

ПУЛЬТ УПРАВЛЕНИЯ

№ 06 (80) 2022

ЖУРНАЛ ДЛЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ КОМПАНИЙ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

WWW.PULT.GUDOK.RU



В 16

городах России
развивается
проект «Городская
электричка»

Скорость и удобство

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ОСВАИВАЮТ ГОРОДА

СТР. 16

ЭЛЕКТРОННАЯ ВЕРСИЯ СВЕЖЕГО
НОМЕРА ГАЗЕТЫ
ВСЕГДА РЯДОМ,



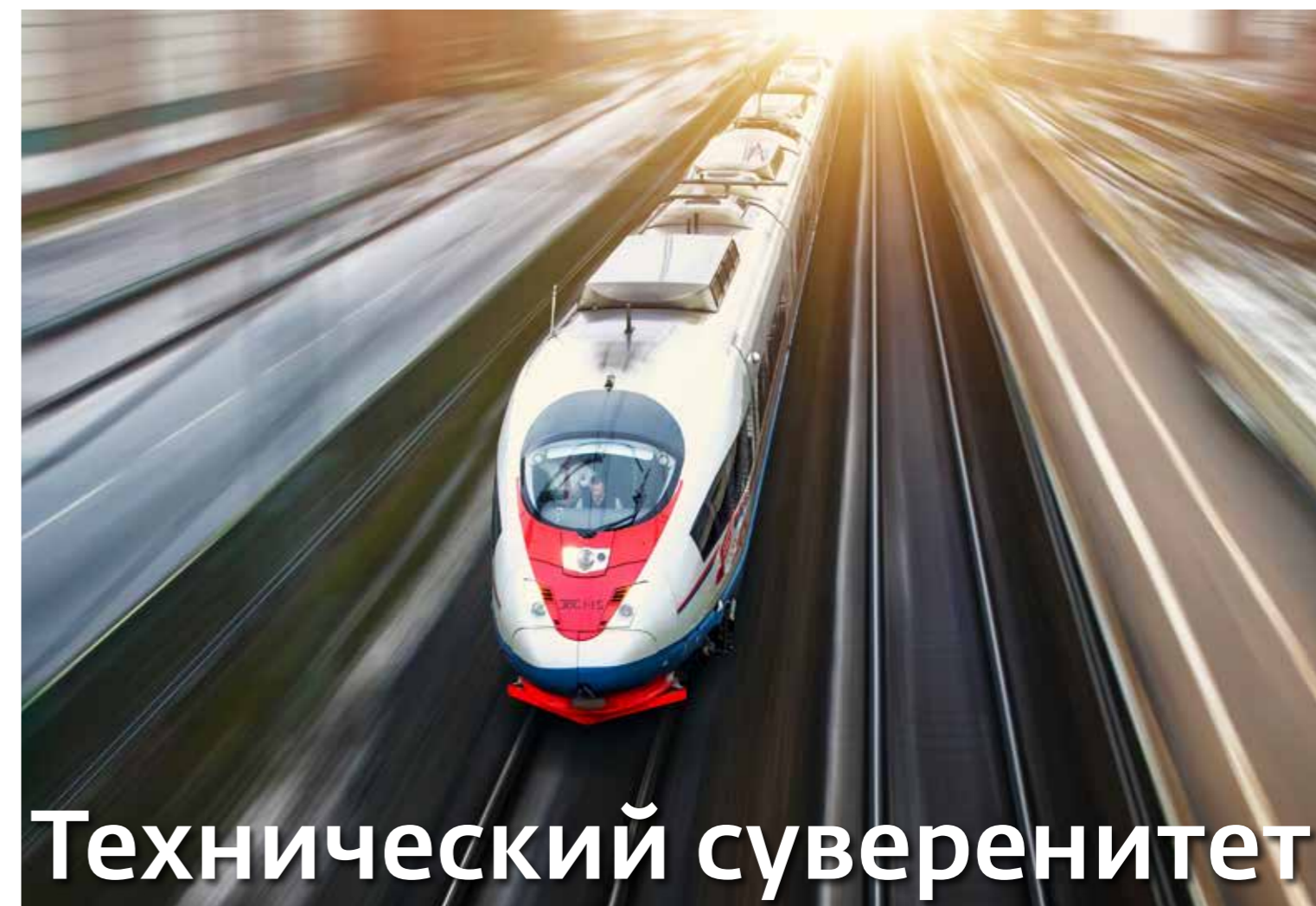
ВСЕГДА ПОД РУКОЙ



12+

www.gudok.ru/newspaper/

От редакции



Технический суверенитет

Россия в сложившихся условиях глобальных санкций не сдаёт своих позиций, а ищет новые точки роста экономики. «Конкурентоспособность российской экономики и отечественных компаний зависит от уровня научного и технологического развития», – заявил президент РФ Владимир Путин 18 июля на заседании Совета по науке и образованию. Он подчеркнул, что «научный, технологический суверенитет, без всякого преувеличения, вопрос настоящего и будущего России».

В интересах всей страны ОАО «РЖД» совместно с Правительством РФ реализует программу «Квантовые коммуникации». ОАО «РЖД» является одним из

лидеров в области цифровизации. Согласно оценке компании Gartner, в минувшем году показатель цифровой зрелости РЖД составил 3,94, что выше средней оценки предприятий транспортного сектора России на 1,35 балла.

В ходе итоговой коллегии Минтранса 1 июля генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров сообщил, что почти весь подвижной состав пассажирских поездов РЖД импортозамещён. Он напомнил, что в части высокоскоростного движения Siemens отказал в техобслуживании поездов «Сапсан», но РЖД создали своё ремонтное предприятие. «Абсолютно уверены, что высокоскоростное движение мы обеспечим», – добавил глава РЖД.



ТЕМА НОМЕРА ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

ОПЕРАТИВКА

4–5 ОТРАСЛЕВЫЕ НОВОСТИ

ТЕМА НОМЕРА

ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

6–7 ГОСУДАРСТВЕННОЕ ДЕЛО
Взаимодействие ОАО «РЖД»
с законодателями и властью

8–11 ДВИЖЕНИЕ К ЛУЧШЕМУ
Интервью с депутатом
Государственной думы РФ
Анатолием Лесуном

РАЗВИТИЕ

12–15 ГОРОДА ВСТАЮТ НА РЕЛЬСЫ

Как происходящие
структурные изменения
в экономике России
повлияют на урбанизацию

16–21 СКОРОСТЬ И УДОБСТВО
Проект «Городская
электричка» набирает обороты
уже не только в Москве

ДИСКУССИЯ

22–25 ДОВЕСТИ ДО КИПЕНИЯ
В Москве состоялась первая
научно-техническая конферен-
ция молодёжи госкомпаний

ПЕРСОНАЛ

26–29 УЧЕСТЬ ВСЁ
В Центральной дирекции
пассажирских обустройств
совершенствуют системы
нормирования труда

30–33 ВРЕМЯ ПЕРВЫХ
На Свердловской дороге
первая женщина получила
свидетельство о праве
на управление электровозом

КОЛЛЕКТИВ

34–35 СВЯЗь ПОКОЛЕНИЙ
Как в Центральной дирекции
моторвагонного подвижного

состава работает система
наставничества
36–39 ПРИНЦИП НАДЁЖНОСТИ
Психологи и физиологи
Центральной дирекции
здравоохранения следят
за здоровьем локомотивных
бригад

ОБРАЗОВАНИЕ

40–43 АЙТИШНИКИ В ЦЕНЕ
Отраслевые вузы развивают
ИТ-образование

44–47 ЗАРАБОТАТЬ ВИШКОИНЫ
Студенты отраслевых вузов
решают проектные задачи

48–51 ТРАЕКТОРИЯ РАЗВИТИЯ
Центры карьеры усиливают
связь вузов с отраслью

52–55 УСКОРЕНИЕ ПРОЦЕССА
Как меняется процедура
получения свидетельств
на право управления
подвижным составом

ТУРИЗМ

56–57 НА ДОЛГУЮ ПАМЯТЬ
ОАО «РЖД» расширяет карту
туристических поездок

ПСИХОЛОГИЯ

58–59 ДНЕВНИК
БЛАГОДАРНОСТИ
Как научиться справляться
с чувством вины

ИСТОРИЯ

60–63 НА ДОРОГАХ
СТАЛИНГРАДА
Как железнодорожники
готовились к битве

БИБЛИОТЕКА КОРПОРАТИВНОГО УНИВЕРСИТЕТА РЖД

64 ОБЗОР ДЕЛОВОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

РЕДАКЦИЯ

ДИРЕКЦИЯ

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

РЕДАКТОРАТ

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

Служба выпуска

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

КОРРЕКТУРА

Заведующая отделом О.В. Подколзина

НАД НОМЕРОМ РАБОТАЛИ:

Юлия Антич, Анастасия Баранец,
Игорь Евдокимов, Владимир Максаков,
Виталий Маслюк, 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: 26.07.2022 г.

Подписано фактически: 26.07.2022 г.

Издание зарегистрировано в Федеральной службе

по надзору в сфере связи,

информационных технологий

и массовых коммуникаций.

Свидетельство о регистрации:

Эл № ФС 77-70104 от 16 июня 2017 года

Оперативка

Первый контейнерный поезд отправился в Сибирь



Первый полносоставный контейнерный поезд отправился со станции Силикатная (МЖД) в Новосибирск. Впервые сразу 30 гружёных полуприцепов с металлургической продукцией проследуют по этому маршруту по железной дороге. «Наде-

емся, что сегодняшней отправкой мы привлечём новых клиентов и дополнительные грузы. Только за первое полугодие этого года объём контейнерных перевозок по российским железным дорогам увеличился более чем в три раза», – заявил на

церемонии отправления поезда заместитель генерального директора ОАО «РЖД» – начальник Центральной дирекции управления движением Михаил Глазков.

Поезд преодолеет по сети РЖД около 3300 км. Время в пути составит порядка 3,5 суток, что

быстрее, чем автомобильным транспортом. В обратный рейс поезд отправится также с гружёными полуприцепами. В дальнейшем планируется, что контейнерные составы на данном маршруте станут курсировать регулярно.

Такой способ транспортировки даст возможность грузовладельцам использовать новые инструменты для построения логистических цепочек. Технология позволит увеличить объёмы перевозок железнодорожным транспортом, снизить воздействие на окружающую среду. Только за один рейс контейнерный поезд сократит выброс CO₂ на 200 тонн.

Августовская индексация

С 1 августа в ОАО «РЖД» внепланово на 5% будет проиндексирована заработная плата работников. На столько же увеличится зарплата сотрудников отраслевых учреждений образования и здравоохранения. В соответствии с пунктом 5.3. Коллективного договора ОАО «РЖД» индексация заработной платы проводится не реже двух раз в год. Но это уже третья индексация с начала этого года: из-за роста инфляции в марте должностные оклады и тарифные ставки железнодорожников выросли на 4,2% (в том числе 3,1% – доиндексация за 2021 год), а в мае – на 5%.

«Решение о внеплановой индексации призвано дополнительно поддержать железнодорожников. Это позволит обеспечить повышение уровня реальной заработной платы наших работников», – сказал начальник Департамента по организации, оплате и мотивации труда ОАО «РЖД» Владимир Никитин.

В компании трудятся более 700 тыс. человек.

Индексация заработной платы проходит для всех сотрудников одновременно.



НЕ ПРОСТО СЛОВА



Сфера деятельности транспорта чрезвычайно важна, от развития транспортной инфраструктуры в значительной степени зависят темпы экономического роста и в регионе, и в стране в целом. На ближайшие годы мы сверстали очень большие планы по развитию транспортной инфраструктуры России в целом. Вы наверняка знаете эти крупные магистрали, которые должны обеспечить связность страны с такой огромной территорией, как наша страна. Это развитие железнодорожного транспорта. Имену в виду прежде всего, конечно, так называемый Восточный полигон: БАМ, Транссиб – развитие этих ниток. Среди победителей конкурса был заместитель генерального директора по строительству и инжинирингу ОАО «РЖД», курирующий зарубежные инфраструктурные проекты. Обращаясь к нему, Владимир Путин сказал: «Руководство компании «РЖД» – они квалифицированные люди, надо отдать должное им – компания работает эффективно, в современных условиях выполняет важнейшие функции. Вообще, железные дороги в России выполняют важнейшие функции – это понятно, а сейчас особенно. Так что я желаю и всей компании, и вам успехов».

Владимир Путин,
президент РФ
На встрече с победителями конкурса
«Лидеры России»
Кремль, 7 июля 2022 года

Камышовая даёт угля Китаю

Экспортные перевозки грузов в Китай через пограничный железнодорожный переход Камышовая (Приморье) – Хуньчунь (КНР) в первом полугодии 2022 года увеличились на 9,8% по сравнению с показателем аналогичного периода 2021 года и составили порядка 1,9 млн тонн, сообщила пресс-служба Дальневосточной железной дороги (она проходит по территории шести субъектов РФ: Приморскому и Хабаровскому краям, Амурской и Сахалинской областям, Еврейской автономной области, Якутии).

В том числе перевезено 32 тыс. тонн металлической руды (рост на 15,6%) и 187 тыс. тонн контейнерных грузов (рост в 7 раз). «Переход пункта пропуска Камышовая – Хуньчунь на круглосуточный режим работы уже приносит результат. В июне здесь перевезли 327 тыс. тонн грузов. Это в 1,6 раза больше, чем в июне прошлого года», – говорится в сообщении пресс-службы.

Через железнодорожный переход Камышовая – Хуньчунь в основном поставляется уголь.



Мандат сохранён

На 100-й сессии Генеральной ассамблеи Международного союза железных дорог (МСЖД) было принято решение о сохранении статуса ОАО «РЖД» как полноправного участника МСЖД. В поддержку этого решения выступили делегации Китая, Ирана, Монголии и железных дорог иных государств, назвав неправомочным предложение руководства МСЖД приостановить членство ОАО «РЖД» в организации.

Первый заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Сергей Павлов отметил, что «политизация уважаемой профессиональной организации недопустима».



Государственное дело

Взаимодействие ОАО «РЖД» с законодателями и властью

Стабильная работа ОАО «РЖД» невозможна без оперативного взаимодействия с органами государственной власти и субъектами Федерации. В условиях санкционного

давления эта работа стала ещё более значимой, говорил ранее в интервью изданию директор ОАО «РЖД» по коммуникациям – начальник Департамента по взаимодействию с федеральными и региональными органами власти Юрий Нагорных.

В условиях санкционного давления управление страной и транспортной отраслью идёт, что называется, в штабных условиях: оперативные штабы созданы при органах власти, в Министерстве транспорта.

Крупные компании и ОАО «РЖД» в частности выступают, зная специфику своей работы, инициаторами изменений в законодательстве РФ. По логике, все они должны менять условия работы отрасли и холдинга к лучшему.

Напомним, в марте в штаб-квартире ОАО «РЖД» состоялось выездное заседание комитета Государственной думы по экологии, природным ресурсам и охране окружающей среды. В конце марта глава ОАО «РЖД» Олег Белозёров провёл прямой диалог с сенаторами.

А 24 мая в ОАО «РЖД» прошло выездное заседание комитета Государственной думы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры с участием руководителя холдинга представили инициативы по регулированию нормативной базы отрасли.

Генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров отметил, что, несмотря на происходящие изменения в мире и стране, компания полностью обеспечивает потребности эко-

номики и своих клиентов. Однако для повышения эффективности работы по развитию экономики страны желательно принять ряд новых законов.

Олег Белозёров поблагодарил депутатов Госдумы за принятие в первом чтении 19 мая законопроекта о введении телемедицинских технологий. С их помощью сотрудники компании – путейцы и машинисты – могут в онлайн-режиме получать допуск к работе в отдалённых районах, на дальних дистанциях, подчеркнул он. Глава компании обратился к парламентариям с предложением освободить отдельные категории работников железнодорожного транспорта, получающих бесплатное питание, от уплаты НДФЛ от стоимости питания.

Начальник Центра фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД» Алексей Шило рассказал про законодательные барьеры, которые препятствуют эффективной работе железнодорожного транспорта, и отметил, что важным механизмом по эвакуации неостребованных вагонов на сети является их принудительное перемещение (это требует внесения поправок в ст. 44 Устава железнодорожного транспорта).

Не менее важной инициативой, исходящей от представителей холдинга, стало увеличение ответственности сторон участников перевозки. Размер ответственности грузоотправителей за невыполнение заявки на перевозку грузов не менялся с 1998 года. В ст. 94 Устава железнодорожного транспорта размер ответственности грузоотправителя за одну недогруженную тонну груза установлен в размере 10 руб. Так, один непогруженный вагон обходится клиенту всего в 600 руб., а контейнер – от 50 до 200 руб.

Отметим, что эта дискуссия получила продолжение.

Подробности на стр. 8–11.

ПУЛЬТ

Ирина Иванова

Тема номера Законодательство

Анатолий Лесун,
депутат Государственной
думы РФ, глава подкомитета
по железнодорожному
транспорту при комитете
Государственной
думы по транспорту
и развитию транспортной
инфраструктуры



Движение к лучшему ОАО «РЖД» предложило разработать законопроекты

В конце июня подкомитет по железнодорожному транспорту при Государственной думе провёл первое заседание, в котором приняли участие не только представители органов федеральной власти, но и сотрудники ОАО «РЖД». О планируемых законодательных изменениях, предложениях холдинга и профильных объединений по актуализации нормативно-правовых документов «Пульту управления» рассказал депутат Государствен-

ном транспорте». Несмотря на то что все предложения, внесённые холдингом, требуют дальнейшей проработки, уже на первой встрече идеи одобрены большинством участников заседания.

Так, в проекте изменений в статью 25 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» предлагается отменить налогообложение для средств, выделяемых на обеспечение горячим питанием работников в сложных условиях технологического процесса.

Сегодня в местах производства работ, где отсутствует необходи-

Правительство РФ для принятия окончательного решения.

– В ОАО «РЖД» поступают обращения от граждан и местных органов самоуправления касательно развития пешеходной инфраструктуры вблизи железных дорог. Какие законодательные решения готов предложить подкомитет?

– Подкомитет в целом и холдинг в частности уделяют особое внимание обращениям граждан. Поэтому ещё одной инициативой ОАО «РЖД» стали изменения в статью 10 Федерального закона «О железнодорожном транспорте».

Предлагается возложить обязанность за строительство переходов на муниципалитет, в том случае если они соединяют части посёлка, города или другого населённого пункта

ной думы РФ, глава подкомитета по железнодорожному транспорту при комитете Государственной думы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры Анатолий Лесун.

– Анатолий Фёдорович, какие законодательные инициативы предложены участниками в ходе первого заседания?

– Первое заседание подкомитета организовано по просьбе ОАО «РЖД» с целью рассмотрения ряда вопросов, требующих законодательного решения. Изменения, предлагаемые компанией, затронули Устав и закон «О железно-

мая инфраструктура для приёма пищи, работодателем организуется предоставление бесплатного рациона питания работникам. Средняя сумма, выделяемая холдингом, за горячее трёхразовое питание при работе в течение 14 дней составляет 12 727 руб., при этом сумма взимаемого с работника налога за горячее питание – 1655 руб.

Чтобы избежать излишних затрат на налогообложение, сотрудники РЖД отказываются от бесплатного питания, что создаёт угрозу их здоровью. Сейчас эти поправки в закон уже находятся на рассмотрении в Госдуме и направлены в

В действующей редакции отсутствуют разъяснения о том, кто обязан строить сопроводительную пешеходную инфраструктуру вблизи железной дороги. Предлагается возложить обязанность за строительство переходов на муниципалитет в том случае, если они соединяют части посёлка, города или другого населённого пункта.

Если же инфраструктура необходима для обслуживания железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава, то обязательства по её возведению закрепляются за ОАО «РЖД».

– В начале июня по инициативе подкомитета на рассмотрение



в Госдуму внесён проект изменений в статью 12 Федерального закона «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения». Какие нововведения внесены в этот документ?

– С момента появления железнодорожной сети в России вокруг неё построили множество жилых комплексов. Это приводит к тому, что от жителей домов, расположенных недалеко от движения поездов, поступают жалобы на шум. Возникает вопрос о том, кто должен строить и выделять средства на шумозащитные сооружения – застройщик или ОАО «РЖД».

Чтобы законодательно урегулировать этот вопрос, холдингом предложено разделить ответственность следующим образом. Если застройщик возводит объект недалеко от действующей железной дороги, то строительство сопутствующей инфраструктуры – его обязанность. В случае когда ОАО «РЖД» строит дорогу вблизи жилых районов, обеспечить комфорт населения – его зона ответственности.

Законодательно разграничить обязательства сторон предлагается и в статье 55 Федерального закона «Об охране окружающей среды». Например, сегодня ОАО «РЖД» реализует проекты по развитию Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей. В этом случае ответственность за сохранение экологической безопасности в местах строительства железнодорожной инфраструктуры планируется закрепить за холдингом.

– Участники заседания уделили особое внимание законопроектам в части инфраструктуры, в частности речь шла о внесении изменений в статью 94 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации». Какие корректировки обсуждались и чем они смогут помочь транспортному сообществу и ОАО «РЖД»?

– В действующей редакции закона штраф за невыполнение заявки на перевозку не менялся с 1998 года. Сегодня он составляет 10 руб. за каждую не погруженную в вагон тонну, а за каждый не предоставленный к перевозке контейнер ва-

рьируется от 50 до 200 руб. в зависимости от груза и объёма «тары».

Низкая финансовая ответственность приводит к тому, что грузоотправитель подаёт заявку на перевозку грузов на всякий случай и не предоставляет заявленные к отправке объёмы. Поэтому на заседании подкомитета представителями ОАО «РЖД» предложено пересмотреть сумму штрафа для грузоотправителей, а также установить его дальнейшую ежегодную индексацию в соответствии с уровнем инфляции. При этом размер материальной ответственности за невыполнение заявки на перевозку для холдинга предлагается увеличить соразмерно. По подсчётам специалистов, с момента утверждения размера штрафов уровень, накопленный инфляцией, составил уже 1400% – исходя из этого предлагается скорректировать сумму штрафа.

– **Повысить эффективность использования железнодорожной инфраструктуры планируется в том числе за счёт дополнений к статье 44 Устава железнодорожного транспорта. О каких именно нововведениях идёт речь?**

– Упомянутый законопроект разрешает перевозчикам перемещать невостребованные порожние вагоны с припортовой станции на иную локацию, где они не создают затруднений для движения составов. Такая мера не распространяется на железнодорожные пункты, тяготеющие к крупным предприятиям, а также на пограничные и иные станции, нахождение на которых излишних вагонов может парализовать их работу, например на станции Вос-

Представители Союза поддержали предложение холдинга о повышении ответственности грузоотправителей за не представленные к перевозке объёмы, решено совместно обсудить вопрос о сумме штрафа и установить фиксированный размер его ежегодной индексации

точного полигона. ОАО «РЖД» предлагает дополнить 44-ю статью Устава такой возможностью с условием, что перемещение вагона будет предварительно согласовано с владельцем инфраструктуры. Такая мера особенно важна в условиях возникшего на сети профицита вагонов. Поэтому предлагаемое холдингом решение очень важно согласовать и принять в самое ближайшее время.

– **В начале июля прошло второе заседание, где к обсуждению законопроектов были приглашены представители Союза транспортников России. В чём необходимость привлечь к обсуждению сторонние организации?**

– При формировании законодательных изменений очень важно принимать во внимание не только мнение холдинга, но и пользователей инфраструктуры. Это и операторское сообщество, и сами грузоотправители. Поэтому 7 июля прошла встреча с представителями Союза транспортников России, которые не только внесли собственные законодательные инициативы, но и высказали своё мнение об изменениях, предложенных ОАО «РЖД».

Так, несмотря на то что представители Союза транспортников России поддержали предложение холдинга о повышении ответственности грузоотправителей за не представленные к перевозке объёмы, решено совместно обсудить вопрос о сумме штрафа и установить фиксированный размер его ежегодной индексации.

Стоит отметить, что по итогам первого заседания участники Союза предложили организовать их взаимодействие с подкомитетом на регулярной основе и включить их в состав экспертов нашего объединения. Привлечение к обсуждению именно Союза транспортников связано в первую очередь с тем, что они сами вышли с инициативой. При этом в перспективе мы планируем привлекать к процессу обсуждений и другие профильные объединения.

– **Каковы дальнейшие планы подкомитета по развитию железнодорожной отрасли?**

– В ближайшем будущем в планах подкомитета продолжить рассмотрение уже вынесенных законодательных инициатив, а также начать работать над новыми.

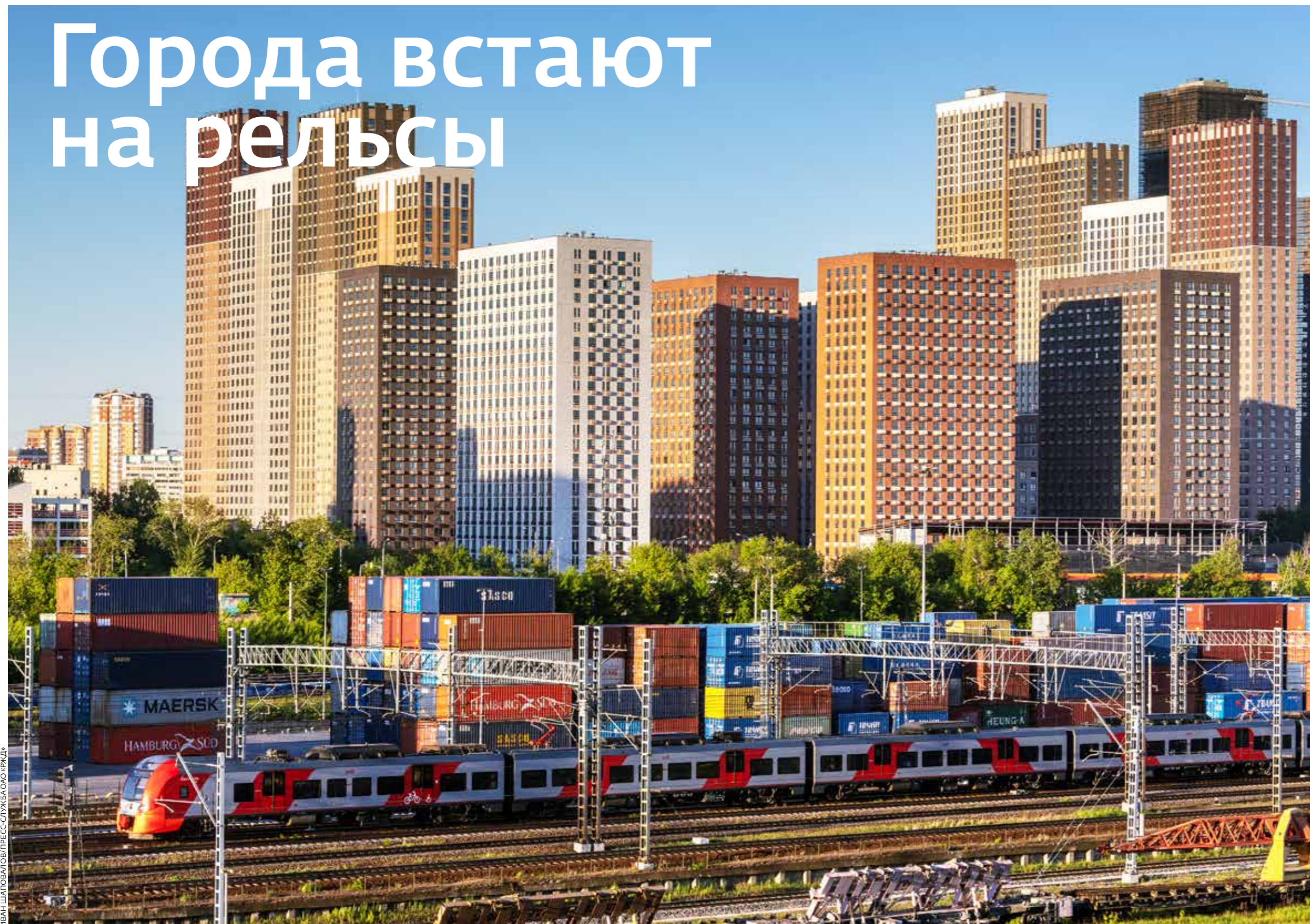
Так, сегодня внутри ГД мы разрабатываем закон «О смешанных перевозках» как для пассажирского, так и для грузового вида сообщения. Иначе говоря, клиенту необходимо отправить груз и его не должно волновать, есть ли в пункте назначения железнодорожная станция. Организатор перевозки должен сам предложить ему варианты доставки железнодорожным, водным, автомобильным, воздушным транспортом или скомбинировать их. Предлагаемый законопроект поможет регламентировать смешанные виды отправок и определить ответственность каждого из участников перевозочного процесса.

Если раньше из-за низкого уровня цифровизации нам было сложно говорить о реализации этого закона, то сегодняшний уровень развития интернет-площадок позволит не просто его принять, а воплотить в жизнь. Законопроект уже прошёл первое чтение, теперь с учётом поправок и предложений мы его совершенствуем и планируем осенью совместно с Правительством РФ и Министерством транспорта РФ вынести для дальнейшего обсуждения.

БЕСЕДОВАЛА АНАСТАСИЯ БАРАНЕЦ



Города встают на рельсы



ИВАН ШАПОВАЛОВ/ПРЕСССЛУЖБА ОАО «РЖД»

Связанность городов обеспечит экономический рост

Мз-за происходящих структурных изменений в экономике России в ближайшие годы неизбежно произойдёт усиление тренда на урбанизацию. Агломерации и крупные города будут «стягивать» к себе всё больше трудоспособного населения. При этом увеличение мобильности россиян должно сопровождаться увеличением скорости и надёжности транспорта, в том числе железнодорожного. Как будут меняться города, рассказывает «Пульт управления».

Урбанизация – тренд мировой. По подсчётам международных экспертов, общий ежемесячный прирост населения в городах мира составляет 200 тыс. человек. Люди меняют место жительства, как правило, преследуя одни и те же цели.

«Оказывают влияние такие показатели, как социально-экономическое развитие регионов, доступность объектов социальной инфраструктуры, уровень преступности», – отмечается в исследовании Аналитического центра при Правительстве РФ.

При этом чаще всего решение о смене места жительства принимают люди в возрасте до 35 лет.

«Города – это в первую очередь точки притяжения молодёжи. В

них расположены крупные университеты, где стремятся получить образование студенты. Здесь молодёжь хочет жить и работать, так как тут сосредоточено и множество предприятий и организаций», – отметил во время всероссийского форума «Территория смыслов» (он проходит в Московской области с 18 июля по 5 августа) заместитель генерального директора президентской платформы АНО «Россия – страна возможностей» Антон Сериков.

Опора на сеть

В России на сегодняшний день 1017 городов. Это не только города федерального значения, областные, республиканские и краевые центры, но и моногорода, города с населением до 5 тыс. человек.

По данным ВЭБ.РФ, в общей сложности в них создаётся 68,6% российского ВВП. Важной частью современного города является качественное предоставление услуг, в том числе транспортных.

Для обеспечения связанности городов и повышения мобильности в РФ создаётся единая опорная сеть, которая должна соединить ключевые точки, где создаётся пассажиропоток, – железные дороги и подходы к ним, аэропорты, федеральные автотрассы (это предусмотрено Транспортной стратегией РФ, рассчитанной до 2030 года).



АРКАДИЙ ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

Кроме этого, новые маршруты должны создаваться и внутри городов.

«Без развития общественного транспорта наши города, особенно крупные, через несколько лет могут просто встать в пробках. Поэтому важно создавать такие

условия, чтобы поездки на общественном транспорте по комфорту не уступали личным автомобилям», – говорил ранее вице-премьер Правительства РФ Марат Хуснуллин.

Хорошая транспортная связанность, удобство пересадок, мини-

мизация временных затрат при ожидании и передвижении сделают именно рельсовый транспорт основой транспортного каркаса страны, считает руководитель Аналитического центра при Правительстве РФ Константин Калинин.

Одно из главных преимуществ России – это рост мощных современных городов, где концентрируются высокие технологии, наука, образование, услуги, человеческий капитал. Не машины, не заводы, не нефть, не газ – человек

«Скоростной рельсовый транспорт – это наименьшее время в пути, стабильность расписания, высокая провозная способность, а также возможность интеграции в единую систему оплаты и удобство пересадок на иные виды транспорта», – добавляет он.

Использовать существующую железнодорожную инфраструктуру выходит гораздо дешевле, чем, например, строить метро, добавляет Константин Калинин. «Она, как правило, уже завязана на связи пригородов с центрами агломераций, однако её мощности может быть недостаточно для

(МЦК) и Московские центральные диаметры (МЦД).

«Во времена СССР было мечтой реализовать такие проекты. Сегодня они позволяют москвичам значительно экономить время в поездках. Это не только быстро, но и комфортно. Так, в 2011–2021 годах в город было поставлено 3096 новых вагонов поездов пригородного сообщения, в первую очередь для МЦК и МЦД», – рассказал мэр Москвы Сергей Собянин.

Цифровые решения

Доминирующим трендом в развитии городов в ближайшие десятилетия станет цифровизация.

ло пассажиров увеличилось на треть.

Тестовый электропоезд «Ласточка» планируется оборудовать всеми средствами автоматизированного управления по максимальному, четвёртому уровню, предполагающему движение без машиниста на борту. Так, уже сейчас система машинного зрения способна на расстоянии 400 м обнаружить препятствие размером 30 см. Человек может заметить объект такого размера на расстоянии не далее 150 м. В настоящий момент систему учат понимать подаваемые людьми ручные сигналы.

Скоростной рельсовый транспорт – это наименьшее время в пути, стабильность расписания, высокая провозная способность, а также возможность интеграции в единую систему оплаты и удобство пересадок на иные виды транспорта

организации городских маршрутов с необходимой частотой, а сеть остановочных пунктов не всегда оптимальна. Но можно достраивать дополнительные пути и локальные остановочные пункты за счёт средств субъектов в створах существующих линий», – добавляет эксперт.

Например, в Москве реализованы крупные транспортные проекты по интеграции железнодорожного транспорта в систему городского транспорта. Речь про Московское центральное кольцо

«Транспортный ландшафт изменится кардинально, – говорит министр транспорта России Виталий Савельев. – Это произойдёт после внедрения на дорогах, в том числе железных, беспилотных технологий».

Напомним, ОАО «РЖД» продолжает работу по запуску беспилотной «Ласточки». В качестве полигона для отработки технологии автоведения выбрано МЦК – одна из самых загруженных европейских железнодорожных линий, где за последние три года чис-

В центре города – человек

По словам директора общероссийской организации «Городские реновации» Олега Зори, главный капитал любого города – это человек и его стремление сделать лучше окружающее пространство согласно интересам и нуждам всех жителей.

«Если мы хотим жить в достойных условиях, то и сообществу жителей важно проявлять инициативу», – убеждён он.

Виталий Маслюк



Скорость и удобство



Железная дорога осваивает города

АЛЕКСИЛЬВЕР

Развитие проекта «Городская электричка», который ОАО «РЖД» реализует совместно с региональными властями, набирает обороты. Уже не только в Москве, но и в других городах страны железная дорога успешно интегрируется в систему городского общественного транспорта.

Городские электрички уже курсируют в Москве, Нижнем Новгороде, Казани, Ростове-на-Дону, Красноярске, Волгограде, Уфе, Воронеже, Тюмени, Владивостоке, Калининграде, Сочи, Тамбове, Новосибирске. Ещё с несколькими регионами ОАО «РЖД» детально прорабатывает вопрос организации маршрутов, в том числе с Санкт-Петербургом и Ленинградской областью (эти два региона образуют вторую по величине агломерацию в России).

соединённый с тоннелем для безопасного перехода через железнодорожные пути.

Помимо доступа к платформам новая пассажирская инфраструктура выполняет транзитную функцию и обеспечивает безопасный переход через железнодорожные пути из одной части города в другую. Благодаря мосту-конкурсу и подземному тоннелю обеспечена пешеходная связь районов Печатники и Текстильщики. Ожидается, что к 2025 году станцией Печатники ежедневно будут пользоваться около 8,5 тыс. пассажиров.

На участке Каланчёвская – Курский вокзал МЦД-2 продолжается масштабная реконструкция инфраструктуры: завершается надвигка трёх арочных конструкций Каланчёвского путепровода и подготовка земляного полотна для третьего главного пути, движение по которому откроется в августе.

Учитывая, как динамично развивается транспортная система, городская электричка – это уже не просто электропоезд и остановки, а транспортно-пересадочные узлы, в которых задействованы другие виды транспорта

«Железные дороги – это самый экологичный, тихий и удобный наземный вид транспорта, способный перевозить самое большое количество пассажиров в городе», – говорил ранее генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров.

Москва

Первые два маршрута Московских центральных диаметров (МЦД-1 Одинцово – Лобня и МЦД-2 Подольск – Нахабино) были запущены в 2019 году, ОАО «РЖД» активно продолжает развитие диаметров.

Так, например, в июне этого года первых пассажиров принял новый транспортно-пересадочный узел Печатники. Строителями были возведены две платформы с навесами на всю длину, вестибюль-конкурс,

«Запуск третьего главного пути позволит уйти от реверсивного движения на участке и увеличить количество поездов на МЦД-2. Так как строительство ведётся в условиях плотной городской застройки, одновременно выполняется комплекс шумозащитных мероприятий, в числе которых укладка виброизолирующих матов и установка шумозащитных экранов», – рассказал начальник Московской железной дороги Валерий Танаев.

Кроме того, на Каланчёвской выполнены железобетонные работы по строительству второй платформы, где ведётся монтаж навеса. Параллельно возводится вторая часть вестибюля со стороны улицы Каланчёвская. Его общая площадь составит около 2,5 тыс. кв. м.



ВЛАДИМИР ЛИТВИНОВ/ИД «ГУДОК»



АЛЕКСАНДР ДРЯВЬ/ИД «ГУДОК»



АЛЕКСАНДР ДРЯВЬ/ИД «ГУДОК»



ПРЕСС-СЛУЖБА КРЖД

Параллельно этой работе идёт масштабная подготовка к запуску ещё двух диаметров: МЦД-3 Зеленоград – Раменское и МЦД-4 Железнодорожная – Апрелевка. На будущем МЦД-4 железнодорожники реконструируют станцию Очаково: вместо старой платформы здесь появятся удобный мини-вокзал с надземным пассажирским вестибюлем и две островные платформы с навесами. Также ведутся предпроектные проработки МЦД-5 (Ярославско-Павелецкий)

от Пушкино до Домодедово. Для соединения ярославского и павелецкого направлений не исключено строительство глубокого тоннеля в центральной части столицы.

Нижний Новгород

В городе 11 июля состоялся запуск первой линии Нижегородских центральных диаметров (НЦД), которая связала город Бор, а также Канавинский, Автозавод-

ский и Приокский районы Нижнего Новгорода. Железнодорожные маршруты получили название по аналогии с МЦД.

До запуска НЦД все пригородные поезда имели конечную остановку на станции Нижний Новгород-Московский. Жителям города Бор (в нём живут около 76 тыс. человек), например, чтобы попасть в аэропорт, приходилось доезжать до Московского вокзала и дальше пересаживаться в другую электричку до станции Нижний Новгород-Стригино. Новый маршрут НЦД предполагает промежуточную остановку на Московском вокзале и следование одним составом до проспекта Гагарина через микрорайон Сортировочный, Аэропорт, Кудьму и Окский Берег.

На первом этапе по маршруту НЦД будут курсировать три поезда, ежедневный пассажиропоток прогнозируется на уровне до 400 человек.

Отметим, что проект НЦД реализуется Горьковской железной дорогой совместно с правительством региона и АО «Волго-Вятская пригородная пассажирская компания».

Ростов-на-Дону

Городские электрички в Ростове-на-Дону продолжают развитие. Такое решение было принято на прошедшей 7 июля встрече губернатора Ростовской области Василия Голубева и начальника Северо-Кавказской магистрали Сергея Задорина.

Напомним, городская электричка в Ростове отправилась в первый рейс в 2016 году. Изначально на её маршрутах курсировали три пары пригородных поездов сообщением Ростов-Главный – Ростов-Западный, Ростов-Западный – Кизитеринка, Кизитеринка – Ростов-Главный. В сентябре 2017 года было организовано движение дополнительной пары поездов по маршруту Ростов-Главный – Ростов-Западный.

Сегодня маршрутная сеть городских электричек объединяет 19 остановочных пунктов и станций, связывая районы Западного жилого массива, Стройгородка, Сельмаша и Александровки с центром города.

С момента начала реализации проекта городские электрички перевезли более 850 тыс. пассажиров.

Запуск третьего главного пути позволит уйти от реверсивного движения на участке и увеличить количество поездов на МЦД-2. Строительство ведётся в условиях плотной городской застройки, одновременно выполняется комплекс шумозащитных мероприятий



ИВАН ШАГОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

Ежедневно этим видом транспорта пользуются порядка 730 ростовчан и гостей города. На прошедшем совещании руководителей дороги и региона была рассмотрена возможность создания новых остановочных пунктов и транспортно-пересадочных узлов, обустройство подъездных путей и подходов к пассажирским платформам. К примеру, остановочные пункты Сады и Левенцовская оснащены пассажирскими платформами, способными обеспечить безопасную посадку и высадку пассажиров. Однако из-за отсутствия

автомобильных подъездов от микрорайона Левенцовский, а это порядка 2,5–3 км, местные жители и люди, работающие здесь, не пользуются городской электричкой. В случае организации транспортного сообщения между микрорайоном и остановочными пунктами горэлектрички время, затраченное на дорогу в центр города, сократится в разы, составив в общей сложности 25–30 минут вместо сегодняшних 1,5–2 часов.

Ещё одним направлением развития может стать промышленная зона по улице Доватора, где располо-

жено порядка 10 тыс. рабочих мест. Было предложено рассмотреть возможность строительства здесь остановочного пункта, а также обустройства подхода и подъездного пути протяжённостью порядка 1,1 км. При этом необходимо будет продлить местные автобусные маршруты. Ещё один остановочный пункт предлагается организовать в районе улицы Соловьёвой. Он обеспечит транспортную доступность для населения как минимум двух жилых комплексов, а также нового микрорайона Суворовский. Причём если жилые комплексы расположены поблизости от остановочного пункта, то для подвоза жителей микрорайона предлагается использовать действующие автобусные маршруты.

В рамках реализации проекта также предлагается разместить новый остановочный пункт в юго-восточной части города, неподалёку от активно развивающегося жилищного комплекса Красный Аксай. Прогнозируется, что остановка электрички здесь будет крайне востребована ввиду густонаселённости микрорайона, на территории которого расположено 26 многоквартирных домов.

Кроме того, на совещании было озвучено, что в перспективе сеть городской электрички может интегрироваться со схемой скоростного трамвая, строительство которого планируется в донской столице.

«Очевидно, что потенциал городской электрички не исчерпан. Речь идёт о её развитии как одного из основных элементов транспортной системы Ростова и Ростовской области. Дано поручение проработать возможность создания новых станций. Это означает, что при модернизации транспортной системы Ростова-на-Дону все виды транспорта должны быть увязаны между собой и созданы транспортные узлы. В итоге этот комплекс должен повлиять на качество транспортного обслуживания горожан», – сказал Василий Голубев.

Для решения поставленных задач участники совещания решили создать рабочую группу, в которую войдут представители Министерства транспорта Ростовской области, администрации Ростова-на-Дону и Северо-Кавказской железной дороги. До начала августа дорожная карта по развитию проекта «Городская электричка» должна быть скорректирована с учётом поступивших предложений.

«Мы с руководством области договорились о развитии проекта «Городская электричка». Учитывая, как

динамично развивается транспортная система, городская электричка – это уже не просто электропоезд и остановки, а транспортно-пересадочные узлы, в которых задействованы другие виды транспорта и будут задействованы новые микрорайоны», – отметил Сергей Задорин.

Екатеринбург

В уральской столице городская электричка является одним из самых популярных видов общественного транспорта. Ежедневно её услугами пользуются около 2,5 тыс. человек. Во время международной промышленной выставки «ИННОПРОМ-2022», которая проходила 4–7 июля в Екатеринбурге, было заключено соглашение о взаимодействии при подготовке и реализации проекта «Маршрут Новоколыцовский в городе Екатеринбурге». Подписи под документом поставили губернатор Свердловской области Евгений Куйвашев, глава Екатеринбурга Алексей Орлов и начальник Свердловской железной дороги Иван Колесников.

Маршрут предусматривает организацию внутригородского железнодорожного сообщения между железнодорожной станцией Екатеринбург-Сортировочный и остановочным пунктом Аэропорт Кольцово за счёт строительства объектов железнодорожной инфраструктуры, в том числе остановочных пунктов Студенческая, ЭКСПО, Сима-ленд. Документом предусмотрено, что порядок финансирования и этапы реализации проекта будут определены отдельным соглашением после уточнения его параметров.

В этот же день главы восьми муниципальных образований, входящих в Екатеринбургскую агломерацию, подписали дорожную карту реализации проекта городских железнодорожных перевозок по принципу наземного метро.

«Население Екатеринбургской агломерации составит порядка 2,5 млн человек. Появление городской железнодорожной инфраструктуры принципиально изменит транспортный каркас и обеспечит серьёзный потенциал для развития мобильности населения на долгосрочную перспективу», – рассказал Иван Колесников.

ПУЛЬТ

Виталий Маслюк,
Игорь Евдокимов

Население Екатеринбургской агломерации составит порядка 2,5 млн человек. Появление городской железнодорожной инфраструктуры принципиально изменит транспортный каркас и обеспечит серьёзный потенциал для развития мобильности населения



Довести до кипения

В Москве состоялась первая научно-техническая конференция молодёжи госкомпаний

В пятницу, 15 июля, в «Точке кипения – Москва» состоялась первая научно-техническая конференция молодёжи среди государственных корпораций России. В мероприятии приняли участие представители ОАО «РЖД», госкорпорации «Роскосмос», ПАО «Россети», ПАО «РусГидро», АО «Мособлгаз», АНО «Корпоративная академия Росатома».

Новый формат

Сеть «Точка кипения» – это 144 развивающих пространства по всей стране, предназначенных для удобства совместной работы над проектами будущего. Они работают с бизнес-партнёрами, научными организациями и региональными институтами развития, а также помогают местным командам запускать и масштабировать проекты; поддерживают профессиональные сообщества и способствуют карьерному росту участников, тем самым создавая пул молодых лидеров,

Главным организатором конференции выступила рабочая группа «Инновации и технологическое лидерство» Координационного совета при Общественной палате Российской Федерации.

Участникам конференции представилась возможность совместно обсудить возникающие на предприятиях проблемы, разобрать накопленный опыт в их решении и выработать общее представление о возможных совместных направлениях развития.

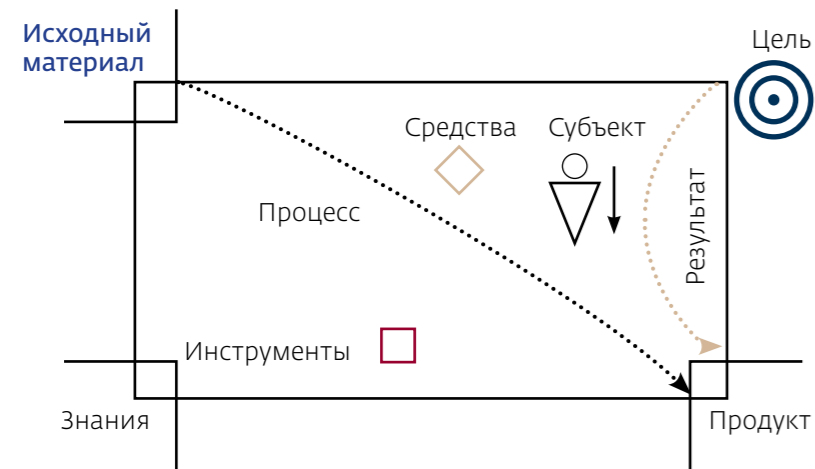
Конференция проходила сразу по трём направлениям: техника, технология, люди – и была разделена на пять этапов. Первый этап – это знакомство и обсуждение проблем, возникающих на предприятиях. Второй этап состоял из прослушивания лекций и описания проблемных зон. Третий – формирование замыслов. Четвёртый этап – доработка и описание предлагаемых решений. И заключительный этап – это защита результатов перед экспертами.

Как это работает

В ходе конференции каждый смог представиться и постараться донести до коллег проблемные вопросы или поделиться уже имеющимся опытом решения трудных задач. По итогам этапа знакомства были выбраны наиболее интересные для обсуждения идеи и



Рисунок 1



составлена карта компетенций с контактами для дальнейшего взаимодействия участников после конференции.

Группы были распределены по направлениям «Техника», «Технологии» и «Люди». Стоит отметить, что каждый участник мог на протяжении мероприятия свободно менять направление, исходя из возникших идей или желаний.

Наиболее сложным для представителей всех компаний стал этап описания проблем.

«Описание проблемы всегда самый сложный этап. После теоретической лекции задумываешься, а всё ли то, что мы называем проблемой, ею является. Момент осознания, что жалобы или трудности имеют элементарные решения и не требуют глубокой проработки, бесценен для участников конференции. Он позволил сосредоточиться участникам на тех зонах, которые являются действительно важными и общими для

всех», – рассказал ведущий и организатор конференции, заместитель начальника отдела управления персоналом Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава Евгений Шлыков.

Так, например, участниками направления «Техника» выбрана проблема – закрытость (недоступность) необходимых для госкорпораций технических решений, а также недостаточность информирования о накопленном опыте.

Участниками направления «Технологии» выбрана проблема – взаимодействие персонала при создании, контроле и выпуске готовой продукции.

По направлению «Люди» была определена проблема – адаптация молодых специалистов и взаимодействие с вузами при их подготовке.

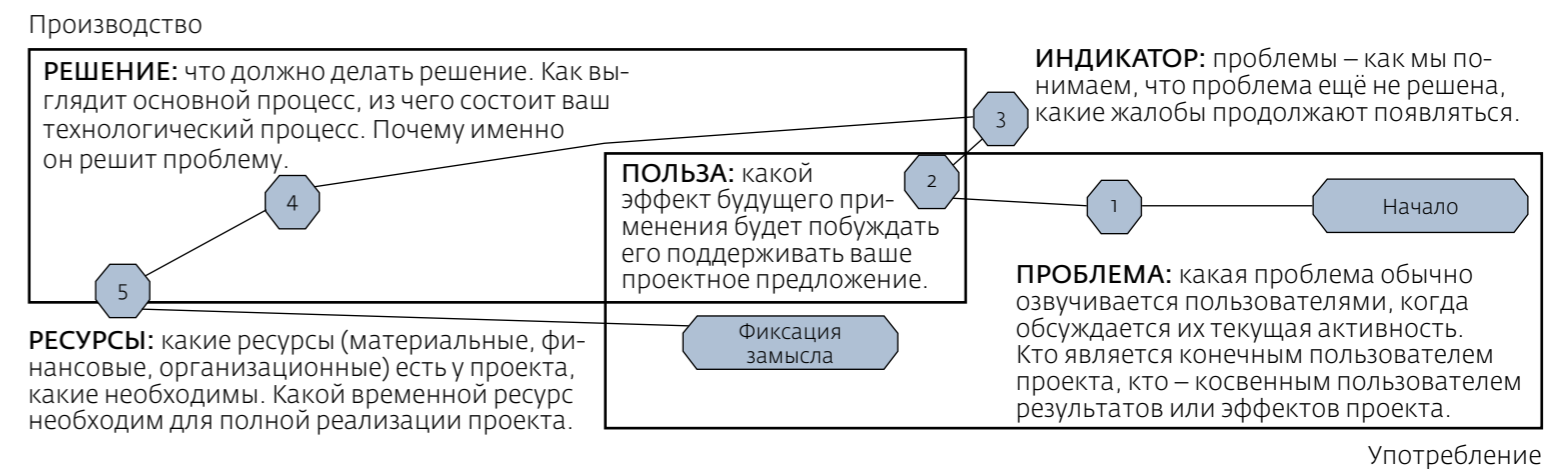
Перед формированием решений с участниками детально рассмотрена схема производственного решения (рисунок 1).

Суть схемы заключается в том, что каждый работник или система нацелена на переход исходного материала в готовый продукт за счёт процесса, который обеспечен необходимыми знаниями, инструментами, средствами и у которого определена конкретная цель.

Фактически результат каждого работника (системы) является впоследствии исходным материалом работы другого (другой). Таким образом, каждый руководитель, работник (система) должен иметь право на отказ в случае, если исходный материал является некачественным, а также стремиться к такому результату, чтобы он был максимально удобен и понятен следующему в цепочке производственной системы.

Далее всем группам направлений требовалось выработать решение исходя из следующей по-

Рисунок 2



Описание проблемы – всегда самый сложный этап. После теоретической лекции задумываешься, а всё ли то, что мы называем проблемой, ею является

следовательности: проблема – польза – индикаторы проблемы – решение – ресурсы – фиксация замысла (рисунок 2).

В конце участниками конференции детально рассмотрены результаты работы каждого круглого стола. Так, представители направления «Техника» предложили проводить научно-технические конференции между госкорпорациями. При этом предварительно формируется перечень проблем, проводится голосование за наиболее актуальные, подбираются наиболее опытные участники, а в рамках конференции вырабатывается конкретное решение.

Представители направления «Технологии» предложили сформировать единый сборник реализуемых госкорпорациями решений при взаимодействии работников.

Участники направления «Люди» предложили привлекать работников со стажем более 5–10 лет к формированию программ обучения в высших

учебных заведениях, учитывая возникшие сложности у молодых специалистов при выполнении обязанностей и функциональных задач. Здесь также поступило предложение рассмотреть возможность выдавать целевое направление на обучение не абитуриентам, а студентам третьих курсов с целью мотивации студентов на более целенаправленное обучение.

«Мне участие в таком мероприятии позволило не только познакомиться с молодёжью других производственных компаний России, но и нарастить знания в области проектирования, обсудить проблемы и их решения, которые во многом стали уникальными, потому что являются общими для всех госкорпораций России», – поделился мнением участник конференции, ведущий специалист по охране труда Северной дирекции моторвагонного подвижного состава Антон Мухин.

Ирина Иванова

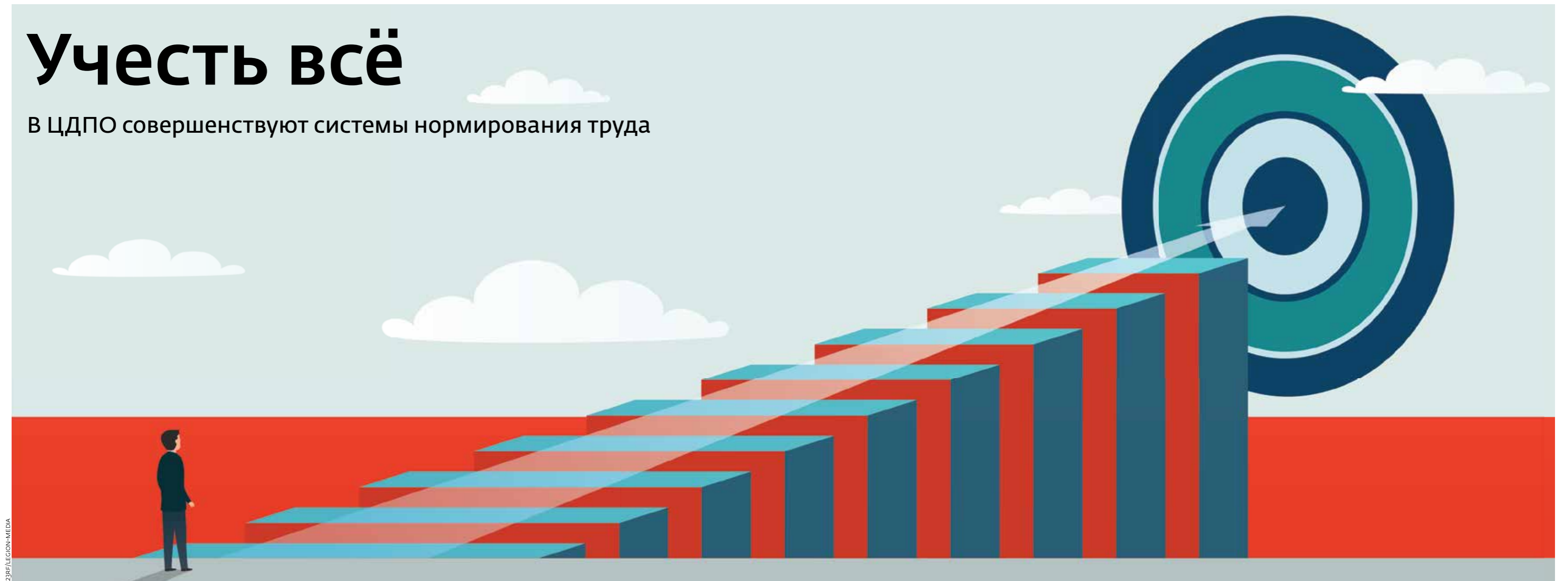
ИРИНА ИВАНОВА

МАКСИМ ЖЕНДАЕВ,
ВЕДУЩИЙ ТЕХНОЛОГ ОТДЕЛА
ОРГАНИЗАЦИИ ТРУДА В ПАССАЖИРСКОМ
КОМПЛЕКСЕ, ХОЗЯЙСТВАХ ГРАЖДАНСКИХ
СООРУЖЕНИЙ И МАТЕРИАЛЬНО-
ТЕХНИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ
ЦЕНТРА ОРГАНИЗАЦИИ ТРУДА
И ПРОЕКТИРОВАНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКИХ
НОРМАТИВОВ – ФИЛИАЛА ОАО «РЖД»



Учесть всё

В ЦДПО совершенствуют системы нормирования труда



Центральная дирекция пассажирских обустройств (ЦДПО) в качестве своих основных приоритетных задач на 2022-2025 годы называет улучшение качества транспортного обслуживания населения, повышение эффективности использования станционных и вокзальных объектов, а также увеличение доходности, вклю-

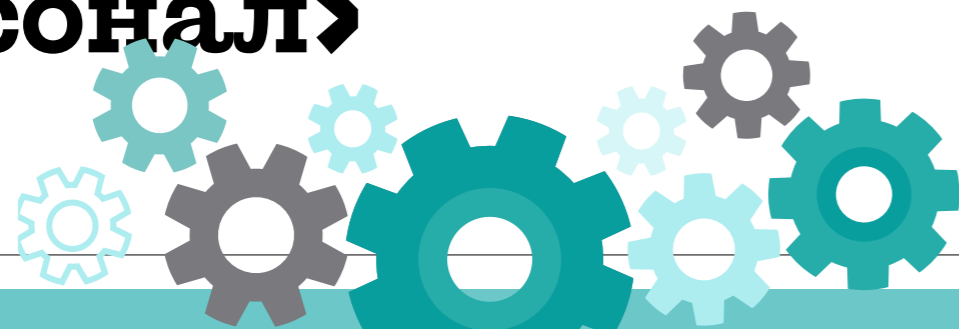
чая оптимизацию эксплуатационных расходов и повышение производительности труда. Решение приоритетных задач в части повышения производительности труда возможно через рациональное использование трудовых ресурсов. Учитывая, что затраты на персонал составляют значительную величину всех расходов, важно правильно определить технологическую (нормативную) численность работников.

Внимание уделяется всем

Под управлением ЦДПО, образованной 1 апреля 2012 года, находятся свыше 28 тыс. объектов, в том числе вокзалы, пассажирские здания, остановочные пункты и станции, павильоны, платформы и другие технологические объекты пассажирской инфраструктуры. В состав ЦДПО входит 16 региональных дирекций, общая численность работников составляет 4,5 тыс. человек.

В соответствии со статьёй 159 Трудового кодекса РФ работникам гарантируется применение систем нормирования труда, определяемых работодателем с учётом мнения профсоюза. Непосредственно нормативную численность руководителей производства работ возможно определить через нормы управляемости которые, в свою очередь, отражают количество работников и объектов, которыми эффективно и при рациональной загрузке в течение рабочего дня может

Персонал



управлять руководителем производства работ. До настоящего времени нормы управляемости для них в нормативной базе по труду ОАО «РЖД» отсутствовали. При этом применение норм управляемости смежных структурных подразделений ОАО «РЖД» не представлялось возможным по причине несопоставимости и уникальности трудовых функций руководителей производства работ дирекций пассажирских обустройств, несмотря на их первоначальную схожесть.

Своя база

С 2012 года ЦДПО была инициирована плановая и методичная разработка нормативных документов ОАО «РЖД», в результате которой сформирована база документов, регламентирующая функционирование

участков пассажирских обустройств, а также введено понятие «транспортно-пересадочный узел» как технологический комплекс объектов пассажирской инфраструктуры (ранее такое понятие в ОАО «РЖД» отсутствовало). В связи с этим у дирекции возникла потребность в прогрессивных решениях по повышению эффективности организации работы и производительности труда персонала и, как следствие, разработке централизованных норм управляемости для руководителей производства работ дирекций пассажирских обустройств.

Основным исполнителем по совершенствованию базы норм труда в ОАО «РЖД» является Центр организации труда и проектирования экономических нормативов (ЦОТЭН).

Общая численность работников ЦДПО составляет 4,5 тыс. человек. В соответствии со статьёй 159 Трудового кодекса РФ работникам гарантируется применение систем нормирования труда, определяемых работодателем с учётом мнения профсоюза

Утверждение централизованных норм управляемости для руководителей производства работ дирекций пассажирских обустройств является одним из этапов по совершенствованию системы организации и нормирования труда в ЦДПО

При разработке норм управляемости для руководителей производства работ дирекций пассажирских обустройств учитывались такие факторы, как техническая оснащённость участков пассажирских обустройств (количество объектов пассажирских обустройств), функции двустороннего контроля исполнения договорных обязательств, количество подчинённых работников, протяжённость участков, группы и показатели эффективности работы участков, количество основных средств, форма организации труда, структура управления и другие.

На основании собранных и обработанных данных с учётом применения процессного подхода в управлении холдингом «РЖД» и требований нормативной и технической документации ЦОТЭН разработал Единый перечень трудовых функций руководителей производства работ дирекций пассажирских обустройств. Проанализированы данные о трудозатратах руководителей производства работ на участках пассажирских обустройств по каждой трудовой функции. Проведены хронометражные наблюдения и фотографии рабочего дня. По каждой трудовой функции была определена трудоёмкость с учётом прямой зависимости факторов, влияющих на итоговые трудозатраты при выполнении той или иной функции, в том числе наличие на участках действующих высокоскоростных железнодорожных магистралей и туристско-рекреационных особых экономических зон.

Центром была рассчитана оптимальная и достаточная норма управляемости для руководителей производства работ на участках пассажирских обустройств. Они разработаны с учётом требований по безопасности производственных процессов (охрана труда, промышленная, пожарная и электробезопасность), а также типовых технологических процессов работы

вокзальных комплексов, транспортно-пересадочных узлов и остановочных пунктов.

По проекту норм управляемости для руководителей производства работ дирекций пассажирских обустройств учитывалось положительное мотивированное мнение первичной профсоюзной организации ЦК ППО «Ростпрофжел» о возможности практического применения разработанных норм труда для расчёта нормативной численности руководителей производства работ на участках пассажирских обустройств дирекций.

Результатом проведённой работы по разработке стали утверждённые распоряжением ОАО «РЖД» от 28 июня 2022 года № 1677/р нормы управляемости руководителей производства работ дирекций пассажирских обустройств. Они содержат технически обоснованные нормы по каждой должности и профессии работников, предусматривающие единый порядок расчёта их численности с учётом индивидуальных показателей каждого участка пассажирских обустройств. Следующей немаловажной задачей, которая позволит снизить операционные расходы, является автоматизация расчёта норм управляемости для руководителей производства работ дирекций пассажирских обустройств в автоматизированной системе ЕК АСУТР.

Утверждение централизованных норм управляемости для руководителей производства работ дирекций пассажирских обустройств является одним из этапов по совершенствованию системы организации и нормирования труда в Центральной дирекции пассажирских обустройств.

Так, в настоящее время с учётом утверждённых норм управляемости для руководителей производства работ дирекций пассажирских обустройств нормами труда в ЦДПО охвачено более 95% от общей численности работников всех должностей и профессий.

ЕЛЕНА ПИНИГИНА,
ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА
СВЕРДЛОВСКОЙ ДИРЕКЦИИ ТЯГИ
ПО КАДРАМ И СОЦИАЛЬНЫМ
ВОПРОСАМ



ЛИЧНЫЙ АРХИВ

Время первых

На Свердловской железной дороге первая женщина получила свидетельство о праве на управление электровозом



ВЛАДИМИР АНДРЕЕВ/ИД «ТУДОК»

В этом году три девушки – помощники машиниста из эксплуатационного локомотивного депо Свердловск-Пассажирский Свердловской дирекции тяги приступили к обучению по профессии «машинист электровоза». В начале июля первой на сети РЖД женщиной, получившей свидетельство о праве на управление электровозом в пассажирском движении, стала Оксана Соколова. «Пульт управления» побеседовал с заместителем начальника Свердловской дирекции тяги по кадрам и социальным вопросам Еленой Пинигиной о том, как проходят обучение и процесс адаптации женщин в новой для них профессиональной роли.

– В начале февраля три девушки – помощники машиниста из эксплуатационного локомотивного депо Свердловск-Пассажирский Свердловской дирекции тяги приступили к обучению по профессии «машинист электровоза». В начале июля одна из них успешно сдала экзамен. Как проходило обучение?

– В сентябре этого года вступает в силу новый профессиональный стандарт, согласно которому минимальный стаж работы в должности помощника машиниста электровоза для перевода на должность машиниста электровоза сокращён с двух лет до полугода. Это позволит женщинам – помощникам маши-

ниста сделать новый карьерный шаг.

На Свердловской железной дороге обучение девушек проходит в нашем Екатеринбург-Сортировочном подразделении Свердловского учебного центра профессиональных квалификаций. Все девушки учились и учатся по проверенному и выстроенному процессу. Не было каких-то отдельных групп. Все учатся на равных и одинаковых условиях наравне с мужчинами.

– Сколько сейчас девушек проходит обучение по профессии «машинист электровоза»?

– Перед тем как начать набор на обучение, мы провели несколько анонимных опросов среди девушек – помощников машиниста, машинистов и машинистов-инструкторов, в чьих колоннах они работают. Из этих ответов мы поняли, что не только женщины, но и мужчины хотят, чтобы профессия машиниста стала доступнее.

Изначально у нас было много желающих, но не все прошли медицинскую комиссию. По итогу к обучению были допущены три девушки, а экзамен сдала в начале июля только Оксана Соколова. На данный момент на нашей дороге проходит обучение на машиниста электровоза одна девушка.

– Какие предметы они изучают?

– Программа включала в себя 728 часов в очно-заочном формате по модульной системе. Всего в обучение входит восемь модулей. Это общепрофессиональный модуль, который включает в себя общий курс железных дорог, ос-



ВЛАДИМИР АНДРЕЕВИЧ / ГУДКОС



ЛИЧНЫЙ АРХИВ

новы экономических знаний и трудового законодательства, общие вопросы ПТЭ железных дорог и гражданской обороны.

Второй модуль посвящён обслуживанию при приёмке (сдаче), экипировке. В него входят устройства электровоза, авто- тормозов, принципы работы и

устройства локомотивных систем безопасности, ПТЭ, инструкции и безопасность движения при приёмке (сдаче), экипировке локомотива, подготовке его к работе. Третий модуль включает в себя предметы по выполнению работ по управлению локомотивом и веде-

нию поезда. В него входили не только профильные предметы, но и дисциплины по клиенто-ориентированности и стрессоустойчивости. Четвёртый модуль посвящён выполнению работ по техническому обслуживанию электровоза в пути следования. Пятый модуль состоит из предметов, посвящённых устранению неисправностей на электровозе или составе вагонов, возникших на пути. Шестой модуль – устройство и конструкция электровоза. Седьмой модуль – безопасные методы и приёмы вождения электровоза. Заключительный модуль посвящён работе в зимний период. В него входят предметы по организации, особенностям работы машиниста в зимний период. После прохождения каждого модуля было тестирование, а затем теоретические знания закреп-

Перед тем как начать набор на обучение, мы провели несколько анонимных опросов среди самих девушек – помощников машиниста, машинистов и машинистов-инструкторов, в чьих колоннах они работают

плялись на практике – на тренажёрах и натуральных образцах в депо Свердловск-Пассажирский.

Сам экзамен на право управления электровозом проходил в два этапа. Первый этап – это внутреннее тестирование и демонстрация своих навыков на специальном тренажёре. После прохождения внутренних испытаний кандидатов ждёт экзамен в Ространснадзоре. Он проходит в виде электронного тестирования.

– На каких дорогах девушки ещё проходят обучение по профессии «машинист электровоза»?

– Помимо нашей дороги две девушки проходят обучение на Московской железной дороге в Пресненском подразделении Московского УЦПК.

– Почему именно в Свердловской дирекции тяги большое количество девушек учатся по мужской профессии?

– Изначально для работы женщин были одобрены два полигона – это Московская и Свердловская железные дороги.

Они были отобраны по множеству критериев, куда входили участок, перегон по километражу, профиль пути и использование локомотива. Хочу подчеркнуть, что у нас девушки работают на пассажирских локомотивах. Также очень важным моментом было отслеживание отдыха локомотивных бригад. Нам было важно, чтобы в домах отдыха была оборудована специальная зона, где девушки могли бы спокойно отдохнуть. Согласно этим критериям наша дирекция подошла.



СВЖД

Нашим девушкам очень важно, чтобы к ним относились на равных и не делали никаких поблажек. Конечно, было трудно и страшно, но они получили колоссальную поддержку от своих коллег

– Есть ли от самих девушек обратная связь по обучению?

– Нашим девушкам очень важно, чтобы к ним относились на равных и не делали никаких поблажек. Конечно, было трудно и страшно, но они получили колоссальную поддержку от своих коллег. Девушки очень активны. Они не только хорошо справляются со своими обязанностями, но и активно участвуют в жизни коллектива.

У Оксаны Соколовой впереди трёхмесячная обкатка под руководством машиниста-инструктора депо. До тех пор, пока ей не выдадут заключение о возможности работы за правым крылом локомотива, железнодорожница будет водить пассажирские поезда в направлении Тюмени, Дружинино и Перми в качестве помощника машиниста. [ПУЛЬТ](#)

Беседавала Дарья Чикиркина



ЕВГЕНИЙ ШЛЫКОВ,
ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА
ОТДЕЛА КАДРОВ ЦДМВ



СВЯЗЬ ПОКОЛЕНИЙ

Как в ЦДМВ работает система наставничества

В Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава (ЦДМВ) реализуется проект «Наставничество в ЦДМВ – 2022».

Любой сотрудник компании, независимо от статуса и должности, всегда мечтает о том, чтобы дело, которому он посвятил всю свою жизнь, развивалось и в будущем оказалось в надёжных руках. Суть наставничества как раз заключается именно в этом – подготовить смену, которая будет продолжать традиции.

Задача проекта ЦДМВ заключается в поддержке молодых и перспективных сотрудников, в оказа-

нии им помощи в формировании правильного отношения к своему делу, к профессии, в определении их зоны роста. Основа успеха в том, чтобы направить их по верному пути.

Участники проекта «Наставничество в ЦДМВ – 2022» предварительно прошли отбор из более чем 200 кандидатов, по итогам отобрали 15 сотрудников из различных подразделений Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава, которые были закреплены за руководителями ЦДМВ.

В течение 12 месяцев им необходимо выполнить задачи, включённые в индивидуальный план развития, реализовать на рабочем месте проектную инициативу, а также применить все получаемые от наставников советы по развитию.

В июне этого года состоялась в режиме видеоконференции предварительная защита инициатив участников под председательством начальника ЦДМВ Алексея Колотова.

Высокую оценку получил проект «Применение AR-технологии при проведении технического обслуживания и текущего ремонта моторвагонного подвижного состава», автор которого – начальник производственно-технического отдела моторвагонного депо Дёма Куйбышевской дирекции моторвагонного подвижного состава Игорь Салин. Он предложил современный подход – разработать приложение на основе AR-технологии с целью сокращения времени на поиск необходимой в технологических картах информации, а также для снижения ошибок при выполнении ТО и ТР слесарями по ремонту подвижного состава. Руководители отметили

описания и поиска возможных решений. В дальнейшем участникам предстоит сформировать описание своей идеи, определить необходимые ресурсы с наставником и попробовать реализовать их в своём подразделении.

С целью дальнейшего развития проекта в предстоящем полугодии наставники и наставляемые будут взаимодействовать на Сервисном портале работника ОАО «РЖД» посредством раздела «Наставничество».

В данном разделе автоматизирован процесс формирования индивидуального плана развития, планирования встреч и бесед, а также налажен удобный интерфейс выстраивания обратной связи.

В ноябре состоится финальная защита всех 15 проектов в ЦДМВ, а также подведены итоги проекта «Наставничество в ЦДМВ – 2022».

Высокую оценку получил проект «Применение AR-технологии при проведении технического обслуживания и текущего ремонта моторвагонного подвижного состава» начальника производственно-технического отдела моторвагонного депо Дёма Игоря Салина

увлечённых своим делом людей, людей с открытым сердцем и стремящихся достичь намеченной цели.

«Это уникальный опыт. Во время встречи с руководством ЦДМВ я не только представила проект, но и повысила навык выступления, получила опыт работы с критическими замечаниями и возражениями, овладела искусством презентации», – поделилась впечатлениями инженер по организации и нормированию труда I категории Восточно-Сибирской дирекции моторвагонного подвижного состава Наталья Емельяненко.

На данном этапе участники проекта получили навыки анализа, формирования проблемы, её

На основе полученного опыта уже в сентябре будет установлен порядок, при котором все вновь принимаемые работники ЦДМВ будут участвовать в программе наставничества. На Сервисном портале работника ОАО «РЖД» при трудоустройстве новички будут закрепляться за непосредственным наставником из числа руководителей ЦДМВ. При положительном результате опыт будет тиражирован на все подразделения ЦДМВ.

Наставничество существует со дня основания железных дорог России и является важнейшим инструментом в адаптации и развитии работников, и эта работа должна продолжаться на постоянной основе.



МИХАИЛ ПЕРМИН/ИД «ГУДО»



МАКСИМ КАШИРИН/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

Принцип надёжности

Психологи и физиологи ЦДЗ следят за здоровьем локомотивных бригад



АРХИВ ИД «ГУДО»



АЛЕКСАНДР САВЕРКИН/ИД «ГУДО»



АРХИВ ИД «ГУДО»

Вопросы профессиональной надёжности сотрудников компаний актуальны в любое время. В связи с тем что железная дорога остаётся зоной повышенной опасности, в ОАО «РЖД» уделяют особое внимание не только качественному отбору сотрудников, но и прогнозированию их психологической устойчивости. Как в компании строится эта работа, «Пульту управления» рассказала начальник отдела медицинского обеспечения безопасности движения поездов и производственной медицины Центральной дирекции здравоохранения ОАО «РЖД» (ЦДЗ) Екатерина Гутор.

– Екатерина Михайловна, кто из специалистов в системе отраслевой медицины занимается вопросами профессиональной надёжности?

– В первую очередь это психологическая служба сети учреждений здравоохранения «РЖД-Медицина». Она включает 234 психофизиологических подразделения на всей территории страны, в них работают более 600 квалифицированных психологов и физиологов. На протяжении почти ста лет (см. справку) психофизиологическое обеспечение профессиональной деятельности работников, обеспечивающих безопасность движения поездов, остаётся важным разделом, который совершенствуется в связи с развитием и реформированием железнодорожного транспорта.

К психофизиологическим подразделениям прикреплены более 157 тыс. работников локомотивных бригад и работников бригад специального самоходного подвижного состава, а также водителей и их помощников, осуществляющих производственную деятельность на железнодорожном транспорте сторонних организаций, имеющих право выезда на пути ОАО «РЖД». Также наши специалисты работают с энергодиспетчерами железнодорожного транспорта – это ещё более 1,5 тыс. человек.

– Из чего складывается профессиональная надёжность членов локомотивных бригад?

– На уровень профессиональной надёжности влияют знания и практические навыки работника. Надёжность характеризуется безошибочностью,



своевременностью всех действий, соблюдением всех необходимых правил.

Показателем надёжности также являются высокие адаптивные способности, нервно-психическая устойчивость, отсутствие признаков зависимого поведения, ответственность и готовность принять её на себя как в штатном, так и в экстремальном режиме работы.

– Как специалисты определяют, будет ли надёжен железнодорожник в работе или нет?

– Сформированная система психофизиологического сопрово-

ждения работников железнодорожного транспорта наряду со всеми составляющими компонентами системы здравоохранения «РЖД-Медицина» направлена на повышение надёжности профессиональной деятельности, сохранение здоровья и профессионального долголетия работников. Для этого используются различные методики, которые включают расширенное психофизиологическое обследование, диагностику состояния утомления, составление психологических портретов. Кроме того, наши специалисты

проводят оценку психологической совместимости работников локомотивных бригад, чтобы они могли найти общий язык и чувствовали себя максимально комфортно и уверенно.

Изучение особенностей личности работников – одно из перспективных направлений, которое реализуется в ОАО «РЖД». Целью обследования является выявление качеств личности (личностных и социальных), которые соответствуют требованиям эффективной трудовой деятельности работников локомотивных бригад. По ре-

Показателем надёжности являются высокие адаптивные способности, психическая устойчивость, отсутствие признаков зависимого поведения, ответственность и готовность принять её на себя как в штатном, так и в экстремальном режиме работы

В прошлом году 96,4% работников локомотивных бригад, прошедших тестирование на изучение особенностей личности, получили благоприятный прогноз профессиональной надёжности

зультатам тестирования работник получает заключение о прогнозе профессиональной надёжности: благоприятный (высокий уровень), благоприятный (средний уровень) или неблагоприятный прогноз профессиональной надёжности.

Подчеркну, в 2021 году 96,4% работников локомотивных бригад, прошедших тестирование на изучение особенностей личности, получили благоприятный прогноз профессиональной надёжности. Это говорит о высокой степени соответствия личностных качеств работника требованиям его профессии и деятельности.

Такая работа позволяет поддерживать необходимый уровень профессиональной надёжности сотрудников, проводить профилактику деструктивного поведения и обеспечивать высокую результативность профессиональной деятельности. Тем самым значительно снижаются в компании материальные и моральные потери, обусловленные человеческим фактором.

– А пандемия COVID-19 как-то отразилась на душевном состоянии работников?

– В ситуации пандемии COVID-19 в ОАО «РЖД» возникла необходимость в информационной поддержке, психологическом сопровождении работников железнодорожного транспорта.

Психологи помогли работникам ОАО «РЖД» найти ответы на типичные вопросы, возникающие в период неопределённости. Например, «Близкий человек заболел, как справиться с чувством страха и паники?», «Очень много противоречивых слухов про вирус, как понять, кому верить?», «Постоянно нарастает раздражение – как держать себя в руках?».

За период пандемии психологами учреждений здравоохранения «РЖД-Медицина» было проведено более 166 тыс. консультаций.

Кроме того, ЦДЗ был реализован пилотный проект по изучению влияния перенесённого заболевания COVID-19 на состояние здоровья и профессиональную работоспособность работников локомотивных бригад. Более 1,5 тыс. железнодорожников, переболевших COVID-19, прошли в клиниках сети «РЖД-Медицина» специальный курс психофизио-

логической реабилитации. Он включал консультации с психологом, аутотренинги, занятия с помощью комплекса БОС, который позволяет стабилизировать давление, пульс.

После проведённых восстановительных мероприятий у подавляющего большинства железнодорожников отмечено улучшение общего состояния и повышение работоспособности. По итогам качественной психофизиологической реабилитации показатели функционального состояния улучшились у 87% работников. У остальных курс восстановления продолжается – наши специалисты продолжают наблюдение.

По итогам пилотного проекта в ЦДЗ также будет разработано специальное пособие по психофизиологическому сопровождению работников локомотивных бригад.

Беседовал **Виталий Маслюк**

СПРАВКА

Первая психофизическая лаборатория на железной дороге была организована 98 лет назад. У её истоков стоял известный врач, специалист в области психологии труда Ася Ильинична Колодная. В 2006 году произошла передача функций психофизиологического обеспечения и реабилитации работников локомотивных бригад из ведения локомотивного хозяйства в ведение Департамента здравоохранения ОАО «РЖД» (сейчас ЦДЗ). Психологов включили в штат учреждений здравоохранения ОАО «РЖД». Также в штат были введены физиологи.



Айтишники в цене

Отраслевые вузы развивают IT-образование

В последние годы в России значительно вырос спрос на IT-специалистов. Сначала этому способствовала пандемия COVID-19, когда бизнес стал массово переходить в онлайн, затем – реализация программ импортозамещения в IT-индустрии. По подсчётам Минцифры, стране сейчас не хватает от 500 тыс. до 1 млн специалистов в различных сферах информационных технологий, и к 2027 году этот показатель может вырасти ещё в два раза. В связи с этим приняты беспрецедентные меры господдержки айтишников, среди которых льготное кредитование, отсрочка от призыва на военную службу, повышение зарплат.

Особое внимание уделено подготовке будущих профессионалов – в новом учебном году количество бюджетных мест в вузах по IT-специальностям увеличено более чем в два раза (до 160,4 тыс.), открыты новые цифровые программы и направления подготовки. Какие новшества в обучении IT-специалистов предлагают отраслевые учебные заведения, выяснил «Пульт управления».



Новые специальности

Приёмная кампания – 2022 в разгаре, абитуриенты активно подают заявления на поступление. В этом году впервые за всю историю проведения ЕГЭ информатика вошла в тройку самых популярных предметов по выбору (количество желающих пройти испытание в 2022 году выросло более чем на 30 тыс. человек и составило свыше 128 тыс. выпускников). В этой связи в вузах наблюдается высокий спрос на направления подготовки в сфере информационных технологий.

Поступающим есть из чего выбирать – в общей сложности российские вузы готовят специалистов по 63 IT-направлениям подготовки. Ежегодно открывается набор на новые специальности. Например, в этом году МГТУ им. Н.Э. Баумана открыл кафедру «Технологии искусственного интеллекта», обучение там будет вестись по направлению подготовки «Информатика и вычис-

лительная техника». Также запущена программа магистратуры «Искусственный интеллект в киберфизических системах». В конце следующего года в рамках проекта расширения кампуса вуза будет создан новый кластер Vauman Digital World, который объединит научную, исследовательскую, прикладную и образовательные инфраструктуры по IT-направлениям.

В IT-развитии не отстают и отраслевые вузы. Так, по словам ответственного секретаря приёмной комиссии Омского государственного университета путей сообщения (ОмГУПС) Андрея Шатохина, в вузе увеличено количество бюджетных мест на специальности, связанные с программированием, открыто новое направление подготовки – «Инфокоммуникационные технологии и системы связи».

В Сибирском государственном университете путей сообщения (СГУПС) открыт набор на новую образовательную программу «Информационное моделирование в транспортном строительстве» в рамках направления подготовки магистров «Строительство» (выделено 25 коммерческих мест). «Её открытие обусловлено необходимостью подготовки специалистов в сфере цифровизации в проектной деятельности», – подчеркнул ответственный секретарь приёмной комиссии СГУПС Сергей Щелоков.

В Московском колледже транспорта Российской государственного университета транспорта (МИИТ) абитуриенты, поступающие на специальность «информационные системы и программирование (по отраслям)», могут выбрать одну из двух предложенных квалификаций: специалист по информационным системам или веб-дизайн и разработка.

В ОмГУПСе увеличено количество бюджетных мест на специальности, связанные с программированием, открыто новое направление подготовки «Инфокоммуникационные технологии и системы связи»

В РУТ (МИИТ) на цифровой кафедре студенты смогут сформировать и развить цифровые компетенции, необходимые в транспортной сфере. Они научатся разрабатывать IT-решения актуальных отраслевых задач

Цифровизация обучения

Многие университеты, которые в период пандемии перевели образовательный процесс в онлайн, и сейчас сохраняют гибридную модель обучения. Например, в ОмГУПСе ряд теоретических занятий проходит в онлайн-режиме, а практические – очно. В Самарском государственном университете путей сообщения реализуется проект «Цифровой университет» – это цифровая образовательная платформа, включающая комплекс баз данных и сервисов для студентов и преподавателей. Новшество этого года – появление цифровых кафедр на базе 115 университетов. Обучение там будет вестись по программам дополнительного образования в сфере цифровой экономики. Так, в Российском университете транспорта (МИИТ) на цифровой кафедре студенты смогут сформировать и развить цифровые компетенции, необходимые в транспортной сфере. Они научатся разрабатывать IT-решения актуальных отраслевых задач и применять прикладные программы по созданию цифровых двойников объектов транспортной инфраструктуры; изучат языки программирования (в частности, python); смогут создавать нейросети на основе искусственного интеллекта.

«Проект «Цифровые кафедры» – это очень своевременная инициатива, поскольку степень цифровизации практически всех процессов сейчас крайне высокая. Если раньше достаточно было уметь работать с текстовыми файлами, то теперь практически любой специалист должен обладать навыками создания web-сайтов и работы с базами данных, – рассказал проректор РУТ (МИИТ) Вита-

лий Борщ. – Если заглянуть на 5–7 лет вперёд, то станет понятно, что специалист, который занимается, например, обслуживанием транспортных средств или проектированием программных продуктов, должен уметь создавать простейшую нейросеть для решения соответствующих практических задач. Это станет базовой грамотностью, поэтому и будут запущены программы профпереподготовки, которые позволят «прокачать» цифровые навыки обучающихся».

Выпускники будут востребованы

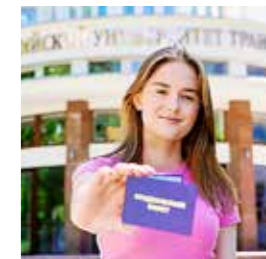
IT-образование, полученное в отраслевых вузах, открывает перед выпускниками широкие возможности. Например, по данным РУТ (МИИТ), выпускники вуза широко востребованы не только в транспортной отрасли, но и в IT-индустрии.

Кстати, недавно SuperJob представил рейтинг вузов России по уровню зарплат занятых в IT-отрасли молодых специалистов, окончивших вуз в 2016–2021 годах. В него вошли два отраслевых учебных заведения – Российский университет транспорта (МИИТ), занявший 16-ю строчку, и Дальневосточный государственный университет путей сообщения (ДВГУПС), который расположился на 20-м месте. По данным исследования, выпускники IT-специальностей РУТ (МИИТ) последних лет в среднем зарабатывают 120 тыс. руб. в месяц, ДВГУПС – 100 тыс. руб.

Сейчас на рынке труда, по информации сервиса по поиску работы HH.ru, представлено более 68 тыс. вакансий в IT-сфере. Каждая десятая вакансия адресована студентам и специалистам, которые только начинают карьеру.

ИГУЛЬС
Юлия Антич

Образование



Задачи студентам для разработки проекта дают в том числе индустриальные партнёры университета. Для выполнения каждого заказа в ВИШ формируется одно или несколько малых студенческих предприятий (IT-компаний) со своим лидером (CEO, MD – Chief Executive Officer или Managing Director) и командой разработчиков. Цель такого предприятия – выполнить заказ в установленные сроки в соответствии с ожиданиями и требованиями партнёра-заказчика.

Чтобы оценить усилия и результаты работы студентов, в академии введена в обращение валюта – кои-

ны (или ВИШкоины). По итогам защиты проекта их можно обменять на баллы для выставления оценки (60–74 – удовлетворительно; 75–84 – хорошо; 85–100 – отлично). Также на коины можно купить дополнительный обучающий курс или экспертные консультации.

В начале июля этого года в ВИШ состоялась открытая презентация проектов студентов. Отраслевые эксперты заслушали 10 проектов из сфер IT-технологий, систем мобильной связи и промышленного дизайна. Студенты разработали решения для таких структур и компаний, как «Аэроэкспресс»,

ОАО «РЖД» и «РЖД Технологии», «МаксимаТелеком», Департамент транспорта и развития города Москвы. Круг задач был разнообразен: от создания IT-сервиса по оценке углеродного следа и аналитики поездов московского шеринга до разработки управляемого коммутатора и дизайна кабины машиниста.

Представители компаний и ведомств высоко оценили вклад студентов в решение актуальных задач отрасли.

«Считаю, что студенты, которые работали над задачей по исследованию распространения радиоволн 5G в метро, провели очень

глубокую и важную работу. Если телекоммуникационные компании возьмут на вооружение расчёты ребят, то мы станем едва ли не единственным метрополитеном в мире, где так хорошо принимает интернет-сигнал», – отметила начальник службы внешних связей метрополитена, МЦК и автовокзалов Мария Ельченко.

По словам первого заместителя начальника Центра фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД» Сергея Колесникова, компания ждёт именно таких выпускни-

ранение, демография, социальное обслуживание, экотуризм, волонтерство), образовательных (кадровое обеспечение промышленного роста, новые модели образования, актуальные компетенции), технологических (цифровые коммуникации, технологические инновации, рынки будущего, технологические продукты, цифровые решения и услуги) и городских (общественные пространства, целевые модели вовлечения граждан в решение вопросов благоустройства и городского развития).

тательных аппаратов для мониторинга дорожно-транспортной обстановки и дорожных объектов, в том числе объектов железнодорожной инфраструктуры», «Температурные напряжения, возникающие в рельсовой плети при вводе в оптимальный температурный интервал» и «Формирование системы транспортно-пересадочных узлов с целью развития городской мобильности и улучшения качества городской среды».

По словам Дмитрия Санкина, все проекты представляют несомнен-

Формат проектно-ориентированного обучения в настоящее время активно развивается в мировой образовательной практике, а также внедряется в деятельность передовых отечественных высших учебных заведений

ков – обладающих не только теоретическими, но и практическими знаниями, а также понимающих, как применять свои знания в реальной работе.

По итогам защиты все компании-заказчики приняли выполненную работу.

В Самарском государственном университете путей сообщения (СамГУПС) действует проектный офис. Он предназначен для поддержки инициатив студентов, аспирантов и учёных университета по транспортной тематике. Работа проектного офиса ориентирована на поддержку четырёх типов проектов: социальных (здравоох-

В прошлом году к отбору было допущено девять актуальных проектов, связанных с повышением эффективности работы объектов железнодорожной инфраструктуры, безопасности движения поездов и пассажирского комплекса. В качестве экспертов выступили заместитель главного инженера Куйбышевской железной дороги Дмитрий Санкин и директор НИИ «Транспорт» СамГУПС Полина Романова.

По результатам отбора в финал вышли четыре проекта: «Разработка устройства для контроля статической подуклонки рельсов», «Использование беспилотных ле-

ный интерес для железнодорожного транспорта и Куйбышевской железной дороги.

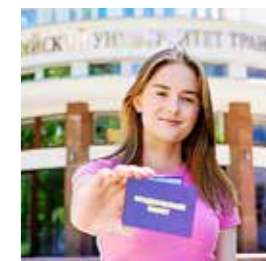
Организаторами проектного обучения выступают и сами компании. Так, на Карьерном портале ОАО «РЖД» регулярно обновляются анонсы практик и стажировок, в ходе которых студенты могут поработать над реализацией конкретных проектов. В разное время набор проходил на такие программы, как «Цифровизация производственной работы», «Исследование цифровых технологий», «Автоматизация бизнес-процессов», «Разработка сервисов бортовой системы».

Юлия Антич

В Самарском государственном университете путей сообщения действует проектный офис. Он предназначен для поддержки инициатив студентов, аспирантов и учёных университета по транспортной тематике

Траектория развития

Центры карьеры усиливают связь вузов с отраслью

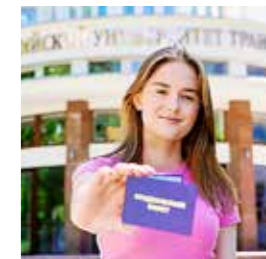


В условиях постоянного повышения требований бизнеса к молодым специалистам на учебные заведения ложится важная миссия – помочь студентам выстроить карьерную траекторию и способствовать их взаимодействию с потенциальными работодателями. Решить эти задачи призваны центры карьеры, которые в настоящее время активно открываются в том числе при транспортных вузах.

По данным карьерного сервиса «Факультетус», к началу этого года в 72% высших учебных заведений страны созданы центры карьеры. Многие из них в последнее время переосмыслили свою миссию, акцентируя внимание не только на вопросах трудоустройства выпускников и сопровождения практики, но и на потребностях реального рынка труда и профессиональных склонностях студентов.

«Если траектория развития карьерных центров трансформируется, мы получим серьёзный рост связи вузов с рынком, качества прохождения практики студентами, условий труда для молодых специалистов на предприятиях и вовлечённости студентов в образование и науку за счёт понимания карьерных целей и возможностей, – отметил генеральный директор сервиса «Факультетус» Сергей Вищипанов. – Когда студент засматривается на какую-то работу, центр карьеры должен заметить это, найти 10–20 работодателей и ввести их в структуру университета. Если мы сможем обеспечить трансформацию центров карьеры с глубокой цифровизацией процессов и формированием цифрового следа каждого студента и выпускника, уже в течение первого года мы увидим качественные изменения в университетской среде».

В отраслевых вузах центры карьеры работают в тесной связке с отраслевыми партнёрами. Так, например, Центр занятости и содействия трудоустройству Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I координирует взаимодействие деканатов факультетов и кафедр со структурными подразделениями ОАО «РЖД». Специалисты центра также изучают спрос и предложения по профилю подготовки кадров на транспортных и промышленных предприятиях Санкт-Петербурга и регионов и помогают студентам выбрать подходящее для них место практики и будущего трудоустройства.



СЕРГЕЙ АВДЕВСКИЙ/ИД «ГЛОБОС»

Центр развития карьеры Сибирского государственного университета путей сообщения (СГУПС) помогает студентам и выпускникам найти достойную работу, а компаниям – молодых и амбициозных сотрудников. Для этого эксперты центра проводят консультации по вопросам трудоустройства, встречи студентов с представителями работодателей, а также массовые профориентационные мероприятия (хакатоны, деловые игры, воркшопы, тренинги, экскурсии на производство). «Важно, чтобы студенты поняли свои интересы и оценили способности для успешной работы в будущем», – отметили в СГУПСе.

Как подчеркнула начальник Управления талантами Российского университета транспорта (МИИТ) Варвара Лазуткина, важно, чтобы студенты получали в университете не только теоретические знания, но и реальное представление о ситуации на рынке труда и были готовы к запросам работодателей.

«Когда Центр карьеры не только подбирает практику, но и выстраивает индивидуальные траектории, работает в цифровой среде, ведёт отслеживание своих выпускников, он имеет возможность прогнозировать спрос компаний, быть постоянным помощником для отраслевых партнёров в подборе нового персонала. В

Когда Центр карьеры не только подбирает практику, но и выстраивает индивидуальные траектории, работает в цифровой среде, ведёт отслеживание своих выпускников, он имеет возможность прогнозировать спрос компаний

На Карьерном портале РЖД есть раздел «Соискателям», где можно познакомиться с актуальными вакансиями и требованиями к потенциальным работникам. В разделе «Студентам» выкладываются анонсы практик и стажировок в компании

результате вуз идёт в ногу со временем. Безусловно, Центр карьеры должен работать и с учебными планами, подбирать таких студентов, которые готовы меняться, давать им soft skills», – рассказала она.

В Центре карьеры РУТ (МИИТ) для студентов проводятся карьерные консультации, знакомство с работодателями, экскурсии в компании, тренинги и мастер-классы по развитию надпрофессиональных навыков. Например, в мае психолог и профориентатор Марьям Хузина организовала авторский мастер-класс «Тайм-менеджмент: планирование и расстановка приоритетов». А в середине июня прошли мастер-классы директора центра Юлии Ерофеевой. Она рассказала слушателям о видах резюме, нюансах их составления и самых распространённых ошибках, а также о том, с чего начать поиск работы выпускнику вуза.

В прошлом году Центр карьеры РУТ (МИИТ) и рекрутинговая компания SuperJob подписали соглашение о сотрудничестве. Документ подразумевает проведение ряда программ, благодаря которым студенты получают возможность проходить стажировки в ведущих компаниях и организациях. «Мы очень рады сотрудничать с таким крупным и успешным вузом, как РУТ (МИИТ). Компания SuperJob готова оказать целый ряд услуг: мастер-классы и стажировки в крупных компаниях, прохождение практик с дальнейшим трудоустройством», – подчеркнула вице-президент компании SuperJob Елена Никифорова.

Кроме того, Центр карьеры РУТ (МИИТ) имеет собственный карьерный портал (careermiit.ru) – там карьерные консультанты проводят развивающие вебинары (например, «Сила эмоционального интеллекта», «Гибкость и адаптивность – залог успеха молодого специалиста»), регулярно выставляются актуальные вакансии и анонсы профориентационных

мероприятий (в том числе отраслевых ярмарок вакансий).

Помощь компаний

Определиться с будущим местом работы, а также получить актуальные знания и навыки студентам помогают и сами работодатели. Так, например, на Карьерном портале РЖД есть раздел «Соискателям», где можно познакомиться с актуальными вакансиями и требованиями к потенциальным работникам.

В разделе «Студентам» выкладываются анонсы практик и стажировок в компании, в которых могут принять участие студенты из разных вузов страны. Кроме того, у них есть возможность подать заявку на участие в экскурсиях на железнодорожные предприятия, кейс-чемпионатах, квизах и хакатонах, а также в научных семинарах.

Также учащиеся российских вузов, колледжей и техникумов могут откликнуться на проект «Студенческие амбассадоры РЖД». В этом году в проекте участвуют 119 студентов.

«Сегодня молодые таланты, как правило, хотят попробовать свои силы в разных направлениях, и большинство из них ещё не определились до конца ни со своей профессией, ни с компанией, в которой готовы надолго остаться работать. Но наша программа – как большой просветительский проект – в любом случае сыграет свою роль, и многие студенты будут знать, чем живёт отрасль, над какими проектами работает ОАО «РЖД» и чего можно ждать от трудоустройства в крупнейшую российскую транспортно-логистическую компанию», – рассказала ранее заместитель начальника Центра внутренних коммуникаций и бренда работодателя ОАО «РЖД» Маргарита Соцкая.

Юлия Антч

Евгений Юдин,
НАЧАЛЬНИК УПРАВЛЕНИЯ
ГОСУДАРСТВЕННОГО
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО НАДЗОРА
РОСТРАНСНАДЗОРА



ЛИЧНЫЙ АРХИВ



ИВАН ШАПОВАЛОВ / ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

Ускорение процесса

Как меняется процедура получения свидетельств на право управления подвижным составом

После формирования в 2004 году новой системы управления железнодорожным транспортом и упразднения Министерства путей сообщения РФ вопросы выдачи свидетельств на право управления локомотивом, моторвагонным подвижным составом и специальным самоходным подвижным составом фактически выпали из сферы государственного регулирования. Нормы ранее действовавшего приказа МПС России от 11 ноября 1997 года № 23Ц «О порядке проведения испытаний, выдачи свидетельств на право управления локомотивом, моторвагонным подвижным составом на путях общего пользования и присвоения класса квалификации машинистам локомотивов и моторвагонного подвижного состава» устарели и не учитывали происходящие в отрасли преобразования.

транспорт в Российской Федерации» и положения приказа Минтранса России от 22 августа 2019 года № 273 «Об утверждении порядка выдачи свидетельства, подтверждающего право на управление локомотивом, моторвагонным и специальным самоходным подвижным составом, приостановления действия и аннулирования такого свидетельства», законодательно закрепили вопросы выдачи свидетельств на право управления железнодорожным подвижным составом за Федеральной службой по надзору в сфере транспорта.

Данная норма позволила создать условия для формирования единой современной системы допуска к управлению железнодорожным подвижным составом в Российской Федерации специалистов, прошедших соответствующую теоретическую и практическую подготовку, успешно сдавших квалификационные испытания в учебных центрах профессиональных квалификаций и проверку теоретических знаний в комиссии,

Процедура выдачи свидетельства на право управления подвижным составом даёт возможность оценить квалификационный уровень знаний кандидата. Тем самым установлен барьер для лиц, не обладающих должным уровнем подготовки

Фактически выдача свидетельств на право управления тяговым подвижным составом на путях общего пользования осуществлялась ОАО «РЖД», а на путях необщего пользования – владельцами этих путей. При этом выдаваемые свидетельства не являлись документами государственного образца, не было единых требований к их получению и оформлению.

Изменения к лучшему
Изменения, внесённые в июле 2019 года в статью 25.1 Федерального закона «О железнодорожном

образованной территориальным органом Ространснадзора. Также появился единый реестр выданных свидетельств.

Процедура выдачи свидетельства на право управления подвижным составом даёт возможность оценить квалификационный уровень знаний кандидата. Тем самым установлен барьер для лиц, не обладающих должным уровнем подготовки – это имеет первостепенное значение, ведь квалификационные требования включают и умение действовать в чрезвычайных и нестандартных ситуациях.



АРХИВ ИД «ГУДОК»

Анализ показателей проверок теоретических знаний свидетельствует о повышении качества подготовки кандидатов. Так, в 2020 году проведено 11 306 проверок теоретических знаний в отношении заявленных кандидатов, из них 3305 проверок (29%) завершились с отрицательным результатом. В 2021 году из 12 437 проведённых проверок 2420 (19,5%) завершились с отрицательным результатом.

Вместе с тем реализация данной государственной услуги является достаточно трудоёмким процессом, требующим соответствующих затрат.

Индивидуальный сервис

В связи с этим в 2021 году на официальном сайте Ространснадзора в личном кабинете проверяемого лица разработан и введён в эксплуатацию сервис, позволяющий кандидатам направлять в электронном виде заявление на получение свидетельства на право управления подвижным составом. Данный сервис широко востребован – посредством личного кабинета в 2021 году было подано 92% от общего количества заявлений, с начала 2022 года – 96%.

При помощи ведомственной информационной системы, позволяющей автоматизировать обработку заявлений, назначать проверки теоретических знаний и вести реестр выданных свидетельств, в 2021 году было проведено 517 комиссий, в рамках которых проведено 12 437 проверок теоретических знаний. Выдано 8874 свидетельства на право управления подвижным составом (за первое полугодие 2022 года проведено 195 комиссий, 4721 проверка теоретических знаний, выдано 3619 свидетельств).

Цифровизация на марше

В ходе совершенствования исполнения государственной услуги в качестве приоритетной задачи на 2022 год определена автоматизация процесса проведения проверки теоретических знаний.

Госжелдорнадзором уже завершена работа по модернизации ведомственной информационной системы, в рамках которой автоматизируются



АРХИВ ИД «ГУДОК»

ваны процессы: подготовка экзаменационных билетов; проведение экзамена (заполнение электронных билетов); применение технологии распознавания лица перед началом проведения экзамена на базе внедрённого искусственного интеллекта.

Планируется, что в результате значительно сократится время проведения проверки теоретических знаний, будет доступно автоматическое предоставление доступа в личный кабинет проверяемого лица при помощи процедуры аутентификации кандидата, а также с учётом ежегодного увеличения количества кандидатов на получение свидетельства сократится время, затрачиваемое на обработку бумажных документов.

При содействии Департамента управления персоналом компании «РЖД» на базе Лихоборского подразделения Московского учебного центра профессиональных квалификаций ОАО «РЖД» и колледжа железнодорожного и городского транспорта проведено успешное опытное тестирование системы. С 1 июня этого года Ространснадзор осуществил полный перевод проведения проверок теоретических знаний в автома-

тизированный режим с применением данных технологий.

В рамках дальнейшего расширения функциональных возможностей системы, в том числе с применением искусственного интеллекта, рассматривается возможность разработки подсистемы «Контроль над проведением экзамена». Будут созданы личные кабинеты экзаменуемого и экзаменатора с функционалом, позволяющим осуществлять в режиме реального времени анализ действий экзаменуемого, автоматическое выявление нарушений процесса проведения проверки теоретических знаний, автоматическую обработку поступаемых к экзаменатору данных с представлением проектов предлагаемых решений.

Для полноценной цифровой трансформации вышеуказанных процессов проводится активное взаимодействие с представителями учебных центров, на базе которых осуществляются проверки теоретических знаний, по вопросам интеграции соответствующих электронных систем взаимодействия, выработки протоколов взаимодействия, а также их оснащения современным высокотехнологичным оборудованием. [11/07/15/9](#)

На официальном сайте Ространснадзора разработан и введён в эксплуатацию сервис, позволяющий кандидатам направлять в электронном виде заявление на получение свидетельства на право управления подвижным составом



На долгую память

ОАО «РЖД» расширяет карту туристических поездок



Компания «РЖД» уделяет огромное внимание развитию внутреннего туризма. Пассажирам предлагаются интересные маршруты, разнообразные программы, в том числе познавательные, развлекательные и гастрономические. Причём у путешественников есть выбор: отправиться в долгую поездку через всю страну или ограничиться туром выходного дня. Можно использовать поезд как «отель на колёсах», а можно сконструировать мультимодальный маршрут в неизвестные уголки страны. Безусловно, летом особой популярностью пользуются поездки к морю. И ОАО «РЖД» эти мечты исполняет.

По всем направлениям

Заместитель генерального директора ОАО «РЖД» – начальник Центра фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД» Алексей Шило стал одним из спикеров молодёжного форума «Территория смыслов», который проходит в Помосковье с 18 июля по 5 августа.

В своём выступлении 16 июля он коснулся и вопросов перевозок пассажиров на юг страны. Так, по его словам, в сообщении с курортами Черноморского побережья и Минеральных Вод по итогам туристического сезона (с 15 мая по 15 сентября) планируется перевезти 9,8 млн пассажиров, что на 30% больше, чем в 2021 году. Для этого курсирует 144 пар поездов АО «Федеральная пассажирская компания» (круглогодичных и сезонных), ежедневно этим летом в Анапу, Адлер, Новороссийск, Краснодар и Кисловодск прибывает до 90 составов.

Востребованы в этом сезоне не только самостоятельные поездки, но и железнодорожные круизы и путешествия туристическими поездами. Так, по данным экспертов туристического рынка, каждый двенадцатый тур по России, который покупают в турагентствах, – это железнодорожный круиз. В этом году в графике более 25 поездов различных направлений, по которым туристы могут путешествовать в формате «поезд-отель».

Так, 19 июля ОАО «РЖД» запустило новый туристический поезд «Культурный Петербург» по круговому маршруту Москва – Санкт-Петербург-Балтийский – Но-

В сообщении с курортами Черноморского побережья и Минеральных Вод по итогам туристического сезона (с 15 мая по 15 сентября) планируется перевезти 9,8 млн пассажиров (плюс 30% к 2021 году). Ежедневно в курортные города прибывает до 90 составов

вый Петергоф – Санкт-Петербург-Витебский – Павловск – Москва. За одну поездку туристы смогут посетить музейные комплексы, усадьбы, парки и дворцы Санкт-Петербурга, Петергофа, Павловска и Царского Села, увидеть разведение мостов и проехать часть пути по железной дороге в поезде на паровозной тяге.

«Культурный Петербург» – это проект нашей совместной работы с правительством Санкт-Петербурга. Надеемся, что он будет пользоваться успехом не только у туристов, но и у коренных петербуржцев», – рассказал начальник Октябрьской железной дороги Виктор Голомозин.

На 5 и 12 августа назначен ещё один новый туристический поезд выходного дня – в Республику Беларусь. Поездка пройдёт в формате «отель на колёсах». Туристам представится возможность осмотреть уникальные архитектурные сооружения, включённые в Список Всемирного культурного наследия ЮНЕСКО (например, замковый комплекс «Мир» и национальный историко-культурный музей-заповедник «Несвиж»), посетить мемориальный комплекс «Брестская крепость-герой», лютеранскую церковь Святого Иоанна в Гродно.

Пригородное путешествие

В июле железнодорожники предложили ростовчанам и гостям города туристический проект «Тур в Ейск и станцию Должанскую». «Идея этого предложения у нас появилась после подведения итогов прошлого сезона, – говорит генеральный директор АО «СКППК» Евгений Ермаков. – Сезонные рельсовые автобусы РА3 начали курсировать на направлении Ростов-на-Дону – Ейск по субботам и воскресеньям с июля прошлого года и до конца сентября перевезли более 5 тыс. пассажиров, показав популярность этого маршрута. Поэтому в этом году наравне с обычной

перевозкой на этом направлении мы решили предложить нашим пассажирам и интересный туристический продукт».

Туристам предлагается отдохнуть на Долгой, или, как её называют местные, Должанской, косе, которая отделяет Таганрогский залив от Азовского моря. Она является ландшафтным памятником природы с уникальными ракушечными пляжами, глубоким морем и пресноводными озёрами.

«Всего за несколько часов гости смогут познакомиться и с бытом кубанского казачества, – говорит начальник сектора развития дополнительных услуг АО «СКППК» Екатерина Скриган. – Помимо «кубанского стола», на котором будут представлены борщ, вареники, сало, варгунны и узвар, горилка и вино, взрослых путешественников ждёт экскурсия по казачьему подворью и хате, а детей – различные подвижные игры в «дитячем кутке».

После сытного ужина гости будут приглашены на джигитовку, где должанские казачки продемонстрируют элементы владения конём как в боевых условиях, так и в мирных. Далее экскурсанты отправятся на казачью игровую программу, где услышат кубанские песни, увидят танцы, фланкировку, примут участие в конкурсах на лучшего казака и казачку среди гостей.

Второй день начнётся с экскурсии по городу и посещения музея легендарного борца Ивана Поддубного. Затем отдыхающих ждёт пляж в Таганрогском заливе, а вечером – рельсовый автобус в Ростов. В стоимость тура включено проживание в отеле.

О других предложениях ОАО «РЖД» мы уже писали (<http://www.pult.gudok.ru/archive/detail.php?ID=1604856>) и продолжим следить за темой, тем более что не за горами новогодние праздники.

**Виталий Маслюк,
Игорь Евдокимов**



ЯНА АКИНИНА,
КЛИНИЧЕСКИЙ ПСИХОЛОГ

Дневник благодарности



Как научиться справляться с чувством вины

Многие люди живут с постоянным чувством вины. Оно не просто портит качество жизни, но и не позволяет человеку быть радостным и счастливым. «Пульт управления» поговорил с клиническим психологом Яной Акининой о том, как формируется чувство вины у человека и как с ним можно справиться самостоятельно.

– **Что такое чувство вины? Как оно формируется у человека?**

– У человека нет положительных и отрицательных эмоций. Но хочу подчеркнуть, что чувство вины – это отрицательное чувство. Оно более продолжительное и достаточно выматывающее. Можно сказать, что чувство вины – это обратная сторона совести. Совесть – это хорошо, но чувство вины формируется за счёт воспитания. Невозможно воспитать человека, не указав ему на то, что он сделал непозволительное. Но чувство вины формируется именно за счёт оценочных суждений. Все мы знаем их с самого детства. Например, «как тебе не стыдно» или «мне очень стыдно

за тебя». Но говорить, что в «навязывании» чувства вины виноваты родители, тоже неправильно. Потому что невозможно ни разу не сказать шаблонную фразу, когда твой ребёнок делает что-то не то. Потому что, с одной стороны, так формируется совесть, а с другой – может развиваться углублённое чувство вины.

– **За что люди чаще всего испытывают чувство вины?**

– Это большой спектр, основанный на глубинных негативных установках. Например, «я ничтожество», «я плохая мать», «я недостойный специалист». Они прак-

Можно себе давать десять минут в день испытывать чувство вины. Можно включить себе таймер или будильник и за это время закапываться в это чувство, пока не выйдет время

тически есть у каждого из нас, и чувство вины базируется именно на них. Человек начинает винить себя за каждую мелочь. «Я плохая мать, не усмотрела за ребёнком, и он разбил коленку» или «Я плохой специалист и испытываю вину за то, что меня вообще взяли на эту работу».

– **Когда чувство вины начинает разрушать человека и является поводом для похода к врачу?**

– Вообще, мы всегда ориентируемся на своё состояние. Ведь чувство вины нужно для того, чтобы человек почувствовал, где неправ, и исправил ситуацию. Но если человек в этом чувстве закапывается, утомляется и, по его мнению, опять делает что-то не то и усугубляет чувство своей вины, то с этим нужно что-то делать. Я не говорю, что надо лезть в драку, отстаивая свои границы. Я – про простые заявления миру о себе. Например, «мне нравится так». Такие доступные формы агрессии должны быть в норме у каждого человека.

Следующий важный момент, на который стоит обратить внимание, это когда чувством вины легко манипулировать. Если человек понимает, что им манипулируют, слишком часто вызывают к совести, то ему стоит поработать над этим.

– **Можно ли спутать чувство вины с другими эмоциями и чувствами?**

– Вообще чувство вины – это очень гнетущее чувство, которое очень сложно с чем-то спутать. Но такое бывает. Например, его часто путают с совестью и воспитанием. Когда на человека постоянно давят и он никак не может ответить, то это можно посчитать хорошим воспитанием. Чувство вины очень часто путают с чувством стыда. Это близкие чувства, но стоит помнить, что чувство стыда мы испытываем перед другими, а чувство вины – перед собой. Также чувство вины часто путают с заниженной самооценкой. Это про глубинные убеждения и установки, про которые я говорила выше. Многие проблемы с самооценкой основаны на чувстве вины. Это не всегда, но такое бывает.

– **Как бороться с чувством вины самостоятельно?**

– Очень важно использовать практики, которые ориентируют тебя на положительные стороны того, что происходит. Можно начать писать дневник благодарности. Каждый вечер человек может прописывать на бумаге, за что он благодарен сегодняшнему дню.

Очень хорошо, когда человек сам выявляет свои собственные негативные установки. Например,

он сам замечает, когда начинает винить себя и за что. За этим как раз стоит последить и выписать на бумагу, какие мысли в это время в голове мелькают. Именно на них базируется чувство вины. Есть ещё очень хорошая практика из когнитивно-поведенческой терапии, когда человек почувствовал чувство вины и ему надо спросить самого себя: «Я это почувствовал. Что я могу сделать, чтобы исправить ситуацию?» Если есть возможность всё исправить, то делаем, а если нет, то нужно подумать, что можно сделать, чтобы вести себя иначе в подобных ситуациях. Испытывать чувство вины дальше и ничего не делать просто бесполезно.

Есть ещё эффективная практика в борьбе с постоянным чувством вины. Можно себе давать десять минут в день испытывать чувство вины. Можно включить себе таймер или будильник и за это время закапываться в это чувство, пока не выйдет время. В остальное время заниматься самобичеванием деструктивно.

Также можно попробовать представить, визуализировать своё чувство вины. Придумать, какого оно цвета, консистенции, температуры, какое на ощупь и какой формы. Его можно даже нарисовать, познакомиться и... уничтожить. **ПЛУТ**

Беседавала Дарья Чикиркина



На дорогах Сталинграда

Как железнодорожники готовились к битве



Шри Народном комиссариате путей сообщения и Центральном управлении военных сообщений 26 июля 1942 года была создана межведомственная коллегия по координации транспорта на период Сталинградской битвы.

Это был ключевой орган стратегической логистики, сыгравший во многом решающую роль в обеспечении великой победы Красной армии на Волге. О его истории «Пульт управления» рассказывает, опираясь на личные свидетельства, хранящиеся в архивах.

Генерал-полковник Владимир Иванович Дмитриев, начальник Центрального управления военных сообщений, вспоминал: «Называя вещи своими именами, необходимо признать, что наше положение летом 1942 года было близко к отчаянному... На бумаге мы сумели восстановить некоторые ключевые работы железнодорожного транспорта, вернули в строй в общем около половины довоенных мощностей. Это было огромное достижение железнодорожников, но его не следует переоценивать. Были нарушены практически все магистральные пути к западу от Волги, а из-за быстрого изменения линии фронта и боевой обстановки в целом мы не знали, где и когда ремонтировать железные дороги и сооружать новые. Кроме того, восстановление было достигнуто на тех участках фронта, где намечался хотя бы небольшой перерыв в боевых действиях. На других же дело обстояло скверно. Я помню ходившую по железнодорожным штабам летом 1942-го грустную шутку: что вот, мол, у нас осталось не так уж много своей земли, так что это облегчит нашу работу... Нельзя не сказать, что к этому времени всё ещё не было налажено тесное взаимодействие между НКПС, транспортным отделом ГКО (Государственного Комитета Обороны) и другими транспортными отделами, которые были при Народном комиссариате обороны и фронтовых управлениях и штабах. Разумеется, собирались координационные комиссии, но, как правило, только на время какой-либо стратегической операции, а после распускались, хотя задачи свои они выполняли... Для нас не могло быть ничего страшнее молчаливого обвинения со стороны военных в снарядном голоде, в плохо осуществлённой эвакуации раненых или в недостатке санитарных поездов».



К лету 1942 года общая протяжённость путей на юго-западном направлении, где разворачивались решающие события войны – Сталинградская битва, – составляла всего одну треть от довоенной. Чуть лучше обстояло дело с локомотивами и вагонами: в строю оставалось около 50% подвижных мощностей. Такое соотношение позволяло более-менее удовлетворить потребности войск по течению Волги, однако чем дальше на юго-запад,

тем тяжелее становилась доставка подкреплений и боеприпасов, а главное – эвакуация раненых. Насыщенность движения вблизи линии фронта составляла примерно только одну четверть от того, что требовалось. Но самой серьёзной проблемой оставался ремонт железнодорожной сети вблизи линии фронта. Каждые сутки повреждениям разной степени подвергалось около 5 км железнодорожного полотна, а восстанавливалось только

два с половиной. Дмитриев вспоминал: «Не хватало буквально всего: ни рельсов, ни шпал, не говоря уже о паровозах и вагонах, но главное – людей... и при этом почти каждый день нас бомбили и обстреливали...»

После 17 июля – начала Сталинградской битвы – Дмитриев провёл несколько встреч с представителями Ставки Верховного командования, транспортного отдела ГКО и тыловых

служб фронтовых штабов и управлений: «Я пытался убедить всех, кого только мог, в необходимости на время битвы передать полномочия, связанные с работой железнодорожного транспорта прифронтной полосе, в Управление военных сообщений. Почти везде я встретил жёсткий отпор, поддерживали меня только тыловики, знавшие не понаслышке, какое трудное положение складывается на подступах к Сталинграду».

26 июля под свою личную ответственность важнейшее решение принял нарком путей сообщения и руководитель тыла Вооружённых сил Андрей Хрулёв – по его указу была создана межведомственная коллегия по координации транспорта на период

действовавшая больше месяца – до начала битвы за Сталинград и артиллерийских обстрелов волжского берега. Железнодорожные пути были подведены вплотную с обоих берегов Волги. Среднесуточная пропускная способность переправы составляла более 10 тыс. человек и более 1000 тонн грузов. Таким образом, в течение месяца общее количество подкреплений и эвакуированных раненых на Волжской переправе превысило 300 тыс. человек. Вслед за тем были развёрнуты масштабные строительно-ремонтные работы. К северу и к югу от Сталинграда были сооружены рокадные железные дороги общей длиной более 100 км, вскоре их сделали двухпутными. Рокадные магистрали

позиции на направлении главного удара мы не сможем... Войска к северу и к югу от Сталинграда должны были отступать, чтобы разорвать соприкосновение с врагом и получить хотя бы небольшую передышку. Линия фронта со временем должна была образовать огромную букву V, сходящуюся в точку у Сталинграда. Нашей же главной целью было обеспечить устойчивость прямых этой буквы».

Началась переброска к Сталинграду железнодорожных материалов буквально со всего СССР. В районах, расположенных сравнительно недалеко от города на Волге и не столь сильно пострадавших от налётов немецкой авиации, часто расшивалось железнодорожное полотно, и исправные рельсы

Среднесуточная пропускная способность переправы составляла более 10 тыс. человек и более 1000 тонн грузов

Сталинградской битвы. Он смог избежать передачи полномочий Управлению военных сообщений, которая не устраивала транспортный отдел ГКО, но вместе с тем создать орган, который объединил всю работу железнодорожного транспорта в тылу. Начальником коллегии был назначен выдающийся советский военный инженер-железнодорожник Яков Шапировский. К работе коллегия приступила уже на следующий день после своего создания. В течение трёх суток через Волгу была сооружена понтонная переправа,

работали до октября. За это время только из самого Сталинграда было эвакуировано более 200 тыс. местных жителей и раненых.

Небольшая железная дорога функционировала и в самом Сталинграде вплоть до середины сентября. Она подходила к берегу Волги.

Параллельно коллегия начала сбор статистики по железнодорожным мощностям, требовавшимся Сталинградскому и Юго-Западному фронтам.

Шапировский вспоминал: «В последних числах июля нам стало ясно, что удержать существующие

и шпалы отправлялись в Сталинград. Чуть больше чем за неделю в Сталинград прибыло более 500 км железнодорожного полотна, что с лихвой покрывало нужды двух фронтов.

Отправной точкой для советского наступления стали Железнодорожные войска и инженерно-ремонтные бригады. Почти каждый день они работали под бомбёжками и обстрелами, но, несмотря на тяжёлые потери, смогли обеспечить сооружение узкоколейных железных дорог.

Владимир Максаков

Линия фронта со временем должна была образовать огромную букву V, сходящуюся в точку у Сталинграда. Нашей же главной целью было обеспечить устойчивость прямых этой буквы

Библиотека Корпоративного университета РЖД»



Кирилл
ЕРЕМЕНКО
«РАБОТА С ДАННЫМИ В ЛЮБОЙ СФЕРЕ. КАК ВЫЙТИ НА НОВЫЙ УРОВЕНЬ, ИСПОЛЬЗУЯ АНАЛИТИКУ»
Издательство
«Альпина
Паблишер»,
2021 год

Огромные массивы данных о нас актуализируются каждую секунду. Кто их получает, как обрабатывает и зачем? Вы когда-нибудь задумывались, сколько данных вы производите сами и каков их потенциал?

Первая часть книги может дать вам некоторые ответы, а для тех, кому интересно, как эффективно использовать имеющуюся информацию, автор написал отдельный блок – практическое руководство. Благодаря ему я усвоила, что проект – это не только подсчёт числовых значений, это также качественная подготовка источника для минимизации ошибок, правильно подобранный алгоритм подсчёта для выявления тенденций, подходящая форма, объясняющая связь нескольких тенденций и, на мой взгляд, самое важное – визуализация, понятная не только вам, но и вашей аудитории. В книге нет чётких инструкций, как построить график или сводную таблицу, автор в целом оставляет за вами выбор инструмента анализа. Однако, что более ценно, в ней представлены алгоритмы подсчёта результатов и вероятностей, которые разбираются на конкретных примерах. Кейсы, введённые в повествование, современны, очень разнообразны и помогают закрепить теоретический материал из мира машинного обучения. Возможно, книга была написана как пособие для аналитиков-новичков, при этом любой человек найдёт в ней что-то интересное: как получить инструмент увеличения прибыли, представить проект, прописать простейший алгоритм и упростить себе жизнь в офисе.

Диана Кузякина,
КООРДИНАТОР
ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ
ПРОГРАММ
КОРПОРАТИВНОГО
УНИВЕРСИТЕТА РЖД



Личный архив



Кристиан Буш
«НЕСЛУЧАЙНАЯ СЛУЧАЙНОСТЬ. КАК УПРАВЛЯТЬ УДАЧЕЙ И ЧТО ТАКОЕ СЕРЕНДИПНОСТЬ»
Издательство
«Альпина
Паблишер»,
2022 год

Я живу с девизом «Случайности не случайны», частенько философствую на тему того, как достигла всего того, что есть сейчас; какие события, действия, люди и знакомства этому предшествовали. Когда мне попала книга Кристиана Буша, подумала: «Кто-то уже нашёл взаимосвязь и вывел целую теорию!» Автор раскрывает понятие «серендипность». Оно обозначает способность, делая глубокие выводы из случайных наблюдений, находить то, чего не искал намеренно. Он показывает, как найти закономерности и обратить то, что принято считать стечением обстоятельств, себе на пользу; говорит о том, как можно развить серендипное мышление, увеличить вероятность счастливых случайностей и сделать удачу своим союзником.

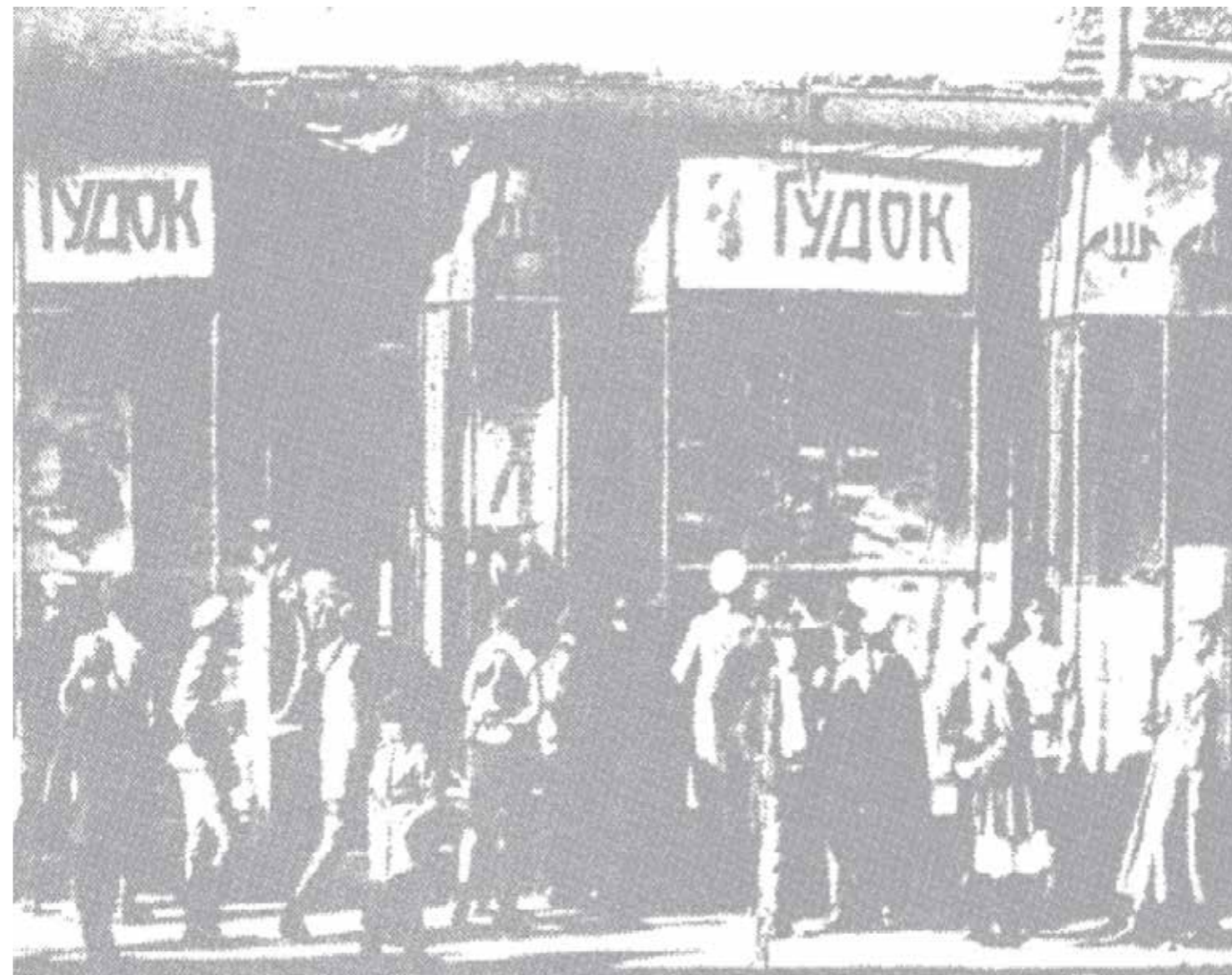
В книге он пишет о своём опыте с «удачливыми» людьми, которые смогли достичь успеха. Знаете истории, в которых говорят, что люди на разных концах Земли сделали аналогичные открытия в химии, физике и других науках? Автор говорит, что тот, кто владеет навыком серендипности, способен обернуть это знание на пользу как себе, так и другим. А кто не ищет, тот ничего и не находит.

Для любителей алгоритмов и теоретизации Кристиан даёт виды, характеристики и способы того, как можно управлять серендипностью в жизни. Сразу после прочтения вы сможете использовать знания на практике. Автор говорит о том, что случайные события – вокруг нас, но мы просто не хотим или не умеем обращать на них внимание. А стоило бы!

Анастасия
Некрасова,
БИЗНЕС-ТРЕНЕР
КОРПОРАТИВНОГО
УНИВЕРСИТЕТА РЖД



Личный архив



реклама

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

Не забудьте подписаться на «Гудок»

«ГУДОК» ВСЕГДА С ВАМИ!

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

Гудок

12+

Гудок®_{ид}

издательский дом