в стране до 2035 года, исходя из демографических, экономических, социальных и других условий, – сообщил первый вице-премьер. – Второй концепт – как наш транспорт будет перевозить пассажиров и грузы по этой опорной транспортной сети. Это вопрос эффективности, централизации, интермодальности».

Как отметил Владимир Путин, в работу над реализацией стратегии будут вовлечены и власть, и производственные компании, и бизнес. «Этот документ призван не только задать долгосрочные ориентиры, но и, что принципиально важно, стать основой для практической работы государства, субъектов Федерации, ключевых отраслей бизнеса, а также строительных, инжиниринговых, логистических компаний, предприятий транспортного машиностроения. **ПУШИНЪ**

ИРИНА ИВАНОВА

Клиентоориентированность ➔



КУЙБЫШЕВСКИЙ ФИЛИАЛ АО «РЖД»



СЕРГЕЙ ПУСЕВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

Путешествие с комфортом

ОАО «РЖД» развивает новые туристические маршруты

С 2020 года в России начался бум внутреннего туризма. Как следствие, вырос потребительский спрос на услуги железнодорожного транспорта. Поезд, как правильно отмечает первый заместитель начальника Департамента пассажирских перевозок ОАО «РЖД» Елена Ракова, – это всепогодный транспорт, который в любой ситуации отправляется и приходит по расписанию независимо от снегопада или ливней. «Мы можем гарантировать, что с нами путешественник точно успеет

лениях расскажет «Пульт управления».

Осенний уик-энд

С сентября открыты продажи на новый маршрут выходного дня Пенза – Саранск – Казань, разработанный Куйбышевским филиалом АО «ФПК» в рамках проекта «Яркие выходные в Приволжье». В стоимость тура (9900 руб. для взрослых, 6590 руб. – для детей до 10 лет) входит не только проезд в комфортабельных вагонах категории купе, но и трёхразовое питание, экскурсионная программа «Здравствуй, Казань!» и билеты на посещение достопримечательностей.

Торжественный запуск скоростного поезда «Ласточка» по популярному туристическому маршруту Сызрань – Самара состоялся 4 сентября. «Ласточка» курсирует каждую субботу и воскресенье. Время в пути со всеми остановками составит всего 1 час 33 минуты. В службе корпоративных коммуникаций Куйбышевской железной дороги уточнили, что скоростной поезд оборудован системой климат-контроля с обеззараживанием воздуха, розетками для подзарядки мобильных устройств, специальными площадками для размещения крупногабаритного багажа, экологически чистыми туалетными

Поезд – это всепогодный транспорт, который в любой ситуации отправляется и приходит по расписанию независимо от снегопада или ливней

увидеть всё, как запланировал», – добавляет Елена Ракова. К тому же развитая инфраструктура компании позволяет доставить туристов практически до любой достопримечательности максимально близко.

В прошлом году на сети были разработаны три туристических маршрута, в этом году их число выросло до 14. Компанией уже сформирован план организации поездок на 2022 год. Куда смогут отправиться путешественники уже в следующем году, а также об уже доступных осенних направ-

С 1 сентября каждые выходные туристы смогут посетить родовое имение Пушкиных в Болдино. Мультиmodalный маршрут включает в себя поездку на пассажирском поезде дальнего следования (№ 148 Москва – Казань, № 112 Москва – Круглое Поле и № 72 Москва – Чебоксары) до станции Сергач, пересадку на автобус, следующий до Большого Болдина, и путь обратно. В компании отмечают, что рейсы поезд – автобус состыкованы по времени прибытия и отправления.

комнатами, энергосберегающим светодиодным освещением и информационным табло.

Накануне Всемирного дня туризма, который отмечался 27 сентября, из Самары в Чебоксары отправился новый туристический поезд «Чувашский эксклюзив», состоящий из комфортабельных купейных вагонов. Подвижной состав оборудован установками кондиционирования воздуха, биотуалетами и розетками. Организаторы подготовили насыщенную программу на выходные для путешественников – обзорная

Клиентоориентированность



МАКСИМ КАШИРИН/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

экскурсия по столице этнической Чувашии, посещение национального музея, ужин с видом на Волгу, дегустация продуктов чувашских производителей. Стоимость такого тура варьируется от 10 до 15 тыс. руб.

Начиная с 9 октября по всем курортам Кавказских Минеральных Вод ежедневно курсирует «Ласточка». Новый маршрут Назрань – Минеральные Воды включает в себя несколько остановок – Бештау, Пятигорск, Ессентуки и Кисловодск. Для определённых категорий пассажиров действуют

специальные тарифы. Так, граждане старше 60 лет смогут приобрести билет со скидкой 30%. Именинников ждёт приятный сюрприз – они могут оформить билеты дешевле на 30% не только для себя, но и для троих попутчиков при единовременной покупке.

За три дня в новом еженедельном туре «Серебряный маршрут» путешественники посетят четыре северных города страны – Псков, Новгород Великий, Рыбинск, Ярославль – и вернутся обратно в Москву. Цены на билет начина-

ются от 2598 руб. Поезд № 924/923 отправляется вечером в пятницу от Ленинградского вокзала и возвращается обратно в воскресенье вечером. На выбор пассажирам представлены несколько типов вагонов – плацкарт, купе, СВ и люкс. «Для создания большего комфорта во время длительной поездки в таких поездах мы часто используем вагоны повышенной комфортности – с преобладанием вагонов СВ и люкс. В вагоне люкс – четыре купе. В каждом два спальных места, кресло, откидной стол, индивидуальные биотуалет и душ.

Для создания большего комфорта во время длительной поездки в таких поездах мы часто используем вагоны повышенной комфортности – с преобладанием вагонов СВ и люкс

Такой уровень сервиса позволяет туристу полноценно наслаждаться отдыхом даже в долгой поездке», – объясняет заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрий Пегов. Отметим, что на первые два рейса все места в плацкарте уже раскуплены.

В гости к Деду Морозу

Новогодние каникулы – время чудес и сказочных приключений. Поэтому помимо основных туров, которые пользовались популярностью в прошлом году, компания разрабатывает новые необычные маршруты. Впервые в этом году двухэтажный поезд на пневмоподвеске «В Карелию» доставит пассажиров прямиком на родину к карельскому Деду Морозу в Чалну. Отправление пока планируется из Москвы с остановками в Петрозаводске, Рускеале и Выборге.

Для самарских туристов на восточную Деда Мороза в Великий Устюг отправится новогодний экспресс «В гости к Деду Морозу и Кикиморе Вятской». Программа рассчитана на пять дней. За это время пассажиры встретятся со сказочными персонажами, прогуляются по Тропе сказок, погостят в тереме Деда Мороза, а также посетят Нижний Новгород и Киров. Первый рейс отправляется 4 января. Стоимость места в плацкарте – 16 985 руб., в купе – 27 500 руб. Билет для ребёнка до 17 лет в плацкарте выйдет дешевле – 11 750 руб., а вот цена в купе остаётся такой же, как у взрослого.

Пассажиры новогоднего поезда «Зимняя сказка» побывают в Устюге, Костроме и Вологде. «Особенность маршрута: в этом году

поезд будет формироваться из двух частей – часть вагонов будет отправляться из Москвы, часть из Санкт-Петербурга, чтобы у жителей двух городов были равные возможности для загадывания желаний», – добавляет Дмитрий Пегов. Продажа билетов откроется до конца года.

Освоение Севера

В период январских праздников планируется отправление поездов по двум уникальным маршрутам – «Северное сияние» и «Величие Севера». Арктический маршрут будет начинаться в Москве. Поезд проследует до Петрозаводска, сделает остановки в Мурманске и Вологде, после чего вернётся в столицу. «Величие Севера» – это маршрут, который собрал в себя все основные зимние локации севера страны: Великий Новгород, Рускеала, Архангельск, Великий Устюг. По данному маршруту будут курсировать два поезда, отправляющихся из Москвы.

С 1 января 2022 года ОАО «РЖД» откроет новый шестидневный туристический маршрут «В Си-



ИВАН ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

бирь по доброй воле». Отправленные поезда будут со столичного Ярославского вокзала. За время поездки пассажиры посетят Нижний Новгород, Пермь, Тобольск и Тюмень. В стоимость программы включены билеты, обзорные экскурсии по городам и питание. Для взрослых такая поездка обойдётся минимум в 64 825 руб. при размещении в четырёхместном купе, для детей до 9 лет – 43 100 руб. Также пассажиры могут остановить свой выбор на двухместном купе (92 555 руб. – для взрослых, 52 350 руб. – для детей) или люксе (133 650 руб.).

В планах на 2022 год остался уникальный тур «Байкальская сказка» (Москва – Нижний Новгород – Пермь – Екатеринбург – Славгород – Красноярск – Иркутск – Порт Байкал). Стоимость такого тура – от 88 700 руб. «В одну сторону туристы отправляются на круизном поезде до Байкала, а в другую – летят самолётом, и наоборот. Причём маршрут будет реализован уже в двух вариантах: в конце февраля путешественники смогут увидеть волшебную красоту самого необычного в мире замёрзшего льда, а летом – насладиться прозрачными водами этого самого глубокого озера», – говорит Дмитрий Пегов.

Также в настоящий момент прорабатывается возможность запуска туристического маршрута выходного дня на озеро Байкал из Иркутска и Улан-Удэ. Беспересадочные группы вагонов будут отправляться до станции Слюдянка, далее следовать по Кругобайкальской железной дороге и возвращаться обратно.

АНАСТАСИЯ ДОРОЖКИНА



Услуги на экспорт

«РЖД-Медицина» ждёт пациентов из-за рубежа

Медицинский туризм считается одной из самых быстрорастущих и перспективных отраслей экономики. По оценке PWC, к 2025 году объём рынка медтуризма в мире может превысить \$30 млрд. Какие услуги востребованы у иностранцев в России и что им предлагает отраслевая медицина, рассказывает «Пульт управления».

Третий год в РФ реализуется федеральный проект «Развитие экспорта медицинских услуг». Целевой показатель проекта – увеличение экспорта медуслуг к 2024 году до \$1 млрд. В прошлом, уже пандемийном году 3,9 млн иностранных граждан получили медицинскую помощь в России, потратив на лечение \$197 млн.

«Несмотря на исполнение показателей профильного федерального проекта, Россия пока занимает 41-ю строчку в рейтинге «Индекс медицинского туризма». Надо отметить, что в

рейтинге уделяется значительное внимание сопутствующим сервисам, а не только оценивается факт предоставления медицинской услуги», – говорит заместитель председателя Счётной палаты РФ Галина Изотова.

По словам замглавы Минздрава Олега Салагай, на сегодняшний день активно лечат иностранцев уже в 70 субъектах РФ. Чаще всего в Россию приезжают пациенты из Узбекистана, Азербайджана, Таджикистана, Казахстана, Киргизии, Украины, Армении, Молдавии и Белоруссии.

«Примерно 86% от общего числа зарубежных пациентов получили помощь в региональных медицинских организациях. При этом значительный вклад внесли и федеральные центры, где сосредоточена высокотехнологичная медицинская помощь. Ещё порядка 10% пришлось на частные клиники», – подчеркнул Олег Салагай.

отраслевых клиниках помощь получили более 80 тыс. человек.

«У Минздрава с РЖД подписано соглашение о сотрудничестве в сфере общественного здоровья и здравоохранения. Но надо сказать, что РЖД в этом смысле являются одним из лидеров и в проекте по экспорту. Железнодорожники участвуют в нём достаточно активно», – уточнил Олег Салагай.

По мнению Галины Изотовой, России поможет подняться выше в рейтинге более тесное взаимодействие между пациентом и медицинским работником. «Это обязательность принятия или учёта мнения пациента. Это целостность и преемственность лечебно-диагностических процессов и их непрерывность», – сказала она.

Елена Жидкова считает, что Дальневосточный федеральный округ, который располагается в

Дальневосточный федеральный округ, который располагается в стратегической близости от стран Азиатско-Тихоокеанского региона, имеет все возможности стать точкой роста медицинского туризма в России

Среди наиболее популярных медуслуг у иностранцев в прошлом году оказались чек-апы (профилактические осмотры). За ними следуют акушерство и гинекология, в том числе экстракорпоральное оплодотворение (ЭКО), стоматология, травматология и офтальмология.

Сеть учреждений «РЖД-Медицина», как крупнейшая негосударственная сеть здравоохранения в РФ, принимает участие в реализации федерального проекта – уже 62 клиники подключились к нему. «Пока в основном речь идёт об оказании амбулаторной помощи гражданам из стран СНГ», – говорит начальник Центральной дирекции здравоохранения ОАО «РЖД» Елена Жидкова. По её словам, за последние два года в

стратегической близости от стран Азиатско-Тихоокеанского региона, имеет все возможности стать точкой роста медицинского туризма в России.

Она напомнила, что «РЖД-Медицина» реализует в Хабаровске один из крупнейших международных проектов в сфере здравоохранения – российско-японский Центр превентивной медицины и диагностики. Он создаётся на базе ЧУЗ «Клиническая больница «РЖД-Медицина» Хабаровска. Учреждение откроет свои двери для посетителей уже весной следующего года и сможет принимать более полумиллиона человек в год.

ИУ01504

Виталий Маслюк



МАКСИМ КАШИРИН/
ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО РЖД



МАКСИМ КАШИРИН/
ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО РЖД

Восточный ветер

Рост спроса на уголь и металл стимулирует развитие РЖД

В этом году наблюдается рост спроса на уголь и металлы и мировых цен на них. Участники прошедшей 29–30 сентября XII конференции «Железнодорожные перевозки горно-металлургических грузов» – ведущие эксперты транспортной отрасли и представители железнодорожных операторских компаний – обсудили, позволят ли пропускные способности Восточного полигона воспользоваться выгодной для экономики страны ситуацией.

АТР в числе получателей груза

По мнению руководителя Департамента угольной промышленности Экспертно-аналитического центра ТЭК Минэнерго Максима Чурсина, угольная отрасль может выступить драйвером железнодорожных перевозок. Сегодня на долю угля приходится 29% грузооборота на сети российских железных дорог. По прогнозам Минэнерго, объёмы перевозок угля в 2021 году увеличатся по сравнению с 2020-м на 5% и возрастут до 416 млн тонн. Максим Чурсин отметил, что за последние 10 лет поставки российского угля выросли на 17%, основная причина – увеличение экспорта твёрдого топлива. С 2011 года объёмы экспорта угля увеличились на 90%.

Основные потоки экспорта угля идут в Китай, Южную Корею, Турцию, Японию, Индию, Нидерланды, а также на Тайвань и Украину. Заметим, что Азиатско-Тихоокеанский регион (АТР) стал ключевым регионом поставок российского угля из-за более высоких цен и роста спроса. За год цены на уголь на азиатских рынках выросли с \$70 за тонну до \$130. А в октябре этого года на сырьевой бирже Чжэнчжоу (КНР) цена за тонну энергетического угля достигла исторического максимума – 1835,6 юаня (\$287) за тонну (на западноевропейских рынках цены выросли за прошедший год с \$50 до \$95 за тонну).

«За последние четыре года доля Китая в российском угольном экспорте выросла с 13,7% в 2017 году до 18% в 2020 году», – уточнил Максим Чурсин.

Минэнерго прогнозирует в 2021 году поставку угля в страны АТР на уровне 111 млн тонн, а западным импортерам – порядка 100 млн тонн.

По словам Максима Чурсина, поставки российского угля до 2050 года вырастут до 225–285 млн тонн в год.

В Минэнерго напрямую увязывают новые возможности развития угольного экспорта в страны АТР с раз-

Перевозки



ИВАН ШАПОВАЛОВ / ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО РЖД

витиём Восточного полигона и считают, что успешное завершение третьего этапа модернизации Восточного полигона с ростом провозной мощности до 250 млн тонн в год поможет сбалансировать планы угольной промышленности с инфраструктурными возможностями РЖД.

Напомним, что 19 октября на заседании президиума Госсовета по рассмотрению Транспортной стратегии РФ до 2030 года с прогнозом до 2035 года министр транспорта Виталий Савельев заявил, что стратегия предусматривает увеличение провозной способности железнодорожных участков в экспортном направлении до 327 млн тонн в год. «Итоговая цифра зависит от качественного прогнозирования внешней конъюнктуры, спроса на нашу продукцию, включая уголь. Государство получит колоссальный вклад в экономику,

рост безопасности транспортной системы и производительности труда», – уточнил он.

Железные перспективы

Выгодная для российских производителей конъюнктура складывается и на металлургическом рынке. Основным драйвером роста цен стала экономика Китая – крупнейшего потребителя железной руды. В марте 2020 года тонна железной руды стоила примерно \$88. В мае 2021 года стоимость подскочила до \$230 за тонну. «По результатам первого полугодия 2021 года можно отметить, что вырос экспорт, это может объясняться благоприятной конъюнктурой на мировых рынках», – отметил директор по развитию бизнеса и консалтинговой практики Metals & Mining Intelligence Илья Коломеец.

Минэнерго прогнозирует в 2021 году поставку угля в страны АТР на уровне 111 млн тонн, а западным импортёрам – порядка 100 млн тонн

Эксперты ассоциации предприятий чёрной металлургии «Русская сталь» отмечают, что объёмы перевозки грузов металлургического назначения (чугун, трубы, сталь в слитках, сортовой прокат, лом чёрных металлов, а также руда и железорудные концентраты) возвращаются к допандемийному уровню: в 2019 году было погружено 200 млн тонн, в 2020-м – 194 млн тонн, в первом полугодии 2021 года – 98 млн тонн. Илья Коломеец уточнил, что соотношение между внутренними перевозками и экспортными меняется в пользу экспорта: так, в 2019 году было 20% перевозок на экспорт, в 2020-м – 24%, а за шесть месяцев текущего года доля экспортных перевозок возросла до 29%. «Логистическим операторам следует ожидать роста объёма перевозок на восточном направлении», – сказал он.

Ключевым импортёром российского металла является Китай. По данным Федеральной таможенной службы России, экспорт чёрных металлов в Китай за первое

Компании-операторы грузовых вагонов, работающие на восточном направлении, заинтересованы в развитии полигона. В Национальной транспортной компании (НТК) отметили положительный вклад в увеличение провозных мощностей от использования тепловозов 3ТЭ25К^{2М} на участке Комсомольск – Ванино. Локомотивы 3ТЭ25К^{2М} предназначены для вождения поездов повышенной массы – до 7100 тонн. По мнению операторов, для развития тяжеловесного движения на этом участке целесообразно увеличить парк тепловозов на 20 единиц. Кроме того, в НТК предлагают внедрить имитационное моделирование работы станций Слюдянка-1, Слюдянка-2, Карымская и Уссурийск – имитационная модель позволяет определить максимальную пропускную способность транспортного узла, а в качестве данных для модели используются статистические данные и вероятностные значения загрузки станции.

В Уральской горно-металлургической компании отметили положительный эффект от применения тех-

Основные мероприятия по развитию сети железных дорог на период до 2025-го и на перспективу до 2030 года направлены на увеличение провозной способности железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона до 180 млн тонн по итогам 2024 года

полугодие 2021 года вырос на 39% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Объёмы сделок в первом полугодии этого года оцениваются в \$526 млн.

Заместитель генерального директора АО «ИЭРТ» Виталий Панин напомнил, что основные мероприятия по развитию сети железных дорог на период до 2025-го и на перспективу до 2030 года направлены на увеличение провозной способности железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона до 180 млн тонн по итогам 2024 года и до 210 млн тонн к 2030 году. Эксперт уточнил, что сейчас провозные способности железнодорожной инфраструктуры БАМа и Транссиба составляют 144 млн тонн, в следующем году этот показатель возрастет до 158 млн тонн.

нологии виртуальной сцепки поездов на подходах к портам Находкинского узла. Использование этой технологии позволяет увеличить пропускную способность линии до 98 пар поездов, рост числа подаваемых грузовых поездов в морские порты и исключение заговаривания станций на ближайших подходах к портам.

Директор по внешней логистике ПАО «НЛМК» Юрий Саввин полагает, что сократить простои подвижного состава на погранпереходах в Китай можно за счёт контейнеризации перевозок угля. «Грузополучатель тоже заинтересован в приёме угля в контейнерах – такие перевозки субсидируются в КНР», – уточнил он.

Владимир Константинов



Школа будущего

В РЖД
внедряются
проекты
по повышению
эффективности
производства



На Школе передового опыта ОАО «РЖД» по развитию системы управления трудовыми ресурсами и организационной эффективности, которая состоялась в сентябре, специалисты компании по повышению производительности труда рассказали о нововведениях 2021 года в области организации и нормирования труда, организационного дизайна и материального стимулирования сотрудников.

Организация труда автоматизируется

Заседание школы прошло в комбинированном формате, в мероприятии приняли участие более 1000 работников компании и партнёров холдинга по реализации нацпроекта «Производительность труда». Начальник Департамента по организации, оплате и мотивации труда (ЦЗТ) Владимир Никитин сообщил, что компания строит эффективную



производственную систему, которая охватит всю производственную цепочку: от грузоотправителя до оказания услуги конечному получателю.

Начальники центров повышения эффективности труда персонала железных дорог представили проекты, среди которых внедрение на Западно-Сибирской железной дороге индикаторной системы контроля работы локомотивных бригад; создание на Свердловской железной дороге цифровой аналитической системы, определяющей причины изменения технической скорости поездов, а также проект по автоматизации отчётности ин-

женеров по труду, внедрённый на ЮУЖД.

Организационный дизайн отвечает на вызовы рынка

В ЦЗТ пояснили, что внедрение инструментов организационного дизайна – это масштабная задача, для её решения в компании уже запустили ряд проектов, которые составляют единую систему, повышающую эффективность организационной структуры и использования трудовых ресурсов. Начальник организационно-штатного управления Павел Богдановский уточнил, что сегодня выделяются три направления раз-

вития инструментов организационного дизайна: предиктивная аналитика, гибкие структуры и проектные команды. Цель предиктивной аналитики состоит в создании инструмента анализа, позволяющего повысить эффективность управления организационной структурой на основе имеющихся данных и их прогнозных значений. Гибкость структуры заключается в быстрой и эффективной адаптации организационной структуры компании к изменениям внешней и внутренней среды – внедрению новых технологий, автоматизации процессов, изменению рынков.

«Учитывая сегодняшние реалии, в компании проводится работа по децентрализации полномочий и ответственности по изменению структуры подразделений на всех уровнях управления», – пояснил он. Проектный подход помогает компании в короткие сроки выводить на рынок новые продукты, непрерывно повышать свою эффективность. В ЦЗТ уточнили, что работа проектных команд будет совершенствоваться. Для этого предполагается создать единое цифровое пространство для орга-

альной деятельности работника, усовершенствована система материальной заинтересованности работников, задействованных в обеспечении безопасности движения поездов и бесперебойной работы технических средств, разработан и автоматизирован единый классификатор производственных упущений. Также ЦЗТ уделяет особое внимание развитию системы дополнительного премирования, которая ведётся по трём направлениям: «Безопасность», «Эффективность и качество», «Закре-

вазии с точки зрения выполнения функционального назначения. Метод количественной оценки даёт возможность оценить эффективность применения как отдельных показателей премирования, так и комплекса. С помощью проведения оценочного интервью планируется определить степень удовлетворённости работников системой премирования в целом», – пояснили в департаменте. Использование данного инструмента позволит повысить эффективность деятельности подразделений компании.

В этом году внедряются бесшовные технологии премирования работников, хронометраж производственных операций с применением искусственного интеллекта, введён предиктивный расчёт численности работников подразделения

низации работы, оценки и мотивации проектных команд.

Премирование по результатам работы

Премирование сотрудников компании зависит от результатов деятельности подразделения и от индивидуальной работы каждого. Основным документом в области стимулирования работников является Корпоративная система премирования работников ОАО «РЖД». В этом году документ был пересмотрен. Помимо актуализации показателей текущего премирования, усилены доли показателей индивиду-

пение персонала». На данный момент в компании уже внедрено 20 базовых видов дополнительного премирования, в том числе шесть межфункциональных.

Чтобы привести к правильному соотношению все мотивационные инструменты, специалисты ЦЗТ разработали временные методические рекомендации по оценке эффективности системы материальной мотивации в филиалах ОАО «РЖД». Основная цель методики – обеспечение сбалансированного соотношения человеческого капитала и затрат на персонал. «Использование качественной оценки позволит оценить систему мотивации персонала».

ЦЗТ планирует протестировать эту систему на всей сети и получить предложения по её улучшению.

Для снижения рисков, выявления причин нарушений трудового законодательства и их профилактики в компании будет внедрён комплаенс-контроль. Механизм снижения рисков планируется автоматизировать: в систему формирования нормативных актов компании и систему оплаты труда будет встроен логический контроль, который позволит предотвращать возможные нарушения норм трудового законодательства.

Владимир Константинов

НАТАЛЬЯ ЖУК,
НАЧАЛЬНИК СЛУЖБЫ
УПРАВЛЕНИЯ ПЕРСОНАЛОМ
ЦЕНТРАЛЬНОЙ ДИРЕКЦИИ ПО
УПРАВЛЕНИЮ ТЕРМИНАЛЬНО-
СКЛАДСКИМ КОМПЛЕКСОМ
ОАО «РЖД»



ЛИЧНЫЙ АРХИВ



123RF/LEGION-MEDIA

Ни дня без учёбы

Железнодорожники пользуются программой «Час знаний»

В условиях современного мира всё реже удаётся выделять время на прохождение обучения в очном формате, поэтому так важно, что в ОАО «РЖД» реализуется образовательный онлайн-проект «Час знаний». Раз в месяц работники компании могут посвятить один час рабочего времени на обучение не только профессиональным и корпора-

тивным компетенциям, но и личностному развитию благодаря прохождению соответствующих курсов.

Общесетевой проект «Час знаний» является одним из инструментов реализации Программы развития человеческого капитала до 2025 года. Центральная дирекция по управлению терминально-складским комплексом (ЦМ) ОАО «РЖД» в мае этого года присоединилась к нему одной из первых. Это стало особенно актуальным в год, объявленный в ЦМ Годом

повышения профессиональных компетенций работников.

Предварительно мы провели большую информационную кампанию для вовлечения в обучение большего числа работников. Информирование было организовано не только на центральном уровне, но и в региональных и линейных подразделениях.

За первый месяц курсы в Системе дистанционного обучения ОАО «РЖД» (СДО) прошли более 500 работников дирекции. И положительная динамика наблюдается из месяца в месяц. Приятно видеть, что проект нашёл отклик у целевой аудитории.

До конца года курсы проекта «Час знаний» будут также включены в программы теоретической части технической учёбы наших работников.

В настоящее время на выбор пользователей – более 200 курсов, охватывающих свыше 50 профессиональ-

рабатываем и специфичные для себя курсы. К примеру, уже разработаны следующие курсы: «Продвижение услуг терминально-складской деятельности на рынке», «Ознакомительный курс. Маркетинговые исследования терминально-складской деятельности», «Ответственность за просрочку доставки грузов и порожних вагонов».

Учебные материалы созданы с учётом современных подходов к дистанционному обучению – основная часть курсов содержит текстовую и графическую информацию (фотографии и иллюстрации, схемы, графики). Чтобы обучение было наглядным, использованы мультимедийные материалы. Во многих курсах рассматриваются ситуации, с которыми работник может столкнуться на практике на своём рабочем месте.

Мы стремимся к тому, чтобы сотрудники осознанно подходили к саморазвитию и самостоятельно делали

За первый месяц курсы в Системе дистанционного обучения ОАО «РЖД» прошли более 500 работников дирекции. И положительная динамика наблюдается из месяца в месяц. Проект нашёл отклик у целевой аудитории

ных компетенций. Как показала практика, в большей степени сотрудники интересуются курсами по направлениям саморазвития, эффективных коммуникаций, стресс-менеджмента. Например, популярностью пользуются курсы «Как быть успешным лидером?», «Наука обращения с руководителем», «Личная мотивация», «Как расставлять приоритеты в работе?», «Как управлять стрессом?».

Отмечу, что каталог имеющихся курсов в Системе дистанционного обучения охватывает весь спектр корпоративных компетенций и предоставляет возможность работнику самостоятельно выбрать наиболее интересующие его темы.

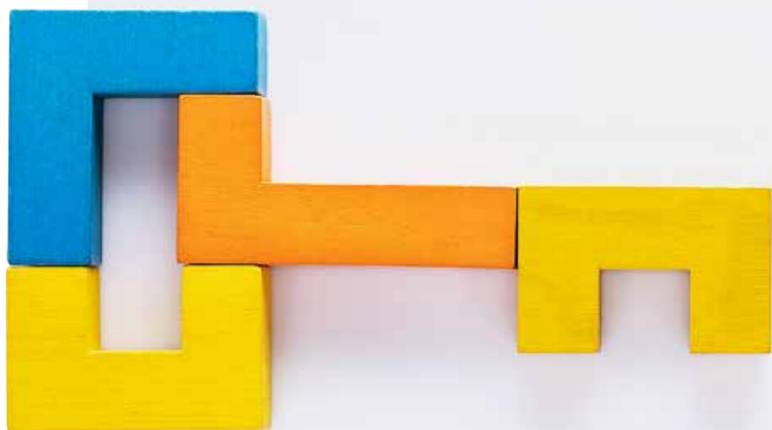
Несмотря на то что все курсы, имеющиеся в образовательном каталоге, актуальны для нашего филиала, дополнительно совместно с рабочей группой мы раз-

выбор в пользу регулярного обучения. В этой связи утверждён порядок работы по проекту «Час знаний». В соответствии с ним до конца года планируем разработать ещё 25 специфичных курсов. При этом акцент будет сделан на клиентоориентированный сервис и продажу услуг Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом – это главные показатели эффективности работы нашего филиала, поэтому эти направления мы осваиваем в первую очередь.

В следующем году планируем ещё больше разнообразить каталог курсов. К примеру, есть запрос от работников на знание трудового законодательства в части дисциплинарной ответственности и привлечения к работе в выходные дни. Также есть планы пополнить базу учебных курсов информацией, полезной не только для нашего филиала.



Полезная информация



Проектное обучение развивает востребованные навыки



Отраслевые учебные заведения взяли курс на внедрение проектного обучения – слушатели вовлекаются в решение реальных производственных задач и разрабатывают собственные прорывные проекты. Предполагается, что выпускники практикоориентированных программ будут обладать знаниями и навыками, необходимыми для качественного выполнения рабочих обязанностей и генерации инновационных идей.

В ходе проектного обучения, выходящего за рамки традиционной практики преподавания, студенты изучают учебные дисциплины не по одной, а во взаимосвязи. При этом они развивают не только hard skills (профессиональные навыки), но и soft skills (непрофессиональные навыки). Разрабатывая проекты, они не только ищут пути решения конкретных производственных задач, но и учатся взаимодействовать, работать в команде. При этом активное участие в работе принимают представители бизнеса и специалисты-практики.

Вузы меняют формат обучения

По словам ректора Российского университета транспорта (МИИТ) Александра Климова, образовательные программы должны меняться, поскольку сейчас активно развивается профессиональная деятельность, внедряются новые технологические решения. «И вузы здесь должны работать на

опережение, – подчеркнул он. – Студенты становятся другими, просто прочитать лекции уже недостаточно, нужно вовлечь их в учебный процесс. Проектное обучение позволяет активизировать интерес слушателей, сфокусировать их внимание на освоении прикладных компетенций, которые в настоящее время являются востребованными со стороны ключевых компаний».

С сентября этого года в РУТ (МИИТ) начала функционировать академия «Высшая инженерная школа», образовательный процесс которой ориентирован на проектную работу студентов. «Формат проектно-ориентированного обучения в настоящее время активно развивается в мировой образовательной практике, а также внедряется в деятельность передовых отечественных высших учебных заведений (например, таких, как Высшая школа экономики, Московский политех). Вместе с тем, если рассматривать сочетание такого формата с предметной областью транспортных технологий на стыке урбанистики, цифровизации и новых инженерных решений, можно говорить об определённой уникальности его реализации у нас», – подчеркнул директор академии «Высшая инженерная школа» Олег Покусаев.

Образовательные программы академии направлены на подготовку кадров по перспективным областям развития транспорта (в числе приоритетных направлений – транспортные системы агломераций, информационное моделирование, системы мобильной связи и сетевые технологии,

IT-сервисы и технологии обработки данных на транспорте, промышленный и транспортный дизайн). Активное участие в их разработке принимали специалисты из академической и отраслевой среды – именно практики формировали содержание кейсовой и проектной составляющей обучения.

С первого курса учебными планами академии предусмотрены практики на производственных базах предприятий-партнёров, в числе которых ОАО «РЖД», Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы, Московский метрополитен, АО «Синара – Транспортные машины», Мосгортранс, Центр организации дорожного движения правительства Москвы. Практика организована при непосредственном кураторстве и научном руководстве со стороны Министерства транспорта России. «Для нас крайне важна активная коммуникация, когда студенты, преподаватели, компании-работодатели становятся равнозначными участниками учебного процесса», – подчеркнул Олег Покусаев.

Железнодорожники учатся управлять проектами

Руководители компании проходят обучение в Корпоративном университете РЖД. Образовательные программы там носят прикладной характер – полученные знания слушатели применяют на практике, разрабатывая собственные инновационные проекты. Так, весной этого года Департамент информатизации, Департамент управления персоналом ОАО «РЖД» и

Образование



АЛЕКСАНДР САВЕРКИН/ИД «ГУДОК»

Корпоративный университет РЖД завершили полугодовой цикл обучения руководителей и специалистов более 25 департаментов, функциональных филиалов и дочерних обществ ОАО «РЖД» по программе «Цифровая трансформация компании: дизайн цифровых инициатив». Каждое из десяти тематических направлений программы завершалось защитой проектов новых сервисов перед руководством компании. Были представлены десятки инициатив по развитию новых услуг для грузоотправителей, навигации на пассажирских

терминалах, дальнейшему развитию личного кабинета машиниста, сервисам для туристов. «Совместно с бизнес-подразделениями компании «РЖД» актуализируются тематические направления разработанных слушателями проектов, чтобы у ОАО «РЖД» был сформирован пул проектных решений, который можно будет реализовывать на практике», – отметил директор Корпоративного университета РЖД Роман Баскин.

В настоящее время университет реализует практико-ориентированную программу «Корпоратив-

ный MBA». Слушателями стали 35 руководителей ОАО «РЖД» – это самые успешные выпускники программ развития кадрового резерва университета. Они также разрабатывают проектные идеи по актуальным для холдинга темам: технологии перевозочного процесса; инфраструктура; логистика; тяговый и пассажирский комплекс. Выпускники программы получают дипломы о профессиональной переподготовке по программе с квалификацией «Мастер делового администрирования – Master of Business Administration (MBA)».

Проектное обучение позволяет активизировать интерес слушателей, сфокусировать их внимание на освоении прикладных компетенций, которые в настоящее время являются востребованными со стороны ключевых компаний



ПАВЕЛ КАСИЛИН/ИД «ГУДОК»



АЛЕКСАНДР САВЕРКИН/ИД «ГУДОК»

Руководители компании проходят обучение в Корпоративном университете РЖД. Образовательные программы там носят прикладной характер – полученные знания слушатели применяют на практике, разрабатывая собственные инновационные проекты

Работодатели привлекают студентов

Организаторами проектного обучения выступают и сами компании. Так, на Карьерном портале ОАО «РЖД» регулярно обновляются анонсы практик и стажировок, в ходе которых студенты могут поработать над реализацией конкретных проектов. В частности, сейчас обучающихся на технических, экономических и IT-специальностях приглашают принять участие в практике «Цифровизация производственной работы». Под руководством

опытных наставников студентам предстоит разработать алгоритмы внедрения модульных и мобильных топливных складов и принципов полигонных технологий, подготовить комплекты пользовательской документации автоматизированных производственных систем и специализированного программного обеспечения, синхронизировать программы цифровой трансформации подразделений компании «РЖД». Также студентов приглашают поработать над созданием графического изображения и

символическим значением почётного знака за достижения в учебной и внеучебной деятельности.

«Мы заинтересованы в том, чтобы в компанию приходили молодые энергичные люди. Карьерный портал помогает привлечь большое количество потенциальных сотрудников и упростить взаимодействие с ними», – сказал ранее заместитель начальника службы управления персоналом Московской железной дороги Сергей Коваленко.

ПУЛЬТ

Юлия Антич



МАКСИМ КАШИРИН/
ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»



Взгляд со стороны

Зарубежные СМИ обращают внимание на инновационное развитие компании

Техническое развитие и внедрение инновационного подвижного состава в российской железнодорожной отрасли, модернизация инфраструктуры, развитие международной логистики, а также цифровизация перевозок и «зелёный» вектор развития ОАО «РЖД» стали ключевыми темами публикаций о компании в зарубежных СМИ.

Модернизация встаёт на рельсы

Средства массовой информации стран Западной Европы следят за обновлением парка РЖД. С начала года в фокус зарубежных отраслевых изданий попало увеличение парка платформ. Британский ресурс Railway News (www.railway-news.com) обратил внимание на контракт на поставку партии инновационных 60-футовых вагонов-платформ для перевозки лесоматериалов, произведённых Объединённой вагонной компанией (ОВК) для лизинговой компании «Десса». В публикации уточняется, что новые платформы обладают улучшенными характеристиками. То же СМИ сообщило о контракте ОVK на поставку в течение 2021 года 1000 инновационных вагонов-платформ для перевозки крупнотоннажных контейнеров интермодальному оператору ООО «Транс Синергия». Итальянское Trasporto Europa (www.trasporto.europa.it) в публикации о разработке новой фитинговой платформы для АО «ФГК» напрямую связывает увеличение российского парка этого рода подвижного состава с развитием перевозок по Транссибу между Европой и Китаем. «Цель РЖД – сократить время транзита между Китаем и Европой до семи суток», – сообщает издание.

В поле зрения зарубежных СМИ попадают и проекты по обновлению локомотивного парка. Railway Gazette (Великобритания) обратило внимание на планы ОАО «РЖД» с 2025 года закупать только электровозы, а также локомотивы, работающие на природном газе и других альтернативных источниках энергии; британский портал IRJ сообщил о поставках оператору подвижного состава «НефтеТрансСервис» новых локомотивов ЗЭС5К «Ермак», произведённых Новочеркасским электровозостроительным заводом, входящим в состав АО «Трансмашхолдинг».



ИВАН ШАПОВАЛОВ / ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

Среди технических инноваций в управлении движением особое внимание уделяется внедрению технологии виртуальной сцепки. IRJ указывает, что технология позволяет сократить интервал между попутно следующими поездами с 12 до 6–8 минут за счёт обмена по цифровому радиоканалу информацией о режиме движения между локомотивами ведущего и ведомого поездов.

Голландский информационный бюллетень RAILTECH (www.railtech.com) сообщает о планах РЖД по внедрению автономных пассажирских составов. «Сейчас компания тестирует два разных пассажирских поезда третьей степени автоматизации. Они

курсируют автономно, но на борту находится машинист, который может вмешаться в случае возникновения экстренной ситуации. Также проектируется поезд четвёртой степени автоматизации, который будет выполнять все операции без участия человека», – сообщает издание. Railway Gazette сообщает о сертификационных испытаниях 10-вагонного варианта электропоезда «Ласточка» для маршрутов до 700 км, а портал railtech.com (Нидерланды) сообщает о разработке ОАО «РЖД» и Группой Синара российского высокоскоростного поезда со скоростью движения до 400 км/ч. Ожидается, что поезд будет готов в 2028 году, уточняет издание.

Global Railway Review приводит в своей публикации оценки Международного энергетического агентства и МСЖД, согласно которым Россия занимает первое место по энергоэффективности грузовых железнодорожных перевозок

Евразийский транзит

Западные СМИ с начала года отмечают развитие перевозок по транссибирскому маршруту. Так, портал Rferl.org (США) сообщает, что китайские компании отправляют больше товаров по железной дороге через Россию и Среднюю Азию, поскольку стоимость морских перевозок увеличивается. «Китай отправил более 2 тыс. грузовых поездов в Европу в течение первых двух месяцев 2021 года, что вдвое больше, чем годом ранее», – отмечают наблюдатели в США.

Британский ресурс porttechnology.org отмечает, что теперь для доставки грузов между Азией и Европой доступно больше поездов, и приводит пример компании Mediterranean Shipping Company, которая организовала морские отправки из Шанхая, Нинбо, Циндао, Йокогамы и Пусана в российские порты Владивосток и Восточный, откуда грузы отправляются в 13-дневный путь по Транссибирской железной дороге

ра АО «ОТЛК ЕРА» Алексея Грома, в котором сообщается о рекордном увеличении объёмов контейнерных перевозок по Транссибу в первом полугодии 2021 года. «За шесть месяцев текущего года перевезено 336,5 тыс. контейнеров ДФЭ, и это примерно на 50% больше, чем за аналогичный период прошлого года, а в мае был достигнут абсолютный рекорд по объёму перевозок – 61,5 тыс. ДФЭ», – пояснил изданию Алексей Гром.

Китайские СМИ регулярно сообщают о росте объёмов перевозок отдельных видов грузов и новых маршрутах. «Объём химических удобрений, импортируемых из России по железной дороге через наземный порт Маньчжурия в автономном районе Внутренняя Монголия на севере Китая, в этом году увеличился вдвое», – отмечает специализированный ресурс ciie.org. A China Daily рассказало читателям о новом грузовом поезде, отправленном в мае по маршруту Лючжоу (КНР) – Москва. Агентство «Синьхуа» отметило в

Среди технических инноваций в управлении движением особое внимание уделяется внедрению технологии виртуальной сцепки

в Санкт-Петербург, а оттуда грузы морем следуют в западноевропейские порты Антверпен, Бремерхафен, Роттердам и Гавр. Ресурс приводит цитату заместителя генерального директора ОАО «РЖД» Алексея Шило о том, что груз по железным дорогам России перевозится за 12 дней, а общее время в пути между портами Азии и Европы составляет 25–30 дней в отличие от 40–45 дней для отправок через Суэцкий канал. Логистический портал railfreight.com (Нидерланды) на примере организованной в апреле этого года интермодальной перевозки рыбной продукции в контейнерах по транссибирскому маршруту компанией FESCO показывает, что груз следует через Россию вдвое быстрее, чем суэцким маршрутом.

Развитие перевозок из Китая в Европу по Транссибирской магистрали стало ключевой темой в публикациях китайских СМИ о российском железнодорожном транспорте. Инфоагентство «Синьхуа» опубликовало летом интервью генерального директо-

своём сообщении отправку первого контейнерного поезда Чэнду – Санкт-Петербург.

Развитие транспортного коридора Север – Юг также попадает в поле зрения зарубежных медиа. В феврале турецкий информационный портал Dailysabah рассказал о первом маршрутном поезде из Анкары в Калужскую область, который проследовал в Россию через железную дорогу Баку – Тбилиси – Карс. А в мае турецкие СМИ сообщили о первой отправке сельхозпродукции из Алтайского края в Турцию. Европейский портал по внешнеэкономической деятельности Euractiv отмечает, что российские поезда могут проследовать через Нахичеванский коридор в Армению, Турцию и Иран. «Для России эта дорога могла бы послужить альтернативным путём на рынки Ближнего Востока», – говорится в публикации.

Иностранные СМИ отмечают развитие перевозок в направлении стран Центральной Азии. Индийский портал portwings.in сообщил, что Россия и Казахстан



МАКСИМ КАШИРИН/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

будут совместно развивать сервис «Агроэкспресс» по перевозке сельхозпродукции по железной дороге, а пакистанский ресурс ewscentralasia.net рассказал об организованной ОАО «РЖД Логистика» перевозке российской транспортной техники со станции Купчинская (Россия) на станцию Гипчак (Туркменистан).

Ставка на инфраструктуру

Инвестиции ОАО «РЖД» в инфраструктуру стали темой публикации ведущего мирового информационного агентства Bloomberg (США). «Россия вложит более \$10 млрд в строительство железных дорог, которые позволят увеличить экспорт угля в Азию. Проект модернизации и расширения железных дорог, идущих к российским портам Дальнего Востока, является частью более широкой инициативы, направленной на то, чтобы сделать страну одним из последних действующих экспортёров ископаемого топлива. Власти делают ставку на то, что потребление угля на крупных азиатских рынках, таких как Китай, будет продолжать расти, даже если в других местах оно иссякнет», – сообщает агентство.

Британский [Railjournal](http://Railjournal.com) посвятил в начале года специальный обзор планам по развитию инфраструкту-

ры РЖД. «Компания планирует инвестировать более 3 трлн руб. (\$40,3 млрд) в течение следующих трёх лет, в том числе 731,6 млрд руб. в 2021 году, особое внимание будет уделено развитию БАМа и Транссиба, приобретению нового подвижного состава, увеличению объёма капитального ремонта пути», – сообщает издание.

Иностранные СМИ писали и о вводе в эксплуатацию отдельных инфраструктурных объектов и узлов: в августе агентство «Синьхуа» рассказало о завершении строительства моста Нижнеленинское – Тунцзян через реку Амур; [Railwaygazette](http://Railwaygazette.com) отмечает важность формирования инфраструктуры транспортного коридора Север – Юг, открытого 19 февраля этого года 494-метрового моста через реку Ахтубу. То же издание в августе сообщило о восстановлении за два дня разрушенного наводнением моста на перегоне Куэнга – Укурей на Транссибе и об открытии в Москве вокзала Восточный – нового железнодорожного хаба, интегрированного с московским метро и МЦК.

Внимание к цифровизации

За рубежом заметили достижения компании в цифровизации перевозочного процесса. Агрегатор но-

востей prnewswire.com (США) отметил, что почти 90% гружёных вагонов в России оформляется онлайн, а британский ресурс [Global Railway Review](http://GlobalRailwayReview.com) со ссылкой на первого заместителя генерального директора компании Сергея Павлова сообщил, что РЖД используют технологию электронно-навигационных пломб, на всех железнодорожных станциях, принимающих контейнеры, работает технология «Интертран», расширяется география применения электронной накладной ЦИМ/СМГС. [Global Railway Review](http://GlobalRailwayReview.com) уточняет, что безбумажные технологии позволят увеличить маршрутную скорость трансграничных грузовых перевозок, в первую очередь контейнерных. [Railway Gazette](http://RailwayGazette.com) отмечает, что РЖД внедряют цифровые решения на всех этапах грузоперевозок, а до 2025 года планируется создать единое информационное пространство для грузовых перевозок и логистики.

Ресурс railengineer.co.uk (Великобритания) указывает, что доля ОАО «РЖД» в общем объёме парниковых выбросов в России – менее 1%.

Агентство [Yonhap News Agency](http://YonhapNewsAgency.com) (Южная Корея) в интервью с первым заместителем генерального директора ОАО «РЖД» Сергеем Павловым сделало акцент на экологичности перевозок по транссибирскому маршруту. «В среднем за перевозку одного контейнера железнодорожным транспортом на электротяге в атмосферу выбрасывается в 16 раз меньше углекислого газа, чем морским транспортом, в 73 раза меньше, чем автомобильным, и в 710 раз меньше, чем авиатранспортом», – пояснил Сергей Павлов корейскому изданию.

Отдельные проекты по внедрению «зелёных» технологий также не обойдены вниманием иностранных СМИ. Так, издание [Nuclear Engineering International](http://NuclearEngineeringInternational.com) (Великобритания) сообщило об испытаниях российского поезда на водородном топливе.

Итальянское [Trasporto Europa](http://TrasportoEuropa.com) в публикации о разработке новой фитинговой платформы для АО «ФГК» напрямую связывает увеличение российского парка этого рода подвижного состава с развитием перевозок по Транссибу между Европой и Китаем

Оттенки зелёного

Экологические инициативы РЖД оказались в мейнстриме зарубежных медиа. [Global Railway Review](http://GlobalRailwayReview.com) приводит в своей публикации оценки Международного энергетического агентства и Международного союза железных дорог, согласно которым Россия занимает первое место по энергоэффективности грузовых железнодорожных перевозок, а в пассажирском движении – четвёртое место после Индии, Китая и Японии. Более 85% всех пассажиров и грузов ОАО «РЖД» перевозит на электрической тяге. Издание отмечает системную природоохранную работу компании. «В ОАО «РЖД» работают 700 менеджеров по охране окружающей среды, в компании действует программа экологического образования», – отмечается в публикации.

О заключении соглашения о сотрудничестве в сфере разработки магистральных локомотивов с водородными топливными элементами между ОАО «РЖД», АО «Роснано» и АО «Группа Синара» в рамках ПМЭФ написал ресурс railjournal.com.

Голландский ресурс railtech.com сообщил о подписании соглашения о сотрудничестве между компанией «РЖД» и французским национальным перевозчиком SNCF в сфере внедрения водородных поездов, а британский портал [Railwaypro](http://Railwaypro.com) рассказал в своём отчёте с Международного салона «PRO//Движение.Экспо» о проекте РЖД, ВНИКТИ и ВНИИЖТа по переводу тепловозов с дизельного на газовое топливо.

ПУБЛИЧНО

Владимир Константинов



Быть на связи

Руководители ОАО «РЖД» проводят аудиовстречи с работниками



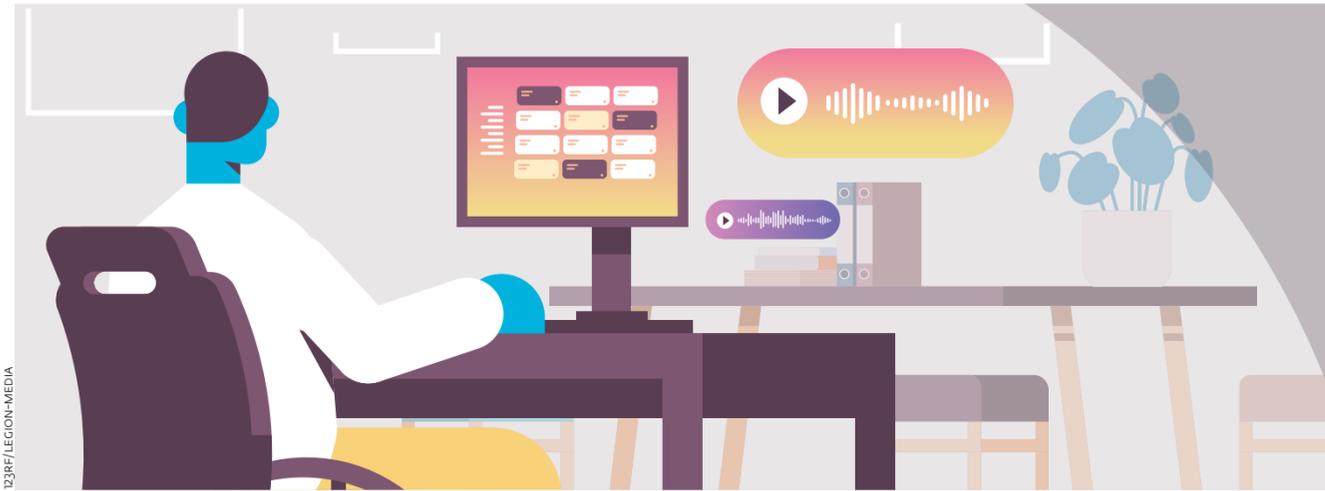
Внутреннее общение является важной частью корпоративной культуры. Коммуникации в коллективе необходимы для того, чтобы наладить связь между руководством и исполнителями, построить эффективное взаимодействие с коллегами и тем самым обеспечить действенный и чёткий обмен данными без информационных и временных потерь. Понимая важность отлаженной внутренней связи, многие компании стремятся внедрять и развивать различные каналы коммуникации. Так, в сентябре этого года Центр бренда работодателя и развития человеческого капитала ОАО «РЖД» запустил голосовой чат «Диалог в команде». Руководители компании в онлайн-режиме проводят аудиовстречи с работниками на платформе корпоративного Telegram-канала HRZD.

Как рассказал начальник Центра бренда работодателя и развития человеческого капитала ОАО «РЖД» Станислав Сугак, каналов коммуникации в компании много, однако нужен был такой формат, который позволил бы выстроить живую, неформальную беседу, в ходе которой каждый участник имел бы возможность высказаться. И голосовой чат для этого хорошо подошёл.

Аудиочат создан на платформе популярного мессенджера Telegram (на канале блока управления персоналом HRZD), к которому людям максимально просто подключиться из любой точки страны. Главное – установить приложение Telegram на смартфон, планшет или ноутбук. «Возможность присоединиться к разговору и в режиме реального времени услышать ответ на свой вопрос есть у любого сотрудника компании. Кроме того, проект даёт дополнительный стимул для развития внутренних коммуникаций и корпоративной культуры», – подчеркнул Станислав Сугак.

К участию в аудиодискуссиях регулярно приглашаются руководители разного уровня из различных подразделений компании. При этом тематика бесед сконцентрирована на вопросах, которые больше всего волнуют железнодорожников.

Первый аудиочат состоялся 22 сентября, в качестве главного гостя выступила начальник Департамента социального развития (ЦСР) ОАО «РЖД» Юлия Алексеева. Тема встречи – «Социальная поддержка в ком-



паний: льготы и как ими воспользоваться».

В прямом эфире руководитель ЦСР ответила на вопросы работников, касающиеся развития внутренней социальной политики холдинга. «В компании существует множество льгот, гарантий и компенсаций для работников. К примеру, корпоративная поддержка для приобретения жилья, предоставление путёвок на санаторно-курортное лечение и в детские лагеря. Перечень льгот регулярно дополняется, расширяются категории работников, которые могут ими воспользоваться, вне-

дряются новые гибкие механизмы их предоставления», – отметила Юлия Алексеева.

Как подчеркнул Станислав Сугак, первая встреча показала, что работникам интересен новый формат. «К чату присоединилось около 500 участников со всех полигонов дорог. Уверен, что проект даст дополнительный стимул для развития внутренних коммуникаций и корпоративной культуры. Мы оперативно опросили участников мероприятия о полученных впечатлениях. В опросе на HRZD к концу дня участвовали порядка 400 человек. Только 4% сказали,

что им не подходит аудиоформат, абсолютное большинство участников отметили, что им понравился голосовой чат и они ждут новых эфиров», – отметил он.

То, что проект «Диалог в команде» заинтересовал железнодорожников, подтверждает и тот факт, что тему для второго чата выбрали они сами. По результатам открытого голосования, организованного в Telegram-канале HRZD, большинство слушателей (40%) захотели обсудить вопросы, связанные с оплатой труда.

В результате 19 октября состоялся второй голосовой чат – в эфир на

тему «Оплата труда и мотивация: из чего складывается ваша зарплата» вышел начальник Департамента по организации, оплате и мотивации труда (ЦЗТ) ОАО «РЖД» Владимир Никитин. В беседе приняли участие свыше 800 человек, по теме поступило порядка 50 вопросов. В частности, работники интересовались, из чего складывается их заработок; когда состоится следующая индексация заработной платы; какие показатели учитываются при премировании;

ежегодно индексируется не менее двух раз (размер индексации определяется на основе данных Росстата об уровне инфляции). В этом году из-за высокой инфляционной нагрузки зарплата в компании индексировалась трижды: с 1 марта (на 1,3%), с 1 августа (на 2,4%) и с 1 октября (на 1,4%).

Глава ЦЗТ также рассказал о планах по обновлению раздела «Мой доход» на Сервисном портале работника ОАО «РЖД» (my.rzd.ru) – все позиции в зарплатном листе

Ещё 26% железнодорожников подчеркнули, что хотели бы увеличить время беседы, при этом 15% респондентов подчеркнули, что получили ответы на все интересующие их вопросы. Желание принять участие в следующих эфирах изъявили 16% подписчиков канала HRZD, ранее не следивших за проектом. Анонсы других аудиовстреч будут размещены в Telegram-канале HRZD.

Кстати, сейчас там идёт голосование на тему следующего «Диа-

К участию в аудиодискуссиях регулярно приглашаются руководители разного уровня из различных подразделений компании. При этом тематика бесед сконцентрирована на вопросах, которые больше всего волнуют железнодорожников

когда начисляется вознаграждение за преданность компании; в чём плюсы взаимодействия с НПФ «Благосостояние»; какие компенсационные надбавки предусмотрены в компании.

Ряд вопросов касался особенности оплаты труда железнодорожников. Как отметил Владимир Никитин, в компании поддерживается конкурентоспособный уровень заработной платы. Так, зарплата специалистов в среднем составляет 68 тыс. руб., рабочих – превышает 40 тыс. руб. В некоторых регионах страны (например, на Северном Кавказе) зарплата железнодорожников выше средней по субъекту на 35–40%. При этом заработная плата

будут детально описаны, чтобы информация стала максимально понятна пользователям.

Работников также интересовали условия оплаты труда при дистанционном режиме работы. Напомним, в ОАО «РЖД» на удалёнке находятся 33 тыс. человек. Владимир Никитин уточнил, что зарплата для них сохраняется полностью, включая надбавки и премии, а с начала этого года работающим дистанционно полагается компенсация за использование своей оргтехники и гаджетов.

По данным опроса, проведённого после встречи, 50% присутствующим понравился современный формат общения с руководством.

лога в команде». На выбор пользователей – вопросы карьерных возможностей; обучение и развитие; международные проекты ОАО «РЖД»; инновационное развитие в компании; РЖД – студентам и школьникам; производственные темы; мой полигон (беседа о конкретной дороге или филиале).

Вопросы спикерам можно будет задать во время дискуссии или заранее по телефону горячей линии для работников ОАО «РЖД»: 8-800-100-15-20. Также свой вопрос можно прислать на электронную почту dialog@center.rzd (Интра-нет), dialog@center.rzd.ru (Интернет).

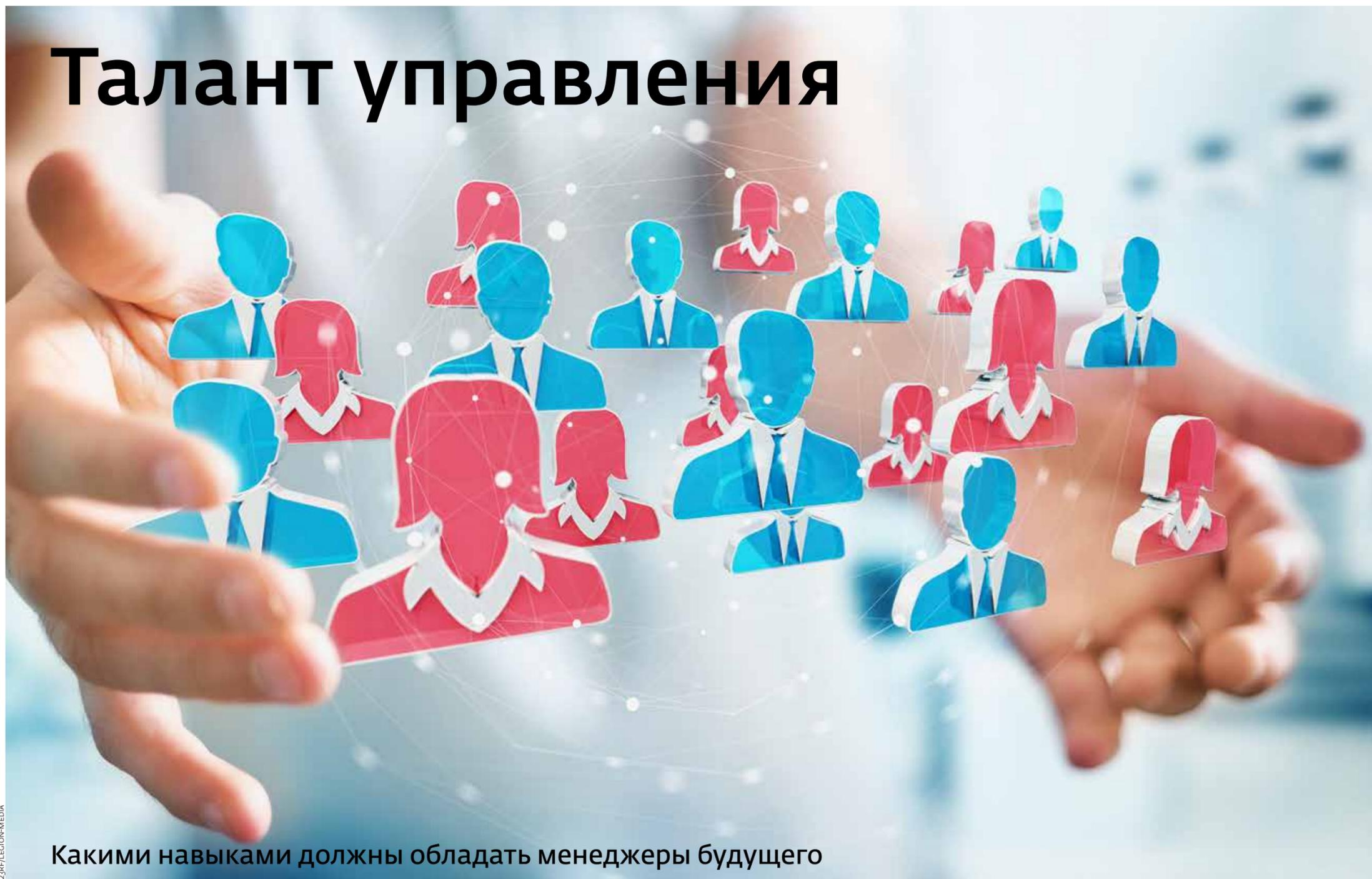
ПУЛЬТ

Юлия Антич

Возможность присоединиться к разговору и в режиме реального времени услышать ответ на свой вопрос есть у любого сотрудника компании. Кроме того, проект даёт дополнительный стимул для развития внутренних коммуникаций и корпоративной культуры



Талант управления



Какими навыками должны обладать менеджеры будущего

Пандемия COVID-19 стала серьёзным вызовом для большинства компаний. В условиях неопределённости возросла роль управленцев, при этом менялись требования к их компетенциям. Ключевые навыки, которые нужны руководителям сейчас, чтобы в будущем оставаться конкурентоспособными и эффективными, описаны в форсайт-исследовании «Будущее управленческих профессий», презентованном в конце сентября в ходе форума «Будущее управленческих профессий: tech-реальность».

Исследование подготовила Ассоциация менеджеров совместно с экспертами Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики» (НИУ ВШЭ). В нём приняли участие более 250 специалистов из ключевых секторов российской экономики: от нефтепереработки и строительства до телекоммуникаций, транспорта и здравоохранения.

Эксперты провели масштабный анализ международных прогнозов и стратегий, которые за последнее время выпустили ведущие мировые организации и компании (в частности, ООН, Международное энергетическое агентство, НИУ ВШЭ, консалтинговые компании McKinsey & Company и Gartner).

По результатам стратегической форсайт-сессии, в которой приняли участие 20 экспертов из различных отраслей, составлен итоговый перечень трендов, наиболее актуальных для российских менеджеров, а также список навыков и компетенций, которые в этой связи становятся для них обязательными.

Тренды, меняющие бизнес

Как отметил в ходе форума «Будущее управленческих профессий: tech-реальность» основатель и президент Ассоциации менеджеров Дмитрий Зеленин, ускорение цифровой трансформации всех сторон жизни в мировом масштабе стало одним из главных последствий коронакризиса. «Креативные индустрии возмужали за последний год и вывели экономику впечатлений и шеринг-экономику вперёд, пронзая все сферы и направления бизнеса. Нейросети всё активнее помогают решать задачи, связанные с обработкой большого объёма данных, оставаясь бессильными при принятии решения со множеством элементов в усло-



123RF/LEGION-MEDIA

виях неопределённости и короткого отрезка планирования. Управленцы призваны «усмирить» и одолеть комплекс сложнейших вызовов, чтобы вести бизнес на достойном уровне и приумножить его. И прежде всего ориентироваться на современные технологические тренды», – подчеркнул он.

Исследователи отмечают, что пандемия усилила ряд глобальных трендов, которые для российских компаний стали «окнами возможностей» на ближайшие пять лет. В первую очередь речь идёт о переводе на удалённый режим работы не менее трети сотрудников и снижении значимости офиса как рабочего пространства. Одновременно руководители стали больше требовать от своих сотрудников – растёт спрос на исполнение смежных функциональных обязанностей.

Среди других позитивных трендов – ускорение тотальной цифровизации и переход на умные системы; развитие электронной торговли, маркетплейсов

и онлайн-платформ; рост спроса на персонализацию продуктов и услуг.

В топ-10 также попали такие тренды, как переход на онлайн-формы образования, сокращение деловой мобильности (включая выставки, форумы); быстрые изменения карьерных треков (ускоряющиеся изменения на рынке труда в спросе на профессии и в их содержании); рост роли внутренней экосреды компаний в обеспечении производительности и мотивации сотрудников.

К трендам-угрозам для развития бизнеса большинство управленцев отнесли невысокие темпы восстановления экономики; резкое сокращение масштабных инвестиций в длинные проекты (включая научные, инфраструктурные, социальные); закрытие границ, международных транспортных и пассажиропотоков вследствие пандемии; усиление внешнеполитических факторов (санкции, торговые войны);

Управленцы призваны «усмирить» и одолеть комплекс сложнейших вызовов, чтобы вести бизнес на достойном уровне и приумножить его. И прежде всего ориентироваться на современные технологические тренды

падение цен на сырьевые ресурсы (включая нефть) и вероятность их сохранения на низком уровне; рост рисков, связанных с кибербезопасностью.

Около половины респондентов (в первую очередь представителей секторов, непосредственно связанных с конечным потреблением) видят угрозы в ограничении массовых скоплений людей, которое в свою очередь может снизить доходы фитнес-центров, торговых комплексов, ресторанов и кинотеатров.

Навыки будущего

Умение видеть возможности в сложной, неопределённой среде – компетенция топ-менеджера, сейчас она занимает первую позицию среди наиболее важных, отмечают эксперты.

Требую от сотрудников совмещения навыков из смежных областей, сами руководители должны об-

должен уметь управлять когнитивной нагрузкой (способностью классифицировать и фильтровать информацию по степени важности и понимать, как максимизировать свои способности с помощью различных инструментов и методов), а также иметь «вычислительное мышление» (способность преобразовывать огромные массивы данных в чёткие концепции и понимать выводы, основанные на данных).

От директора по маркетингу и директора по развитию требуется умение сочетать гибкость и держать фокус на важном.

Креативность, неординарность и адаптивное мышление – важные качества директора по правовым вопросам.

PR- и HR-директора должны иметь развитый эмоциональный интеллект, а также уметь слушать и взаимодействовать с людьми.

В ближайшие пять лет для большинства управленцев решающую роль будут играть такие навыки, как гибкость в подходах к рабочим процессам; способность постоянно обучаться; умение управлять диверсифицированной рабочей силой

ладать навыками комплексного решения проблем, умением слушать людей и развитым эмоциональным интеллектом. «Видимо, события 2020 года, когда многие компании были вынуждены отпустить сотрудников на удалённые формы работы, повысили значимость доверия, эмпатии и самоорганизации внутри коллективов», – отмечается в исследовании.

В ближайшие пять лет для большинства управленцев решающую роль будут играть такие навыки, как гибкость в подходах к рабочим процессам; способность постоянно обучаться; умение управлять диверсифицированной рабочей силой («универсальными» работниками, освоившими несколько специальностей или производственных операций).

При этом в зависимости от специфики управления навыки будут несколько различаться. Так, IT-директор

Ключевые soft skills финансового директора – способность к критическому мышлению и умение комплексно решать проблемы.

Коммерческий директор должен обладать видением на перспективу и объединять других вокруг этого.

«Почти 70% респондентов ответили, что их роль как управленцев в ближайшие пять лет только усилится. Больше всего в усилении своей роли уверены директора по развитию, IT- и маркетингологи, меньше всего – пиарщики и директора по правовым вопросам. Учитывая глобальные прорывы в применении технологий искусственного интеллекта, не исключено, что через 5–10 лет часть из последних заменят роботы-программы», – отмечается в исследовании.

ПУЛЬТ

Юлия Антич



Достигая цели

Как не переусердствовать, служа культу успеха

В современном мире правит культ успеха. Всегда быть в ресурсе – это устойчивый тренд XXI века. «Пульт управления» попытался разобраться, нужно ли обществу «достигаторство».

Наука быть богатым и американская мечта

О саморазвитии и достижении своих целей заговорили ещё в начале XX века. Американский писатель Уоллес Уоттлз в 1910 году написал об этом книгу «Наука быть богатым». В ней рассказывается о силе мысли, об исполнении желаний и о том, что цель жизни каждого человека – это развитие. Книга имела колоссальный успех, и по сей день она продолжает вдохновлять множество людей к стремлению саморазвиваться.

«Любой культ – это зависимость. Если человек сконцентрирован на успехе и достижениях, то это его ограничивает, он чаще готов поступаться чем-то, чтобы получить желаемое любой ценой. Он оказывается во власти оценки, через призму которой оценивает значимость. Теперь им легко манипулировать. Начальник может не повышать зарплату, требовать сверхурочной работы, повышать KPI, а сотрудник будет мириться, считая, что так он стремится к успеху, хотя растрчивает себя. Мир становится чёрно-белым, а не цветным, когда ради цели ты готов пойти на всё – это отрывает от реальности. Человек бессознательно распределяет окружающих на успешных и неудачников. Люди из первой категории вызывают у него зависть и раздражение, а из второй – пренебрежение. Эти чувства отравляют жизнь. Более того, он вынужден причислить себя к какой-то категории. Хорошо, когда это успеш-

Психологи отмечают, что очень часто под маской «достигатора» скрывается человек с синдромом недолюбленности

Большую роль в становлении культа успеха сыграла так называемая американская мечта. Это определение появилось в 1931 году с подачи публициста Джеймса Траслоу Адамса в книге «Эпос Америке». Автор считал, что американская мечта – это идея равного достоинства людей независимо от социального статуса. Эта идея закреплена в американской Конституции.

Но в конце XX века культ успеха начал подвергаться критике. В 1980-е врач Роберт Голдман провёл исследование и выяснил, что большинство ведущих спортсменов согласны принять наркотик, который поможет им выиграть соревнования, даже если он убьёт их в течение пяти лет. Более поздние исследования показали, что 14% спортсменов мирового класса согласны заработать смертельное заболевание в обмен на олимпийскую золотую медаль.

ные люди, но опасность в том, что при любом промахе он может оказаться в категории неудачников», – комментирует генеральный директор коммуникационного агентства PR Partner Инна Анисимова.

Куда приводит успех

Сейчас культ успеха снова набирает обороты. Главная причина – это социальные сети. Там мы видим идеальную картинку, где люди добиваются своих целей и делятся своими достижениями. Из-за этого у большинства формируется невроз или синдром «упущенной выгоды». Он представляет собой навязчивое состояние, когда человек боится пропустить интересное событие или возможность. Просматривая бесконечные фотографии и посты об успехах и отдыхе других людей, большинство начинает переживать: «Все живут полной жиз-



ню, а я нет». Именно по этой причине человек чаще всего впадает в это депрессивное состояние.

«Культ успеха – это фанатичное движение к соответствию социальным установкам о благосостоянии. Общество решает, каковы условия и критерии достижения успеха. Выше, быстрее, сильнее – и, как только срабатывает триггер, времени на то, чтобы проанализировать свои влечения, мотивы и желания, не остаётся. Надо быть стандартно успешным. Мы включаемся в погону. А цель всё время видоизменяется и маячит на горизонте, как мираж», – поделилась мнением с «Пульт управления» психолог Ирина Белоусова.

Стоит отметить, что не все люди делают что-то в погоне за успехом. Есть множество людей, которыми двигают свои здоровые амбиции. Важно различать, когда человеком движет его же самодлюбие, а когда навязчиво-принудительная деятельность, которая проистекает от вечного недовольства собой.

Партнёр «Лаборатории карьеры Алёны Владимирской» Анна Алфимова считает, что каждый человек не должен смотреть на чужие успехи, а идти к своей мечте и реализовать в первую очередь свои амбиции.

«Не нужно избегать сложных задач и работать строго по графику, но если много трудиться, то делать это по своему выбору. Знать, что тяжёлый труд в итоге приведёт к мечте. К вашей мечте, а не начальника. Через 10 лет мечта никуда не денется, но выгорание от многих лет тяжёлой работы уже не даст её реализовать. Также важно понимать, что после пандемии модно стало ругать «достигаторов». Дескать, под маской успеха скрывается несчастный человек. Лучше быть гармоничным, а деньги придут. Прежде чем принимать решение, продолжать тяжело трудиться на чуждых вам проектах или идти за мечтой, неплохо бы просчитать риски, придумать план плавного перехода с одной работы на другую, придумать план возвращения в индустрию, если что-то пойдёт не так. Для этого в числе прочего и идут за помощью к карьерным консультантам», – считает спикер.

Психологи отмечают, что очень часто под маской «достигатора» скрывается человек с синдромом недолюбленности. Такие люди чаще всего считают, что любовь нужно заслужить. «Зачастую достижение цели является лишь инструментом попытки получить безусловную любовь. С большой вероятностью в детстве ребёнку говорили: «Вот получишь пятёрку, тогда я буду тебя

любить», «Вот Серёженька и Леночка уже вон что умеют, а ты...». И тогда возникает иллюзия «вот как сделаю это хорошо, тогда получу любовь своего родителя». И человек ставит своей привычкой достигать цель с запрятанным внутри желанием получить любовь. Однако достижение цели не решает эту задачу. Складывается стойкое ощущение «ещё немного, ещё чуть-чуть». В итоге эта боль остаётся, напряжение нарастает. Трудоголизм и достижение целей становятся зависимостью, подобной наркотической», – говорит психолог Олеся Суджян.

Не быть жертвой достижений

В погоне за успехом человек находится в постоянном стрессе. Но очень важно уметь останавливаться и решать свои внутренние проблемы.

источником конфликта и почему вам так важен успех. В этом может помочь психотерапевт.

Третье. Уделите время своему организму. «Занимайтесь спортом, позаботьтесь о здоровом, качественном сне, ешьте красивую и полезную еду. И самое важное, разберитесь со своими невротическими конфликтами – они высасывают душевные силы. Такие, на первый взгляд, элементарные вещи помогут вам разобраться в себе и понять, чего же вы хотите на самом деле», – делится Ирина Белоусова.

Стремиться быть успешным – это хорошо, но самое главное – чтобы в этой гонке человек не забывал о своём физическом и ментальном здоровье. «Неискренность с самим собой, постоянная демонстративность в поведении очень быстро

Прежде чем принимать решение, продолжать тяжело трудиться на чуждых вам проектах или идти за мечтой, неплохо бы просчитать риски, придумать план плавного перехода с одной работы на другую

Несколько простых правил помогут с ними справиться и научат вовремя делать паузы.

Первое. Научитесь расслабляться и отдыхать. «Если вы не научитесь давать себе передышку, то мозг просто откажет вам в творческом подходе к задачам. Достаточно разумно распланировать небольшие периоды релаксации, снизить информационный шум, убрать рутинные действия, рутинные картинки, рутинное общение. Структурируйте своё время. Планирование – ключ к сокращению бесполезных вложений: временем, вниманием, деньгами. Чем чётче вы ориентированы в планах, тем меньше ресурсов тратите на снижение неопределённости за счёт вникания в ситуацию», – говорит Ирина Белоусова.

Второе. Разберитесь с внутренними конфликтами. Чтобы снизить тревогу и стать более уверенным в себе, нужно понять, что послужило

приводят к душевному разладу, неудовлетворённости собой и жизнью в целом, начинаются расстройства и психологические кризисы. Незаметно для самих себя люди, стремящиеся приблизиться к эталону социального успеха, оказываются в ловушке постоянной неудовлетворённости. Как это ни парадоксально, но клиенты психотерапевтов и коучей по большей части – это очень успешные люди с высоким уровнем дохода и социальным статусом. А основные запросы по психотерапии – это неудовлетворённость жизнью, чувство пустоты, глубокое внутреннее одиночество и отсутствие радости жизни. Но картинки в социальных сетях у всех прекрасные», – говорит генеральный директор Центра развития бизнеса и карьеры «Перспектива» Наталья Венерова.

Ирина Белоусова

Дарья Чикиркина



Служение делу



Александр Щербаков пропагандировал деятельность железных дорог

Ранняя биография одного из самых ярких деятелей советского железнодорожного транспорта 1920–1930-х годов, начальника отдела агитации и пропаганды НКПС Александра Щербакова известна только в общих чертах на основе тех анкетных данных, которые предоставлял он сам впоследствии. Родился он в Латвии, в Риге, в 1898 году в семье квалифицированного железнодорожного мастера Андрея Щербакова, который был приглашен на работу на завод «Феникс» (ныне – Рижский вагоностроительный завод).

Щербаков окончил Рижское реальное училище и успел целый год проработать на заводе «Феникс». В 1917 году он был мобилизован в армию, но на фронт не попал. Учитывая его познания в железнодорожном деле, Щербакова перевели в инженерно-ремонтную бригаду, размещавшуюся под Петроградом. Если Февральская революция прошла для Щербакова почти незамеченной, то события октября 1917-го сразу выдвинули его в первый ряд действующих лиц. Он был назначен уполномоченным по ведению переговоров между главной профсоюзной организацией железнодорожников («Викжелем») и новым советским правительством с полномочиями комиссара. Переговоры проходили в крайне напряженной обстановке. По воспоминаниям Щербакова, ему угрожали физической расправой, а один раз даже избили неизвестные. В декабре «Викжель» принял резолюции о признании верховенства советской власти – со стороны нового правительства этот документ принимал Щербаков.

Дальнейшая его карьера складывалась стремительно. Щербаков успел поучаствовать в Гражданской войне, будучи комиссаром агитационного поезда «Октябрьская революция», а в 1921 году стал уполномоченным по делам агитации и пропаганды на железнодорожном транспорте. Несмотря на молодость, Щербаков прекрасно справлялся со своими задачами. Он был ответственным за взаимодействие с «Гудком», «Окнами РОСТА», организациями пролеткульта. С другой стороны, он служил связующим звеном между НКПС и практически всеми печатными изданиями, писавшими о железных дорогах. Признавая его заслуги, нарком путей сообщения Ян Рудзутак назначил Щербакова начальником соз-



данного в 1925 году отдела агитации и пропаганды НКПС. Именно здесь его талант раскрылся в полной мере.

Самый яркий период деятельности Щербакова приходится на вторую половину 20-х годов. В это время возглавляемый им отдел пользовался широкой свободой действий в составе ведомства и стал рупором НКПС периода индустриализации. Об этом свидетельствует количество выпускаемой печатной продукции: только за 1929 год было опубликовано 120 специальных бюллетеней, более 300 брошюр, свыше

1000 различных технических инструкций и указаний и 36 книг.

Щербакову принадлежала инициатива приглашать в качестве авторов «Гудка» выдающихся советских писателей. По его мнению, вполне оправдавшемуся, это должно было повысить доверие советских граждан к железным дорогам.

Щербаков всячески боролся за предельную открытость наркомата, причём не только на партийных съездах, но и в его взаимодействии с другими ведомствами. Он писал: «По-настоящему социалистическая политика может быть только одна – честность. Так как наш наркомат является одним из важнейших и для народного хозяйства, и для советских граждан, то наше государство и наш народ вправе требовать от железнодорожников кристальной честности. Мы должны делать всё от нас зависящее, чтобы простой советский труженик знал, как живут и работают железные дороги, имел бы, таким образом, право для гордости и для товарищеской критики. Ни один голос недовольного чем-либо пассажира, пусть даже маленького ребёнка, не должен остаться неуслышанным».

К мнению Щербакова прислушивались все наркомы путей сообщения, вплоть до Кагановича. В частности, Щербаков принял участие в печатном споре о знаменитой цитате Маркса «Революции – локомотивы истории», проходившем в том числе и на страницах «Гудка» и его приложений в 1927 году.

Последовательно он отвергал обвинения железнодорожников в том, что они были якобы «буржуазией пролетариата», «белой костью рабочего класса». Вот что он писал об этом в 1930 году: «Считать железнодорожников, пусть даже инженеров-путейцев, «белой костью» – не просто неверно, но и глубоко ошибочно, несправедливо, скажу даже больше – глупо. На желез-

нодорожников как на профессиональную группу рабочего класса ложится огромная ответственность... Они не только обеспечивают круглосуточную и бесперебойную работу транспорта, без которой невозможно построение социалистического общества, но и тяжким трудом создают социально-экономический базис для осуществления этой великой цели. Они во всём равны своим братьям-рабочим и ничем от них не отличаются... Многие товарищи говорят якобы о выпячивании на первый план свершений Наркомпути, но я думаю, что это крайне вредные слова. Мирных побед, социалистических успехов и достижений у нас так же много, как и у других наркоматов, и объясняются они просто: очень много трудимся». Несмотря на явно примирительный тон этого печатного выступления, воспринята заметка была с некоторой

В последующие годы положение Щербакова и его отдела постепенно ухудшалось. Об этом ясно свидетельствует неуклонное уменьшение количества культурно-просветительских мероприятий и другого рода инициатив, которые предлагал Щербаков. Под суко легли две интереснейшие книжные серии – «Железнодорожная библиотека» и «Библиотека «Гудка», несколько антологий произведений о железных дорогах, тематические железнодорожные выставки живописи и графики, идея «комсомольских поездов».

Одним из немногих светлых пятен лично для Щербакова стали его близкие отношения с теми советскими писателями, которые публиковались на знаменитой и всенародно любимой четвёртой полосе «Гудка». Среди них достаточно назвать Илью Ильфа и Евгения Петрова, Михаила Булгакова, Всеволода Иванова, Ва-

Александру Щербакову принадлежала инициатива приглашать в качестве авторов «Гудка» выдающихся советских писателей. По его мнению, вполне оправдавшемуся, это должно было повысить доверие советских граждан к железным дорогам

прохладцей, и Щербаков получил замечание с занесением в личное дело.

По-настоящему тучи над его головой сгустились в 1934 году. Незадолго до так называемого Съезда победителей – XVII съезда ВКП(б) – было принято решение о создании политического отдела в составе НКПС, который должен был взять на себя в том числе и функции отдела агитации и пропаганды. Щербаков выступил резко против. Поначалу его возражения не были услышаны. Он пригрозил не просто подать в отставку, но и увести с собой весь отдел. Такой бескомпромиссной позицией он выторговал важное условие: политотдел должен был быть составлен из кадровых работников ведомства по выбору самого наркома. Впрочем, для Щербакова это оказалось пирровой победой: он сам сразу же получил строгий выговор с предупреждением.

лентина Катаева, Юрия Олешу, Михаила Зощенко. Несколько раз Щербаков выступал в Доме творчества в Переделкино, где рассказывал о железнодорожной теме в художественных произведениях. Сохранились упоминания о том, что журналисты и писатели «Гудка» должны были написать под редакцией Щербакова коллективный роман, освещающий историю Октябрьской железной дороги за 30 лет, с 1905 по 1935 год. К сожалению, никаких дополнительных сведений об этом уникальном проекте обнаружить не удалось.

В 1936 году Щербаков пишет возмущённое письмо на имя Кагановича: «Скрепя сердце я могу предположить, что некоторые товарищи из тех, на кого возведены столь тяжкие, что кажутся нелепыми, обвинения, могут быть вовсе и не оклеветаны, а на самом деле действительно являться врагами народа... Но я решительно не могу поверить, что это относится бо-

Считать железнодорожников, пусть даже инженеров-путейцев, «белой костью» не просто неверно, но и глубоко ошибочно, несправедливо, скажу даже больше – глупо



Валентин Катаев, Юрий Олеша и Михаил Булгаков (слева направо)



Илья Ильф и Евгений Петров (слева направо)

Так как наш наркомат является одним из важнейших и для народного хозяйства, и для советских граждан, то наше государство и наш народ вправе требовать от железнодорожников кристальной честности

лее чем к трёмстам товарищам из центрального аппарата Наркомпути. Речь не о том, чтобы вмешиваться в ход следствия или тем паче препятствовать ему – такая мысль никому не придёт в голову, но всё-таки хотелось бы для начала провести товарищеский суд, чтобы хоть немного разобраться в происходящем, в составе преступления, хотя бы для того только, чтобы в будущем быть бдительнее и своевременно раскрывать поползновения врагов народа. Прошу об этом не только как начальник отдела, но и как простой железнодорожник, которому дорожке его жизни – судьба советских железных дорог...»

Гром грянул в 1937 году. Щербаков писал десятки писем, пытаясь заступаться за товарищей, а в июне выступил в открытую и на заседании главка

наркомата: «Происходит что-то невообразимое... Товарищи, которых мы все знали десятки лет как преданных железнодорожников, членов партии с дореволюционным стажем, пламенных революционеров, наконец, – они вдруг оказываются изменниками социалистической родины, клеветают на партию и правительство, на советский народ, готовят вредительские акты против руководства... Не поймите меня неправильно: я не прошу пересмотреть приговоры. Но я требую ознакомления с материалами дел, подробного освещения хода процессов. Иначе тень сомнения может лечь на безупречное до сегодняшнего дня советское правосудие, основанное на принципах революционной справедливости. Открытость же

судов поможет развеять эти подозрения и укрепить авторитет советской юстиции».

Его особое мнение было учтено, однако, разумеется, никаких подвижек не произошло.

Через месяц поступил первый анонимный донос на самого Щербакова. Это послужило формальной причиной снять его с должности начальника отдела агитации и пропаганды. Кроме того, настоящий разнос ему устроил Каганович, причём дело чуть не дошло до рукоприкладства – Щербаков был не робкого десятка человеком и не мог просто так смириться с огульными обвинениями.

После этого произошёл уникальный для советской истории случай. Несколько сотен сотрудников НКПС подписали открытое письмо, в котором выражали полное доверие Щербакову и просили оставить в целости отдел агитации и пропаганды. Это только дало повод для новой волны критики и очередной «проработки». На общем собрании главка, отделов и партийных комитетов присутствовали наблюдатели от СНК и представители других ведомств, в том числе НКВД и члены комиссии партийного контроля. Щербакову была дана возможность выступить с докладом об итогах работы отдела агитации и пропаганды и о признании критики в свой адрес. Это было последнее публичное выступление Щербакова: «Товарищи! Очевидно, что я допустил в своей работе, в своей профессиональной деятельности целый ряд существенных недочётов и даже, прямо скажу, грубых ошибок. Сейчас мне ясно, что я уделял недостаточное внимание прежде всего вопросам идеологическим, что я был невнимателен к появлению среди некоторых товарищей из отдела, которым я руководил, неверных толкований базовых принципов марксизма-ленинизма, что я не заметил отклонения от чёткого следования партийной линии, наконец, что я не в полной мере использовал возможности железнодорожного транспорта как орудия агитации и пропаганды... Всё это моя ответственность и, говоря прямо, вина. Прошу не перекладывать с больной головы на здоровую: трудившиеся под моим началом люди не имеют никакого отношения к недостаткам в моей работе. Я благодарен товарищам, которые указали мне на эти просчёты и подвели меня справедливой и жёсткой критике».



АЛЕКСАНДР СВЕРКИН/ИД «ГУДОК»

Это было покаянное выступление, весьма распространённое в то время, когда человек был вынужден оговаривать себя, признаваясь в вымышленных преступлениях. Но в июле 1937 года Щербаков был арестован. Ему было предъявлено обвинение в шпионаже в пользу пяти стран, во вредительстве на советском транспорте, в разглашении военной тайны. Не дав показаний ни на одного человека, Щербаков был приговорён к высшей мере. 21 июля его расстреляли. Семьи у него не осталось – всю свою жизнь он посвятил железным дорогам.

Библиотека Корпоративного университета РЖД»



Елена Левенталь
«ХАРАКТЕРЫ И РОЛИ»
Издательство «Бослен»
2007 год

Татьяна Лесниченко,
заместитель начальника методического отдела по работе преподавателей Корпоративного университета РЖД



Личный архив

Обычно пишут рецензии на вновь изданные книги. Я же хочу познакомить вас, дорогие читатели, с изданием, которое вы сможете купить как букинистическое или найти в свободном доступе на просторах Интернета. В книге рассмотрены характеры людей по доминирующей установке в общении. Иными словами, если лавры хорошего психолога и человека вас привлекают, это одна из самых лучших книг, которую я читала по данной тематике. Что меня поразило сильнее всего – это вдруг оказавшийся ясным и предельно понятным путь формирования каждого типа характера практически с пелёнок до самостоятельной личности, даже до старости. Как изящно и гуманистично автор показывает нам нас же самих – как разные стороны одной медали: и наши достоинства, и наши недостатки. Нет вопроса о людях, ответ на который не будет представлен в этой книге. Левенталь раскрыла все аспекты: как общаться с подростком, какая совместимость в браке, стоит или нет начинать совместный бизнес с этим человеком, какие профессии больше подходят, какой у меня тип характера, в чём мои сильные стороны, в чём ограничения (как принято сейчас говорить – зоны развития). А самое главное – почему так. Не поленились, загляните в эту книгу, скачайте текстовую или аудиовersion, и я уверена, что она станет настольной для вас на несколько лет. Ещё одна книга на вашей полке, отнюдь не случайно там оказавшаяся. А мне остаётся лишь поблагодарить автора и человека, рекомендовавшего эту книгу.



Александр Аузан
«ЭКОНОМИКА ВСЕГО. Как институты определяют нашу жизнь»
Издательство «Манн, Иванов и Фербер»
2017 год

Светлана Поникарлова,
главный специалист Центра оценки компетенций Корпоративного университета РЖД



Личный архив

Честная и прямолинейная книга о том, каким образом устроена наша экономика. Читается на одном дыхании, каждую главу можно растаскивать на цитаты, хочется всё запомнить, а потом вернуться и переосмыслить снова. Автор рассматривает разнообразные темы: какой вклад каждый из нас вносит в отрицательный отбор; как взаимодействуют между собой формальные и неформальные институты и почему нам важно это понимать; почему при проектировании новых законов возникают новые коррупционные ловушки; что такое социальный капитал и как он влияет на благополучие каждого и страны в целом; почему важно, чтобы родители активно участвовали в жизни школы. После прочтения меняется восприятие происходящего, так как становятся понятны правила игры, которые автор объясняет на простых житейских примерах. Хочется отметить остроумие, с которым написана эта книга, вот всего пара цитат: «Свобода высказываний существовала всегда, просто цена была разной: за одно и то же высказывание в XVI веке сжигали, в XVIII – отлучали от церкви, в XIX – вызывали на дуэль, а в XX веке критиковали в газетах», «В 1990-е была дана команда «нести мешки из амбара». Все несут мешки и немножко отсыпают по дороге. В 2000-е годы была дана другая команда – «нести мешки в амбар». Все несут мешки в амбар и немножко отсыпают по дороге. И вопрос не в том, куда все несут мешки, а в том, сколько отсыпают по дороге».

Электронная версия свежего номера газеты ВСЕГДА РЯДОМ,



16+

www.gudok.ru/newspaper/
ВСЕГДА ПОД РУКОЙ

Гудок®_{ид}

издательский дом