

# ПУЛЬТ УПРАВЛЕНИЯ

№ 03 (101) 2024

ЖУРНАЛ ДЛЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ КОМПАНИЙ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

WWW.PULT.GUDOK.RU

# 10,2 трлн руб.

составит объём  
финансирования нацпроекта  
«Развитие транспортной  
инфраструктуры» на период  
2025–2030 годов



# Единая сеть

ТРАНСПОРТ СТАНЕТ ДРАЙВЕРОМ РАЗВИТИЯ СТРАНЫ

СТР. 10



ЭЛЕКТРОННАЯ ВЕРСИЯ СВЕЖЕГО  
НОМЕРА ГАЗЕТЫ  
ВСЕГДА РЯДОМ,



ВСЕГДА ПОД РУКОЙ



12+

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

От редакции



Своя колея

**Ш** оставленные президентом и правительством задачи по развороту логистических потоков, обеспечению транспортной мобильности населения и переходу отрасли на отечественные решения выполняются.

В интересах национальной экономики, бизнеса и граждан продолжается развитие железнодорожной инфраструктуры, закупается новый подвижной состав, разрабатываются и внедряются новые сервисы, формируются логистические цепочки в обход санкций недружественных государств.

«Российские железные дороги», как было сказано на коллегии Минтранса 29 марта, по итогам прошлого года добились значимых результатов, несмотря на работу в условиях действующих ограничений и необходимость резкой перестройки логистических цепочек.

«Положительную динамику показали грузовые и пассажирские перевозки. По ряду направлений они существенно превысили значения не только 2022 года, но и 2019 года», – сказал первый вице-премьер Андрей Белоусов. Так, по итогам прошлого года на железной дороге грузооборот составил более 3,6 трлн приведённых тонно-километров. Перевезено рекордное количество пассажиров – около 1,2 млрд человек. Он подчеркнул, что Восточный полигон (третий этап модернизации которого уже стартовал) – «это крупнейший и беспрецедентный по масштабам проект».

В апреле РЖД подписали договор об изготовлении, сертификации и поставке первых двух поездов для ВСМ Москва – Санкт-Петербург. Исполнитель – «Уральские локомотивы» – должен выполнить обязательства к концу марта 2028 года. Этот факт свидетельствует о том, что внешнее давление не влияет на развитие железных дорог России.



## ТЕМА НОМЕРА РАЗВИТИЕ



АНАТОЛИЙ ШУЛЕПОВ/ИД «ГУДОК»

### Оперативка

4–5 Отраслевые новости

### Тема номера Развитие

6–9 Поручено сделать  
Как исполняется  
Послание президента РФ  
Федеральному собранию  
10–13 Единая сеть  
Транспорт станет  
драйвером развития  
страны  
14–19 Третий пошёл  
Дан старт очередному  
этапу модернизации  
Восточного полигона

### Сервис

20–21 Взшла «Аврора»  
Пассажирам стала  
доступна PWA-версия  
портала РЖД

### Инновации

22–25 Маршрут проложен  
Технологический  
и цифровой суверенитет  
как основа безопасности  
26–31 Архимедова сила  
Изобретения  
ОАО «РЖД» получили  
международное  
признание

### Инструменты

32–35 Проектный подход  
Важность создания  
и интеграции  
транспортных продуктов

### Туризм

36–39 Патриотическое  
путешествие  
Местные бренды  
развивают территорию

### Преимственность

40–43 Культурный код  
Этот год в РЖД посвящён  
железнодорожным  
традициям

### Образование

44–47 Полёт без пилота  
РУТ (МИИТ) обучит  
операторов дронов  
48–51 Кросс-культурные  
специалисты  
РУТ (МИИТ)  
подготовит логистов-  
международников  
52–55 Запрос рынка  
труда  
Студенты-транспортники  
учатся передовым  
IT-технологиям

### Здравоохранение

56–57 Ген делится  
информацией  
Железнодорожники  
получают паспорта  
здоровья

### Психология

58–59 Жизнь сегодня  
Как перестать  
откладывать реализацию  
мечты

### История

60–63 Первопроходцы  
БАМА  
Старовали  
с Ярославского вокзала  
27 апреля 1974 года

Библиотека  
Корпоративного  
университета РЖД  
64 Обзор деловой  
литературы

### Редакция

#### Дирекция

Генеральный директор  
Е.С. Мельникова  
Шеф-редактор издательских проектов  
С.Ф. Шатковский

#### Редакторат

Главный редактор  
Д.Л. Кравченко  
Шеф-редактор  
И.В. Замуреева

#### Служба выпуска

Бильдредактор  
Е.Н. Малышева  
Предпечатная подготовка, вёрстка  
Т.В. Мацевская

#### Цветокоррекция

М.Ю. Саянов

#### Корректурa

Заведующая отделом  
О.В. Подколзина

#### Над номером работали:

Алексей Алеев, Юлия Антик, Сергей Волков,  
Виктория Гаджиева, Надежда Кожухова,  
Дмитрий Коптев, Виталий Маслюк,  
Сергей Плетнёв, Дмитрий Пучков,  
Дарья Чикиркина

#### Фото на обложке:

123RF/LEGION-MEDIA  
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:

24.04.2024 г.

Подписано фактически:

24.04.2024 г.

Издание зарегистрировано в Федеральной службе  
по надзору в сфере связи,  
информационных технологий  
и массовых коммуникаций.  
Свидетельство о регистрации:  
Эл № ФС 77-70104 от 16 июня 2017 года



# Оперативка

## Рубль подставил инвесторам плечо

Процесс размещения четырёх выпусков рублёвых облигаций ОАО «РЖД» стартовал 15 апреля. Они пришли на смену еврооблигациям, выплаты по которым заблокированы за рубежом. Под замещение попадают выпуски евробумаг, номинированных в рублях и швейцарских франках: объёмом 20 млрд руб. с погашением в октябре 2025 года, 25 млрд руб. с погашением в марте 2028 года, 20 млрд руб. с погашением в сентябре 2028 года и 150 млн швейцарских франков с погашением в апреле 2028 года. Владельцы смогут поменять их на российские облигации с аналогичными параметрами. Сумма размещения – около 100 млрд руб. Для участия в обмене



владельцам еврооблигаций ОАО «РЖД» необходимо подать заявку в российский депозитарий для получения замещающих облигаций. Обмен еврооблигаций на российские бумаги выгоден инвесторам, поскольку на западных рынках они не могут получить доход

по бумагам и реализовать их, а в России у них открыт доступ к бирже, отмечает руководитель направления анализа долговых рынков ФГ «Финам» Алексей Ковалёв. По его словам, для компаний замещение еврооблигаций – это не новые деньги, но оно позволит соблюсти

закон, при этом РЖД свои инвестиционные потребности вполне успешно удовлетворяют за счёт внутреннего рынка. Напомним, в соответствии с указом президента РФ до 40 российских компаний и банков могут заместить около 100 выпусков еврооблигаций.

## Приложение для пассажиров получило новую жизнь



Холдинг «РЖД» выпустил новый продукт – веб-приложение «РЖД Пассажирам». Это PWA-версия сайта компании (ticket.rzd.ru), адаптированная под использование на мобильных устройствах на всех операционных системах. «В ситуации риска удаления мобильного приложения «РЖД Пассажирам» из ряда иностранных магазинов приложений она может стать хорошей альтернативой. В перспективе планируем обеспечить максимальную идентичность нового веб-приложения

с мобильным приложением «РЖД Пассажирам». Совершенствуя мобильное приложение и сайт, в этом году мы планируем внедрить более 300 улучшений, которые сделают наши веб-ресурсы ещё более функциональными и интуитивно понятными», – отметил заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Иван Колесников.

В веб-приложении портала ОАО «РЖД» сохранены все основные функции портала ticket.rzd.ru.

## НЕ ПРОСТО СЛОВА



В 2023 году ОАО «РЖД» самая большая инвестиционная программа – 1,232 трлн руб. Эти цифры отражают серьёзный прирост, который в ближайшее время мы достигнем. Также мы достигли исторического рекорда доходов – 3,017 трлн руб. Эти цифры говорят прежде всего о том, что работа железных дорог востребована. Всё больше и больше грузоотправителей, пассажиров стремятся воспользоваться нашими услугами. За последние восемь лет более 5 тыс. документов в железнодорожной отрасли были обновлены, отменены. За последние три года принято более 30 значимых нормативных актов, в том числе Правила технической эксплуатации железных дорог. Эти действия открыли широкие возможности для применения инноваций в перевозках и содержании инфраструктуры, организации технологических процессов.

Олег Белозёров,  
генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД»  
Итоговое заседание коллегии  
Минтранса 29 марта 2024 года

## Поезд для ВСМ будет готов к марту 2028 года

ОАО «РЖД» и предприятие «Уральские локомотивы» заключили договор об изготовлении, сертификации и поставке первых двух высокоскоростных электропоездов для ВСМ Москва – Санкт-Петербург. Стоимость контракта составляет 12 млрд руб. Готовые к эксплуатации составы должны быть поставлены производителем до конца марта 2028 года.

Для создания головных образцов ОАО «РЖД» по мере готовности будет передавать производителям конструкторскую документацию. Сейчас её разрабатывают в Инжиниринговом центре железнодорожного транс-

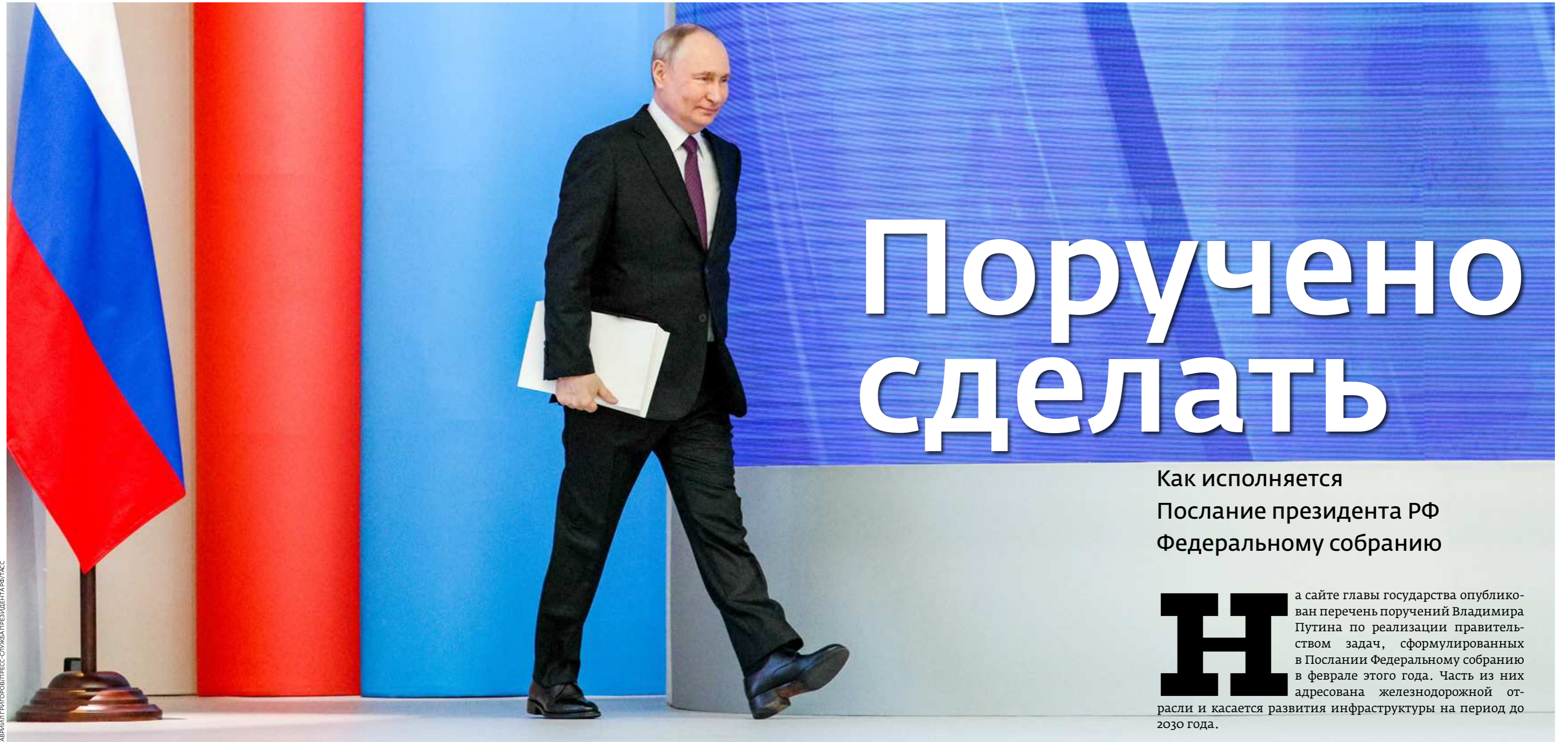
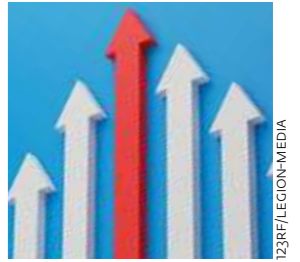
порта. Так, 19 апреля завод получил первый комплект документов на панели кузова вагона. Уже завершено эскизное проектирование, приняты ключевые решения по конструкции и дизайну поезда. Он будет иметь восьмивагонную компоновку с возможностью соединения двух поездов, прорабатывается четыре класса обслуживания. «Наш поезд будет передовым и одним из лучших в мире по своим характеристикам», – рассказывал ранее гендиректор АО «ИЦ ЖТ» Александр Кирейцев. Максимальная скорость электропоезда – 400 км/ч, скорость в эксплуатации – 360 км/ч.

## Вокзалы для всех



На сайте ОАО «РЖД» в тестовом режиме запущен новый раздел «Вокзалы России». Здесь информация о 700 вокзальных комплексах дальнего и пригородного сообщения. Перечень будет дополняться. В ближайшее время здесь будут представлены практически все основные объекты вокзальной инфраструктуры ОАО «РЖД» (более тысячи единиц). Поисковая форма позволит пассажирам быстро найти нужный вокзал (по названию или ключевым словам, на карте или списком) и узнать о нём всю необходимую информацию: адрес, режим работы, перечень услуг, доступность для маломобильных групп населения. В карточке вокзалов (вкладка «Онлайн-табло») можно в режиме реального времени отслеживать прибытие и отправление поездов.





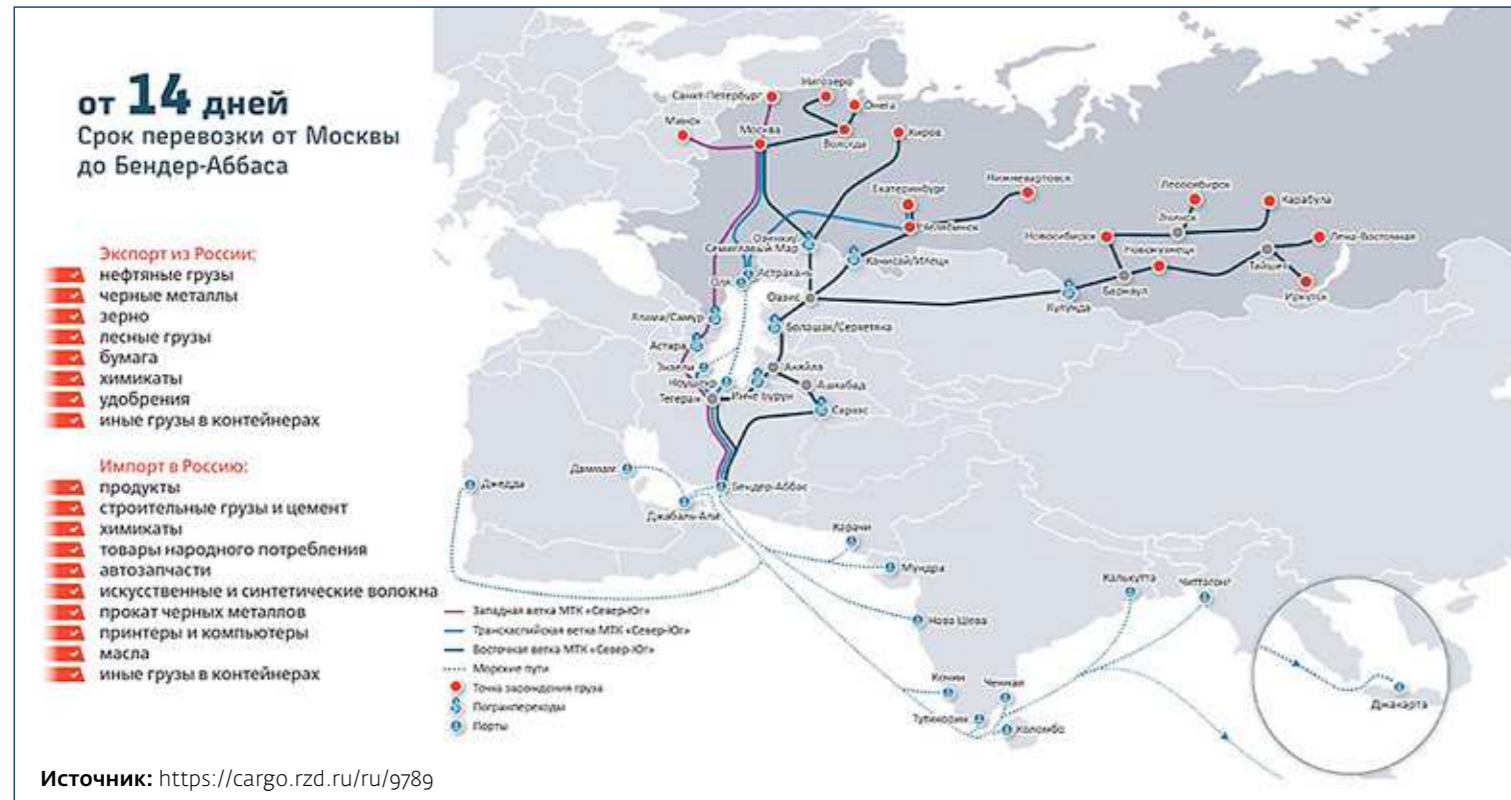
# Поручено сделать

Как исполняется  
Послание президента РФ  
Федеральному собранию

**Н**а сайте главы государства опубликован перечень поручений Владимира Путина по реализации правительством задач, сформулированных в Послании Федеральному собранию в феврале этого года. Часть из них адресована железнодорожной отрасли и касается развития инфраструктуры на период до 2030 года.



# Тема номера Развитие



## Инвестиционная составляющая

Так, 30 марта президент РФ поручил обеспечить повышение пропускной способности в южном направлении, Восточного полигона железных дорог и международного транспортного коридора Север – Юг с учётом прогнозируемых грузопотока и пассажиропотока в указанных направлениях. А также обеспечить с участием заинтересованных исполнительных органов субъектов РФ развитие Центрального транспортного узла. Доклады по реализации этих поручений должны быть готовы к 1 марта 2025 года.

РЖД необходимо искать механизмы привлечения средств в связи с увеличением инвестпрограммы для реализации задач, поставленных президентом РФ в Послании Федеральному собранию, заявил глава компании Олег Белозёров. Выступая на расширенном заседании коллегии Минэкономразвития, глава холдинга напомнил, что инвестиционная программа РЖД составлена в двух вариантах, оптимистичный сценарий предусматривает рост перевозок на 3% ежегодно.

«Соответственно, цифры следующие: от 5,8 трлн до 6,7 трлн на горизонте до 2025 года – это инвестиции

собственно РЖД. В целом инвестиции с привлечением частных инвестиций и участие в иных проектах, именно в инфраструктуру, – это 7,7 трлн или более 11 трлн (руб. – *Ред.*)», – сказал Олег Белозёров.

«Уже сегодня могу чётко сказать, что те задачи, которые поставил президент, мы сейчас пересчитываем – цифры будут увеличиваться. Нам необходимо будет искать механизм привлечения этих средств», – добавил он.

## В работе

Третий этап развития Восточного полигона стартовал с момента подписания соглашения между ОАО «РЖД» и Группой компаний «Бамтоннельстрой-Мост» о строительстве четырёх ключевых инфраструктурных объектов на БАМе. К 2030 году провозную мощность полигона планируется довести до 210 млн тонн.

Проектом развития Центрального транспортного узла предусмотрено увеличение пассажиропотока на ключевых направлениях с 2030 года до 850 млн человек.

А 5 апреля Владимир Путин дал поручение Правительству Российской Федерации при участии открытого акционерного общества «РЖД», ПАО «Сбербанк России» и заинтересованных исполнительных органов субъектов РФ принять решения, необходимые для реализации проекта по строительству высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Санкт-Петербург. Для этих целей поручено выделить в 2025 году из Фонда национального благосостояния средства для предоставления кредитов на строительство объектов транспортной инфраструктуры, необходимых для реализации проекта ВСМ, в размере не менее 300 млрд руб. по ставке не более

## В части МТК Север – Юг увеличение пропускной способности должно быть достигнуто в том числе за счёт организации бесшовных маршрутов

В части МТК Север – Юг увеличение пропускной способности должно быть достигнуто в том числе за счёт организации бесшовных маршрутов.

Напомним, МТК Север – Юг включает несколько маршрутов с использованием железнодорожного транспорта:

восточная ветвь коридора – прямое железнодорожное сообщение Россия – Казахстан – Туркменистан – Иран с выходом на железнодорожную сеть Ирана через ЖДПП Акяйла (Туркменистан) – Инче-Бурун (Иран) или Сарахс; западная ветвь коридора – прямое железнодорожное сообщение Россия – ЖДПП Астара (Азербайджан) – Астара (Иран) с последующей перегрузкой на автомобильный транспорт для перевозки по территории Ирана; транскаспийский маршрут – мультимодальный маршрут с использованием российских портов РФ (Астрахань, Оля, Махачкала) и портов Ирана в Каспийском бассейне.

1% годовых с капитализацией процентов в первые 10 лет.

В поручениях президента закрепляются те проекты, которые уже находятся в стадии приоритетной реализации, подчёркивает генеральный директор компании «INFOline-Аналитика» Михаил Бурмистров. «Сейчас именно коридор Север – Юг и Дальний Восток обеспечивают наиболее эффективную морскую логистику в страны Азии, Ближнего Востока и Северной Африки, которые являются главными клиентами России с точки зрения продаж сырьевых товаров», – отметил он. Что касается бесшовных маршрутов, то здесь важно сфокусироваться на развитии мультимодальных логистических сервисов. Пока на МТК Север – Юг остаётся большое количество препятствий для потенциального кратного роста перевозок, констатирует эксперт.

**ПУБЛИКАЦИЯ**

ДМИТРИЙ КОПТЕВ





## Единая сеть

Транспорт станет драйвером развития страны



ИВАН ШАТОВАЛОВ / ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

**Н**овый национальный проект «Транспорт», который объединит развитие авиационного, железнодорожного, морского и автомобильного транспорта, будет разработан к лету.

Проект его концепции был представлен в январе этого года на установочном совещании в Координационном центре Пра-

вительства РФ на ВДНХ. «Работа ведётся в формате, заданном президентом России Владимиром Путиным в 2018 и 2020 годах. Это два указа президента, которые определили национальные цели развития, включая транспортную часть, и основные механизмы реализации национальных целей. Прежде всего это «Безопасные качественные дороги» и Комплексная программа модернизации инфраструктуры (КПМИ), – рассказывал в интер-

вью ТАСС первый вице-премьер РФ Андрей Белоусов. – Начиная с 2022 года происходит два системных процесса, которые, безусловно, сохранятся и в обозримой перспективе. Первое – изменения транспортных грузопотоков, связанных с санкциями. И второе – быстрорастущий объём пассажирских поездок, поездок наших граждан внутри страны. Это требует радикального улучшения качества транспортной инфраструктуры».

### Структура проекта и управление

На той же площадке 16 апреля министр транспорта Виталий Савельев отметил, что структура и целеполагание нового нацпроекта основываются на необходимости создания единой модели управления развитием транспортной отрасли и всех видов транспорта. «В основе предложений – механизмы отбора и приоритизации проектов, направленных на развитие транспортной инфраструк-

туры, на базе единой опорной транспортной сети и механизмов транспортно-экономического баланса, впервые закреплённых в Транспортной стратегии, одобренной в 2021 году президентом страны», – подчеркнул Виталий Савельев.

Структура проекта предусматривает формирование 10 федеральных проектов. Они включают в себя развитие инфраструктуры Центрального транспортного узла, высокоскоростных желез-

нодорожных магистралей (ВСМ), пунктов пропуска через границу, опорных сетей аэродромов и аэропортов, железных дорог, морских портов, внутренних водных путей, автомобильных дорог. Также предусмотрена цифровизация транспортного комплекса и развитие кадрового потенциала.

Главной целью нацпроекта, по словам главы Минтранса, является обеспечение связанности всех видов транспортной инфраструктуры.



# Тема номера Развитие»



ИВАН ШАТОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

## Основной смысл нового нацпроекта – завершение многоуровневой работы и выстраивание новой системы, в основе которой – единая опорная транспортная сеть

В рамках работы над структурой нацпроекта на базе Минтранса созданы шесть межведомственных рабочих групп, возглавляемых заместителями министра транспорта, курирующими соответствующие направления деятельности. В состав рабочих групп вошли представители администрации президента, комиссии Госсовета по направлению «Транспорт», Госдумы, Совета Федерации, Минэкономразвития,

Минфина, бизнеса, экспертного сообщества.

«В случае с нацпроектом «Транспорт» мы имеем возможность создать единый проект и единое управление, например на уровне вице-преьера, что позволит более эффективно и организованно выстроить работу при условии необходимого контактирования с разными министерствами (например, решение вопросов финансирования), – рассуждает президент Национального иссле-

довательского центра перевозок и инфраструктуры Павел Иванкин. – Самое сложное сейчас – организовать контроль и администрирование такого нацпроекта. Важно понимать, кто будет бюджетополучателем денежных средств и кто будет отвечать за привлечение внебюджетных источников».

### Финансовый вопрос

На заседании рабочей группы Госсовета Минтранс сообщил, что на период 2025–2030 годов общий объ-

ём финансирования нового нацпроекта («Развитие транспортной инфраструктуры») составит около 10,2 трлн руб. При этом планируется распределить источники финансирования следующим образом: 3,46 трлн руб. – федеральный бюджет, 6,74 трлн руб. – внебюджетные поступления.

В частности, на развитие опорной сети морских портов России по новому нацпроекту будет направлено 332,8 млрд руб., из которых основную часть (291,7 млрд руб.) должны обеспечить внебюджетные источники финансирования.

Модернизация инфраструктуры внутренних водных путей будет финансироваться исключительно из федерального бюджета: на эти цели планируется потратить 121,1 млрд руб.

Автодорожные проекты оценены в 2,8 трлн руб., из которых 2,7 трлн руб. должно быть профинансировано из госбюджета.

До 2030 года реконструкции подлежат 75 аэродромов (в их числе реконструкция аэродрома Горно-Алтайска, аэропорта Сочи, строительство новых аэропортов в Шерегеше и Омске (Фёдоровка), реконструкция аэропортов Владивостока и Калининграда). На приведение в порядок аэродромов планируется выделить дополнительно 250 млрд руб. из бюджета. Из внебюджетных источников планируется привлечь 82,9 млрд руб.

С 2027 по 2030 год будут реконструированы аэродромы на новых территориях, это обойдётся бюджету в 35 млрд руб. Первым будет восстановлен аэропорт Мариуполя.

На железнодорожную инфраструктуру за шесть лет, по предварительным оценкам, может быть потрачено более 4,3 трлн руб., причём 4,27 трлн руб. планируется обеспечить за счёт внебюджетных источников.

Возможно, при реализации нацпроекта «Транспорт» удастся добиться той бесшовной логистики и отсутствия конкуренции между видами транспорта, о которых уже говорят более 20 лет, полагает член Общественного совета Министерства по делам развития Дальнего Востока и Арктики, профессор МГИМО Юлия Зворыкина. По её мнению, необходим единый анализ всех транспортных систем и интеграция в единую сеть. «Нужно добиться фактора взаимозаменяемости и в то же время синхронизации всех транспортных систем, чтобы в случае простоя одного из ви-

дов транспорта его можно было оперативно заменить другими. Реализация инфраструктурных проектов улучшит транспортную составляющую и позволит внедрять новые технологии», – считает эксперт.

«Основной смысл нового нацпроекта – завершение многоуровневой работы и выстраивание новой системы, в основе которой – единая опорная транспортная сеть, генеральная схема. Второй этап – это транспортно-экономический баланс, который должен показать самые узкие, напряжённые места транспортной системы. И третий – это оптимизация транспортной инфраструктуры с учётом выявленных узких мест таким образом, чтобы грузы и пассажиры распределялись наиболее оптимальными способами», – подытожил Андрей Белоусов.

ПУЛЬТ

СЕРГЕЙ ВОЛКОВ



ЮРИЙ СМЯТКОУ/ТАСС





АРКАДИЙ ШАПОВАЛОВ / ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

## Третий пошёл

Дан старт очередному этапу модернизации  
Восточного полигона

**Т**ретий этап развития Восточного полигона начался. Формальный старт был дан 29 марта, когда ОАО «РЖД» и Группа компаний «Бамтоннельстрой-Мост» подписали соглашение генерального подряда о строительстве четырёх ключевых объектов на Байкало-Амурской ма-

гистралах – трёх тоннелей (вторые Кодарский, Кузнецовский и Северомуйский) и нового железнодорожного моста через Амур в районе Комсомольска-на-Амуре.

Дублёры Кодарского, Кузнецовского и Северомуйского тоннелей и моста через Амур – уникальные сооружения. Северомуйский тоннель станет самым протяжённым в России (более 15 км), Кодарский – самым высокогорным (996 м над уровнем моря), Кузнецовский тоннель будет самым восточным, а мост через Амур – крупнейшим на БАМе.

Как рассказал «Гудку» завкафедрой «Мосты и тоннели» Института пути, строительства и сооружений Российского университета транспорта Александр Пискунов, для районов строительства характерны высокая сейсмичность (до 10 баллов) и гидростатическое давление в породах до 30 атмосфер. Это потребует нетрадиционных подходов и научно-технического сопровождения при проектировании и строительстве объектов.

Декан факультета «Мосты и тоннели» Сибирского государственного университета путей сообщения (СГУПС) Сергей Бахтин говорит, что вода в горных пластах может достигать температуры 60 °С. В ряде районов строителям придётся работать в условиях вечной мерзлоты.

Значение же этих объектов для развития Восточного полигона огромно. Завершение их строительства соединит Россию и Китай, обеспечит дальнейшее экономическое развитие Якутии, Сибирского и Дальневосточного регионов, говорит Александр Пискунов.

### Новый виток

Подписи под документом о сотрудничестве поставили заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Андрей Макаров и первый заместитель ГК «Бамтоннельстрой-Мост» Никита Сатюков. Присутствовали при подписании министр транспорта РФ Виталий Савельев, генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров и председатель совета директоров ГК «Бамтоннельстрой-Мост» Руслан Байсаров.

Строительство заложенных в соглашение сооружений обойдётся почти в 500 млрд руб. (без НДС)





СЕРГЕЙ ГУСЕВ / ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

и закончится через восемь лет. Раньше этого срока, в 2030 году, должен быть сдан в эксплуатацию Кодарский тоннель.

Предметом особой гордости ОАО «РЖД» стала схема финансирования проекта, над которой специалисты компании работали несколько лет. Впервые в России финансировать строительство железнодорожных объектов будет консорциум банков, организатором которого выступает Газпромбанк. Оплата со стороны ОАО «РЖД» нач-

нётся только после того, как тоннели и мост будут построены и введены в эксплуатацию, и будет проводиться с рассрочкой на 10 лет.

«Мы считаем, что это новый, современный метод финансирования развития железных дорог, который позволит ускорить строительство железных дорог в России», – подчеркнул Олег Белозёров.

«Нет сомнений в том, что проект будет реализован на высочайшем техническом уровне и

**Впервые в России финансировать строительство железнодорожных объектов будет консорциум банков, организатором которого выступает Газпромбанк. Оплата со стороны ОАО «РЖД» начнётся по готовности объектов и с рассрочкой на 10 лет**

в установленные сроки. Этого ждут от нас президент, отечественный бизнес и всё профессиональное железнодорожное сообщество», – сказал в своём выступлении на церемонии подписания соглашения министр транспорта РФ Виталий Савельев.

### Накопленный опыт

Эта уверенность базируется на богатом опыте выполнения предшествовавших этапов. До того как приступить к третьему этапу развития Восточного полигона, железнодорожникам и строителям пришлось пройти долгий путь. В 2021 году был успешно завершён первый этап, рассказал «Гудку» начальник Департамента капитального строительства ОАО «РЖД» (ЦУКС) Илья Краше-

но 2500 опор контактной сети, выполнена раскатка 246,5 км контактного провода, прокладка 11 460,3 км кабеля автоблокировки. В этот период 66 объектов введены во временную и два объекта в постоянную эксплуатацию», – рассказал Илья Крашенинников.

В результате по итогам 2022 года был достигнут целевой показатель суммарной провозной способности восточных магистралей в объёме 158 млн тонн в год, а по итогам 2023 года – 173 млн тонн в год.

В планах на 2024 год – отсыпка 17,1 млн куб. м земляного полотна, укладка 817 км верхнего строения пути, устройство 377 км контактной сети, 4,5 тыс. км кабеля сигнализации, централизации и блокировки, а также строительно-монтажные работы по реконструкции и строительству

**Дублёры Кодарского, Кузнецовского и Северомуйского тоннелей и моста через Амур – уникальные сооружения. Завершение их строительства соединит Россию и Китай, обеспечит дальнейшее экономическое развитие Якутии, Сибирского и Дальневосточного регионов**

нинников. В рамках этого этапа провозная способность магистралей была доведена до 144 млн тонн. «При этом было обеспечено выполнение верхней границы целевого показателя паспорта проекта по вывозу угля и руды с основных месторождений Восточного полигона в размере 124,9 млн тонн», – подчеркнул он. Прирост к уровню 2012 года составил 66,8 млн тонн.

Проектно-изыскательские работы в рамках второго этапа развития Восточного полигона начались ещё в 2018 году, когда на магистралях шло строительство объектов первого этапа. В 2022-м была завершена разработка проектной документации и начаты строительно-монтажные работы.

«За 2022–2023 годы отсыпано 36 790,4 тыс. куб. м земляного полотна, уложено 771,4 км путей и 84 комплекта стрелочных переводов, установле-

589 объектов искусственных сооружений, поделился Илья Крашенинников.

Для выполнения этих работ в пиковый период 2024 года планируется привлечь на объекты строительства около 33 470 человек и 7780 единиц техники. К концу 2024 года провозная способность магистралей Восточного полигона должна достичь 180 млн тонн.

### Действуем по плану

Заблаговременно началась и подготовка к реализации третьего этапа. По словам Ильи Крашенинникова, работа в этом направлении идёт уже несколько лет. Ещё в конце 2021 года компания приступила к проектированию 83 первоочередных объектов на участках Улак – Февральск – Новый Ургал – Комсомольск-Сортировочный



# Тема номера Развитие



МАКСИМ КАШИРИН / ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

– Ванино Дальневосточной дороги. Работы ведутся в рамках исполнения поручения президента Владимира Путина для обеспечения вывоза дополнительного объема якутского угля в направлении портов Ванино-Совгаванского узла и наращивания провозной способности БАМа и Транссиба до 197 млн тонн.

На сегодняшний день проектные работы практически завершены. Уже в первой половине 2024 года разработанную проектную документацию планируется передать на государственную экспертизу. После её прохождения начнутся подготовительные работы по проекту.

Доведение провозной способности Восточного полигона до 197 млн тонн – это первый подэтап третьего этапа. Второй подэтап предусматривает

её увеличение до 210 млн тонн к 2030 году. Сейчас ОАО «РЖД» приступает к проектированию необходимых для этого 215 дополнительных объектов. К работам привлечено множество проектных организаций, функция генерального проектировщика возложена на АО «Росжелдорпроект».

«Работа ведётся по намеченному плану, проектная документация будет разработана в полном объеме в установленные правительством сроки», – подчёркивает Илья Крашенинников.

Всего в рамках третьего этапа должны быть построены 404 объекта разной степени сложности. Из них до конца 2030 года планируется ввести в строй 298 объектов, обеспечивающих провоз 210 млн тонн. К 2032 году будет завершено строительство ещё 81 объекта, которые позволят дове-

сти провозную способность Восточного полигона до 270 млн тонн. Ещё 25 объектов, предназначенных для расширения подходов к портам Приморского края, будут введены в эксплуатацию до конца 2035 года.

Кроме новых тоннелей и моста через Амур планируется соорудить 170 вторых главных путей, 69 двухпутных вставок, 137 станций, 9 разъездов, 3 крупных обхода (станции Тайшет, Хабаровского железнодорожного узла и участка Смоляниново – Находка).

## Ресурсов достаточно

Необходимые ресурсы для достижения поставленных целей у строительного комплекса ОАО «РЖД» есть. Потребность в трудовых ресурсах в пиковый период, который наступит в 2029 году, Илья Крашенинников оценил примерно в 35 тыс. человек. Сейчас, по его словам, для достижения этого уровня не хватает около 5 тыс. человек, которых необходимо будет привлечь дополнительно. Также в пиковый период планируется задействовать около 7 тыс. единиц техники.

Задача по концентрации трудовых и технических ресурсов к началу работ на объектах третьего этапа развития Восточного полигона облегчается тем, что он будет, по сути, продолжением второго, работы по которому к этому времени будут в основном завершены. Люди и техника будут уже находиться в местах расположения новых объектов, что позволит значительно сократить время развёртывания работ по их строительству, говорит Илья Крашенинников.

Также он отметил такой позитивный фактор, как отлаженная логистика доставки строительных материалов. Для этого используются автодороги, которые были построены в рамках выполнения задач второго этапа. Своевременный подвоз материалов позволит в максимально сжатые сроки приступить к выполнению основных строительно-монтажных работ по устройству земляного полотна для вторых главных железнодорожных путей и строительству искусственных сооружений. А наличие развёрнутых рабочих городков, материально-технических баз с обору-

дованными площадками для хранения материалов и оборудования даст возможность временно обеспечивать объекты необходимыми ресурсами.

Полноценно и в срок снабжать строителей инертными материалами позволят карьеры, отведением которых ОАО «РЖД» занимается в рамках реализации второго этапа. Работы по оформлению идут в отношении 88 карьеров на территории пяти субъектов РФ.

## Сложная задача

Выполнение задач по расширению провозной способности БАМа и Транссиба сталкивается и будет сталкиваться с рядом трудностей, рассказал Илья Крашенинников. Строительно-монтажные работы на объектах производятся в условиях действующего железнодорожного сообщения, из-за этого работать приходится не в непрерывном режиме, а только в технологические «окна».

Значительные трудности создают географические и климатические условия, в которых ведётся строительство. Для регионов Восточного полигона характерны ранняя зима и поздняя весна, рельеф варьируется от болотистых равнин до гористой местности, а многие реки в период паводка становятся непреодолимым препятствием. [11/07/2024](#)

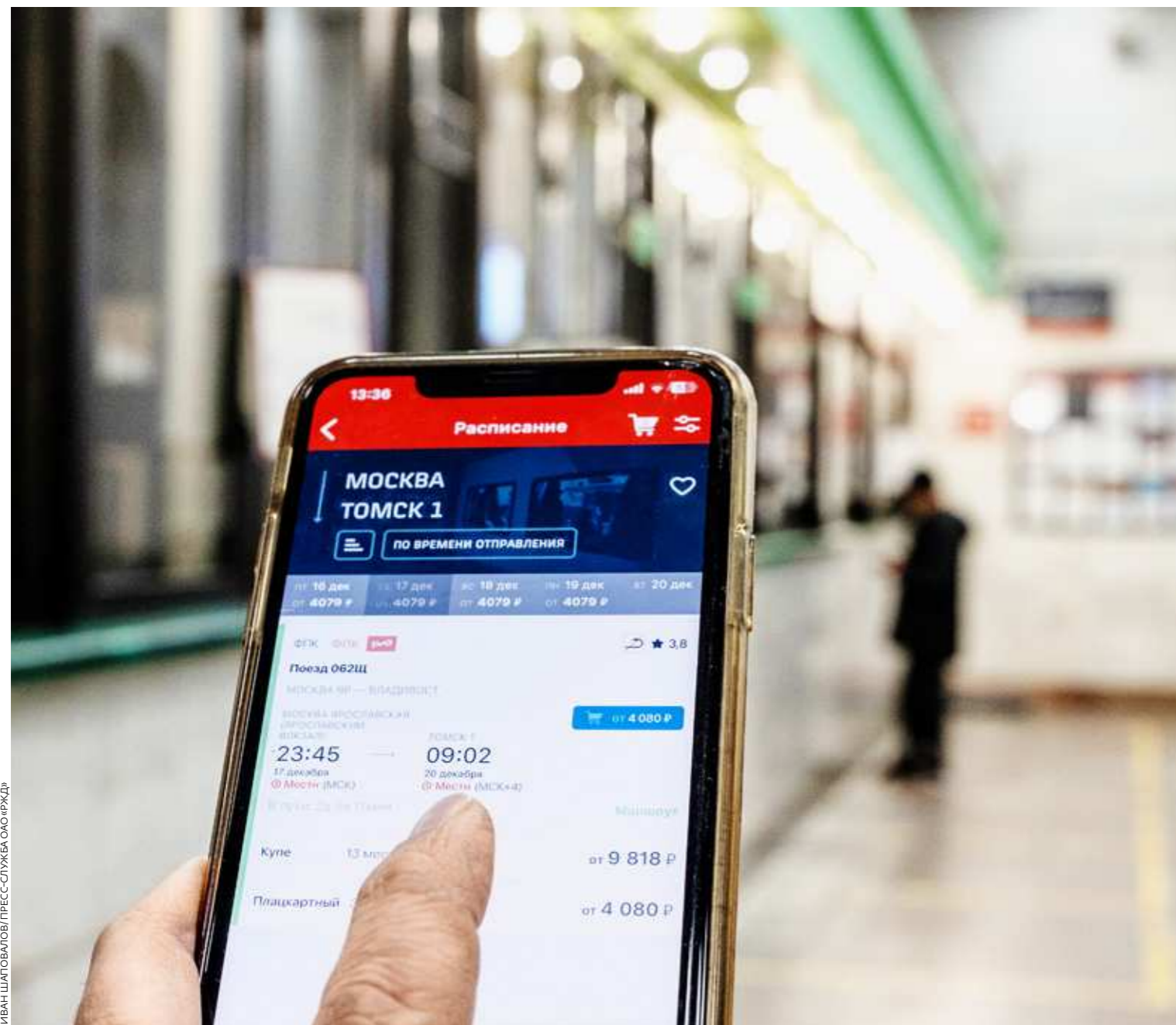
Дмитрий Коптев

**Доведение провозной способности Восточного полигона до 197 млн тонн – это первый подэтап третьего этапа. Второй подэтап предусматривает её увеличение до 210 млн тонн к 2030 году**



АРКАДИЙ ШАТОВАЛОВ / ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»





ИВАН ШАТОВАЛОВ / ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

## Взошла «Аврора»

Пассажирам стала доступна PWA-версия портала РЖД

**В** середине апреля в ОАО «РЖД» запустили мобильную версию веб-портала сайта [ticket.rzd.ru](http://ticket.rzd.ru) для пользователей телефонов на базе iOS, призванную компенсировать удаление приложения «РЖД Пассажирам» из магазина App Store. Это один из элементов, который позволяет компании постепенно внедрять в пользование отечественную операционную систему «Аврора».

Пока, как говорят в ОАО «РЖД», мобильное приложение менее функционально, чем сам сайт. В частности, пока посредством него нельзя приобретать билеты на пригородные поезда, но вскоре обещают подключить и эту опцию. В то же время все основные и востребованные у пассажиров функции в нём присутствуют, включая покупку билетов на поезда дальнего следования, покупку мест для пассажиров с инвалидностью, просмотр расписания, использование баллов программы лояльности «РЖД Бонус».

«Теперь на любой смартфон на рабочий стол вне зависимости от операционной системы можно установить значок перехода на веб-портал в три шага, – рассказал начальник Департамента пассажирских перевозок Николай Костенко. – На данный момент функционал мобильного приложения почти полностью повторяет тот, что на сайте, и при этом с телефона пользоваться им стало значительно удобнее».

Для связи с сайтом использована популярная технология прогрессивных веб-приложений (PWA, Progressive Web Applications), кото-

рая позволяет запускать приложения непосредственно в браузере. У этой технологии есть ряд как преимуществ, так и ограничений. В целом они так же функциональны, как и те, которые разрабатываются для конкретных платформ (iOS или Android). Они занимают в среднем в 25 раз меньше места в телефоне, чем приложения на платформе, не связаны с какой-то определённой операционной системой, недорого стоят и позволяют разработчикам мобильных приложений не отчислять комиссии владельцам платформы за скачивание. Однако владельцы платформ могут делать недоступным (или платным) для

портала – это первый шаг к запуску «штатного» мобильного приложения на ОС «Аврора». По его словам, сайт [ticket.rzd.ru](http://ticket.rzd.ru) доработают для того, чтобы его можно было использовать в формате нативного приложения для ОС «Аврора» (нативными называются приложения, разработанные для конкретной мобильной платформы с использованием родного для неё способа разработки). По сути, пассажиры смогут использовать на своих смартфонах весь функционал портала.

В 2024 году в пассажирском комплексе ОАО «РЖД» планируется внедрить более 300 улучшений, которые сделают веб-ресурсы более функцио-

**Теперь на любой смартфон на рабочий стол вне зависимости от операционной системы можно установить значок перехода на веб-портал в три шага**

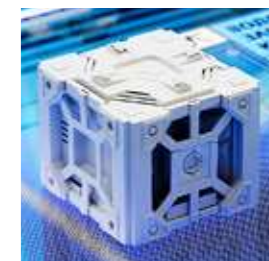
пользователей ряд функций, связанных, например, с платежами.

Напомним, что Центральная станция связи – филиал ОАО «РЖД» в 2021 году инициировала разработку мобильного приложения под ОС «Аврора» в рамках программы цифровизации холдинга. Заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Евгений Чаркин рассказывал, что работа над PWA-приложением для оперативной системы «Аврора» позволит не только обеспечить ещё более удобную работу пользователей на портале, а создание PWA-версии

нальными и интуитивно понятными. Так, планируется завершить перевод автоматизированной системы «Экспресс-3» на новую импортонезависимую платформу, запустить клиентский сервис «Лист ожидания», дополнить мобильное приложение «РЖД Пассажирам» сервисом оплаты билетов и услуг с помощью MiR Pay, обновить концепцию программы лояльности «РЖД Бонус» с разделением на уровни и расширением перечня предоставляемых услуг участникам программы.

ПУЛЬТ  
СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ





## Маршрут проложен

Технологический и цифровой суверенитет как основа безопасности

**В** апреле в Москве прошёл Международный форум «Открытые инновации». Это одно из крупнейших мероприятий в стране, проходящее с 2012 года под эгидой Правительства РФ. ОАО «РЖД» выступило генеральным партнёром форума.

На протяжении двух дней – 10 и 11 апреля – российские и зарубежные эксперты обсуждали новые форматы развития экономики. В условиях социальных, техногенных и политических вызовов лейтмотивом проходила мысль о важности индивидуального развития, отличного от глобализации. Основой суверенного развития служат фундаментальные научные исследования, а также эффективное преоб-

разование их результатов в высокотехнологичные продукты.

### Технологический суверенитет

Повесткой этого года стало достижение технологического суверенитета. Так, практически весь первый день форума был посвящён всестороннему обсуждению технологического развития – от импортозамещения компонентной базы до подготовки кадров.

Открыла форум пленарная сессия «Технологии – ключ к суверенитету», в которой принял участие первый заместитель председателя Правительства РФ Андрей Белоусов. Напомним, что именно он курирует исполнение дорожных карт Правительства России по 10 высокотехнологичным направлениям развития страны.

менее 3%, из них 73% мы уже заменили», – подчеркнул он.

Что касается реакции на новые вызовы, опыт компании «РЖД» также показателен. Холдинг заменил поставщиков и производителей, а также пошёл по пути локализации производства. «Обеспечиваем безопасность перевозочного процесса и удовлетворяем те потребности, которые предъявляет нам рынок», – подчеркнул Анатолий Храмцов.

### Цифровая независимость

Безопасное будущее страны немыслимо без суверенных цифровых технологий. Подробнее об этом эксперты поговорили на панельной дискуссии «Технологический паритет. Новый баланс сил на глобальных

**Ключевая задача – совершенствовать технологии, которые не только оставались бы уникальными, но и были бы конкурентоспособными и востребованными. В том числе в рамках экспортного портфеля, которым РЖД системно занимаются**

«Диалог между государством, наукой и бизнесом – один из ключевых факторов создания благоприятной среды для развития инноваций и внедрения передовых технологий. Сегодня необходимо обеспечить условия для вовлечения в процесс достижения технологического суверенитета максимально широкого круга технологических предпринимателей», – отметил Андрей Белоусов.

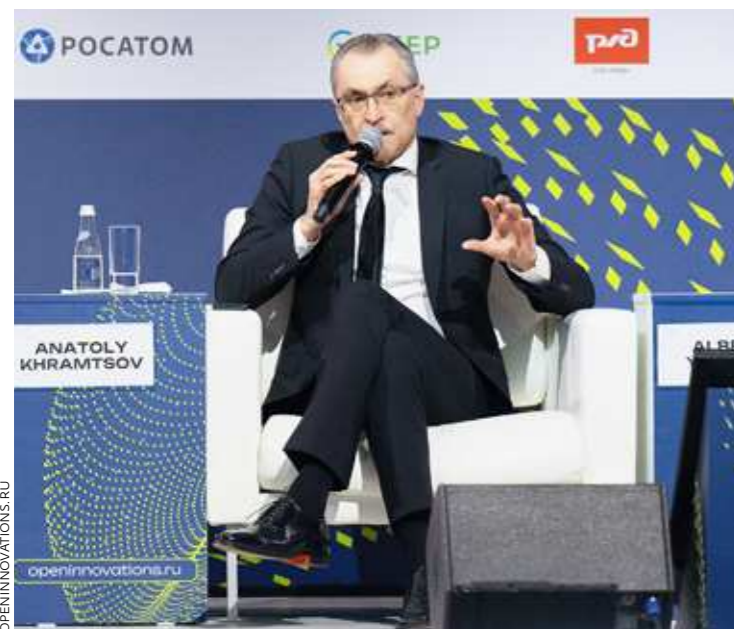
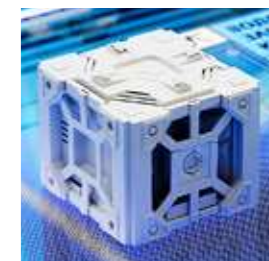
В ходе сессии «Коммерческий НИОКР. Как построить мост из лаборатории в рынок?» принял участие заместитель генерального директора – главный инженер ОАО «РЖД» Анатолий Храмцов. Он рассказал, как в компании принимались решения по импортозамещению, которые фактически обеспечили надёжный перевозочный процесс. «Есть более 200 тыс. позиций, узлов и механизмов, которые используются для обеспечения перевозочного процесса. В этом объёме импортных составляющих –

рынках». В ходе обсуждения приводился в пример опыт РЖД как одной из первых крупных государственных компаний, разработавших и успешно реализующих стратегию цифровой трансформации.

«Наши производственные решения достаточно уникальные, и в некоторых направлениях мы вынуждены соревноваться только сами с собой. В связи с этим в части технологического паритета ключевая задача – совершенствовать технологии, которые не только оставались бы уникальными, но и были бы конкурентоспособными и востребованными. В том числе в рамках экспортного портфеля, которым РЖД системно занимаются», – рассказал генеральный директор ООО «РЖД – Цифровые пассажирские решения» Сергей Висленев.

Он также отметил, что для достижения необходимого уровня технологического суверенитета необходимо не только сотрудничество между государственными корпорациями, а кооперация крупного бизнеса в це-





лом. «Например, на базе ОАО «РЖД» действует автономная некоммерческая организация «Национальный центр компетенций по импортозамещению ERP-систем», где совместными усилиями решается вопрос централизованных требований к рынку. Мне кажется, это правильное и обоснованное направление развития», – считает Сергей Висленев.

Как было отмечено экспертами, в настоящее время в России сложилась уникальная ситуация, связанная с уходом иностранных IT-компаний. «Освободился огромный рынок, появился спрос со стороны предприятий, и возникла реальная возможность развития российского индустриального ПО. Возникший спрос не только способствует замене нашим ПО продуктов

ушедших вендоров, но и даёт отечественной промышленности конкурентные преимущества благодаря новым подходам к разработке ПО», – прокомментировала директор по цифровизации ГК «Росатом» Екатерина Солнцева.

### Искусственный интеллект

Отдельной темой многих дискуссий стало применение искусственного интеллекта (ИИ). В 2023 году большое развитие получил так называемый генеративный ИИ, способный создавать текст, изображения и разнообразный контент на основе данных, на которых выполняется обучение. В IT-стартапы из этой отрасли было инвестировано порядка \$20 млрд. «По оценке наших коллег

из ведущих консалтинговых компаний, прибавка к мировому ВВП от развития технологий ИИ может составить от 2 до 3%. То есть, по сути, внедрение технологий и приведёт к тому, что на карте мира появится ещё одна страна», – сказал руководитель блока «Технологии» Сбербанка Андрей Белевцев на сессии «Мозговой штурм. Применение генеративного ИИ в бизнесе».

Напомним, что холдинг также уделяет большое внимание технологии ИИ. Как отмечал ранее заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Евгений Чаркин, половина обращений клиентов компании уже обрабатывается с помощью речевых сервисов и роботов. Более того, по прогнозам, в ближайшие 10–15 лет ИИ будет интегрирован в большинство информационных систем и большая часть взаимодействия будет осуществляться без участия человека. Уже сейчас ИИ в РЖД занимается нормированием труда, ищет дефекты на рельсах, контролирует риски при выполнении опасных работ и т.д.

Разумеется, тренд на повсеместное использование ИИ ставит вопрос об изменениях на рынке труда. «В творческой части очень важен человеческий ресурс. И мы относимся к ИИ как к инструменту», – рассказал руководитель цифровой лаборатории «Газпром-Медиа Холдинг» Эдуард Маас в ходе дискуссии «Data science. От маркетплейсов до промышленности».

Несколько иного мнения придерживается старший вице-президент по IT ПАО «Ростелеком» Кирилл Меньшов: «Обречены многие. Лучше всего ИИ учится. Соответственно, под угрозой профессии, где нужно много учиться. А вот Интернет в квартиру он не проведёт», – сказал он.

Какими бы ни были дальнейшие прогнозы, курс на цифровизацию и повсеместное внедрение ИИ уже задан. Человечеству придётся к этому адаптироваться – осваивать новые технологии, учиться их применять. Мысль об этом на сессии «Цифровое общество. Притягивающий эффект технологического развития» подытожил профессор кафедры физиологии человека и животных биологического факультета МГУ Вячеслав Дубынин.

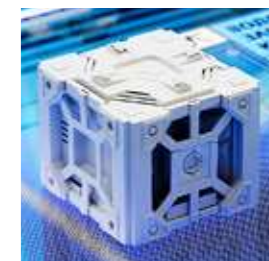
«Мы учимся, работаем, любим, базируясь на тех врождённых программах, которые в нас заложены эволюцией: любопытство, стремление преодолеть препятствия, жажда свободы, забота о других людях, лидерство. Это же классно, и в конце концов мы так получаем мощный поток положительных эмоций, да и живём мы вообще-то для радости. Если у человека есть все эти стремления, никакие нейросети ему не помешают получить новые знания и новые эмоции», – резюмировал учёный.

ПУЛЬТ

АЛЕКСЕЙ АЛЕЕВ

**Какими бы ни были дальнейшие прогнозы, тренд на цифровизацию и повсеместное внедрение ИИ уже задан. Человечеству придётся к этому адаптироваться – осваивать новые технологии, учиться их применять**





## Архимедова сила

Изобретения ОАО «РЖД» получили международное признание

АЛЕКСАНДР САВЕРКИН/ИД «ГУДО»

**В** конце марта в столице прошёл XXVII Московский международный салон изобретений и инновационных технологий «Архимед», в котором были представлены передовые разработки и технологии со всего мира. ОАО «РЖД» также продемонстрировало свои инновационные проекты.

«В 2024 году участниками салона стали представители 272 организаций из 28 государств и 30 регионов Российской Федерации, которые продемонстрировали широкой научно-технической общественности 570 инновационных проектов и изобретений, 198 из них предоставили зарубежные авторы и патентообладатели», – рассказал президент салона «Архимед» Дмитрий Зезюлин.

Участие ОАО «РЖД» в международном салоне изобретений традиционно организовал Центр инновационного развития (ЦИР) холдинга. Как отметил заместитель начальника ЦИР Алексей Чернуха, переход к опережающему технологическому развитию невозможен без решения серьёзных научно-технических задач. «Участие в салонах изобретений и новых технологий показывает мастерство и технический потенциал наших изобретателей, мотивирует их на новые достижения», – подчеркнул он.

### Лучший промышленный образец

В номинации лучший промышленный образец салона «Архимед» победил «Экскурсионный и обзорный вагон для туристических поездов» – разработка Проектно-конструкторско-технологического бюро пассажирского комплекса (ПКТБ Л). При создании этого вагона была проведена большая работа. Учтены все детали, чтобы обзорная экскурсия на нём стала незабываемой для пассажиров. Вагон оформлен в ретростиле и украшен коваными декоративными элементами. Особое внимание уделено удобству пассажиров: под крышей размещены инфракрасные обогреватели а под сиденьями – электрические печки, каждое место имеет разъёмы USB для зарядки мобильных устройств, в тамбурах установлены мойки для велосипедов.

Как рассказал директор ПКТБ Л Николай Пигловский, создание панорамного вагона стало серьёзной задачей для бюро, потому что в стране на тот момент не существовало аналогов, а мировые образцы не





подходили под российские условия эксплуатации. «Переработали все планировки, служебные зоны, сделали математические расчёты нового кузова – без перегородок, без окон. Сейчас уже изготовлено и эксплуатируется четыре таких вагона», – добавил Николай Пигловский.

### Лучшее IT-изобретение

В номинации лучшее изобретение в сфере информационных технологий победу одержал проект «Личный кабинет клиента ОАО «РЖД» в сфере грузовых перевозок» – разработка Проектно-конструкторско-технологического бюро по системам информатизации – Центра цифровых технологий (ПКТБ-ЦЦТ). Данное решение сочетает в себе современный интерфейс, повышен-

ную производительность и расширенный набор функций. В личном кабинете есть весь необходимый набор функций для взаимодействия ОАО «РЖД» с клиентом. Пользователи могут рассчитать стоимость грузоперевозки, оформить и подписать различные документы, осуществить планирование грузовой работы.

«Очень интересный элемент системы – запрос справочных материалов, – отмечает руководитель проекта ПКТБ-ЦЦТ Иван Зиновьев. – Можно, например, заказать справку о дислокации. Чтобы узнать, где сейчас находится вагон, достаточно просто ввести в систему его номер, чтобы получить нужную информацию».

Другая особенность разработки связана с её развитием. «Многие системы при обновлении оста-

**Создание панорамного вагона стало серьёзной задачей для Проектно-конструкторско-технологического бюро пассажирского комплекса, потому что в стране на тот момент не существовало аналогов, а мировые образцы не подходили под российские условия эксплуатации**

навливаются, из-за чего клиенты недовольны, работа стопорится. У нас такого нет. Обновления на работу никак не влияют», – пояснил Иван Зиновьев.

### Спецприз за товарный знак

ОАО «РЖД» обладает крупным портфелем интеллектуальной собственности, в который входит более 4 тыс. проектов, включая изобретения, промышленные образцы, программы для ЭВМ и другое. Важное место занимают также товарные знаки и знаки обслуживания, необходимые для индивидуализации услуг при таких масштабах. К наиболее коммерческим относят товарный знак «РЖД». Именно за него компания в рамках салона «Архимед» стала ещё и победителем в международной выставке-конкурсе товарных знаков и наименований мест происхождения товаров «Товарный знак – ЛИДЕР».

### Четыре золотые

Три проекта ОАО «РЖД» по итогам салона были отмечены золотыми медалями: «Экспурсионный и обзорный вагон для туристических поездов», «Промежуточное рельсовое скрепление ЖБР-65ПШТ», «Робототехнический комплекс для обслуживания рельсовых скреплений при капитальном ремонте железнодорожного пути». Ещё одно «золото» у товарного знака «РЖД».

Подробнее о проектах. Так, промежуточное рельсовое скрепление ЖБР-65ПШТ предназначено для использования на грузонапряжённых участках железнодорожного пути с тяжеловесным движением. При этом расчётная допустимая масса поезда может достигать 16 тыс. тонн.

Разработка конструкторско-технологического бюро Южно-Уральской железной дороги «Робототехнический комплекс для обслуживания рельсовых скреплений при капитальном ремонте железнодорожного пути» предназначен для ускорения операции, он позволяет обеспечить автоматическое откручивание (завинчивание) шурупов и сдвижку (установку) клемм при замене рельсовых плетей. Сейчас это производится бригадой из восьми человек. Они вручную продельвают данные операции порядка 32 тыс. раз на площади работ в 1 тыс. м.

### Шесть серебряных

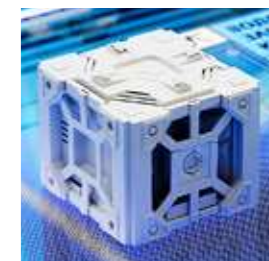
Шесть инновационных проектов ОАО «РЖД» удостоены серебряных медалей. В их числе «Личный кабинет клиента ОАО «РЖД» в сфере грузовых перевозок».

Другой проект ПКТБ-ЦЦТ, ставший серебряным призёром, – «Система проведения оценки корпоративных компетенций в цифровом формате ОАО «РЖД» (Платформа оценки персонала)». В числе основных преимуществ данного ассесмент-центра разработчики выделяют адаптацию под сетевую архитектуру, интеграцию со смежными системами, а также соответствие нуждам компании, включая возможность работы во внутренней сети. Платформа уже внедрена в рабочие процессы и применяется пользователями.

Серебряные медали также получили две разработки Проектно-конструкторского бюро локомотивного хозяйства (ПКБ ЦТ). Одна из них – «Устройство для контроля состояния пневматической тормозной магистрали подвижного состава (СТРИБА)». Изобретение будет приме-

**В 2024 году участниками салона стали представители 272 организаций из 28 государств и 30 регионов Российской Федерации, которые продемонстрировали широкой научно-технической общественности 570 инновационных проектов и изобретений**





АЛЕКСАНДР САВЕРКИН/ИД «ГЛУДОК»

няться при выполнении контрольных проверок тормозов поезда. «С использованием устройства будет минимизировано время и человеческий фактор при поиске неисправности пневматической магистрали», – объясняет один из авторов проекта, ведущий конструктор ПКБ ЦТ Иван Жуков. В настоящее время уже собран опытный образец изобретения. Аналогов разработки не обнаружено.

Другой проект ПКБ ЦТ – модель прогнозирования нарушений безопасности движения поездов локомотивными бригадами. «Основная цель данной модели – минимизировать ошибки, которые совершают машинист и его помощник на железной дороге», – рассказал инженер 2-й категории ПКБ ЦТ Кирилл Дворников. – В её основе находится метод машинного обучения – нейросеть».

**ОАО «РЖД» обладает крупным портфелем интеллектуальной собственности, в который входит более 4 тыс. проектов, включая изобретения, программы для ЭВМ и другое. Важное место занимают также товарные знаки и знаки обслуживания**

В модель записаны различные характеристики машинистов. Данные тех, кто является и не является нарушителем безопасности движения поездов. На основе этой информации система способна сделать прогнозный расчёт: определить вероятность, с которой тот или иной машинист может допустить грубые ошибки.

Работники, не прошедшие проверку нейросетью, включаются в прогнозную группу риска. Им назначаются специальные курсы дистанционного обучения на тему «Безопасность движения поездов», где наглядно показывается, какие последствия могут наступить при несоблюдении правил и требований нормативных документов. В настоящее время уже завершена опытная стадия, и прогнозная модель внедряется в промышленную эксплуатацию на всей сети железных дорог.

Серебряная медаль также была присуждена разработке Юго-Восточной дирекции по ремонту тягового подвижного состава (ЮВОСТ ТР) – блоку проверки комплексов средств сбора и регистрации данных на тяговом подвижном составе. Он применяется при проведении обслуживания и ремонта техники.

Как рассказал автор проекта, ведущий технолог производственного участка Россошь-Пассажирская ЮВОСТ ТР Антон Биктимиров, данный блок уже находится в эксплуатации, показал свою эффективность и простоту использования.

Ещё одним серебряным призёром стал универсальный стенд для калибровки шаблонов для измерения высоты автосцепки над вершиной головок рельсов. Он позволяет упростить процедуру метрологического обслуживания данных шаблонов, сохраняя необходимую точность. «На нём производить калибровку шаблонов получается быстрее. Норма времени сократилась в три раза. Планируем распространять на всю сеть», – поделился начальник лаборатории измерений массы Октябрьского центра метрологии Алексей Павлов.

## Две бронзовые

Бронзовые медали международное жюри конкурса присудило двум проектам компании. Среди них блок проверки комплексов средств сбора и регистрации данных на тяговом подвижном

составе, а также грузозахватная траверса укладочного крана.

Разработчиком второго изобретения выступило Проектно-конструкторское бюро по инфраструктуре (ПКБ И). Траверса предназначена для перемещения крупногабаритных грузов – звеньев железнодорожного пути. Данный проект представляет собой практическое решение применения современных инновационных технологий и суперконденсаторных устройств накопления электрической энергии, что позволяет достичь автономности в работе автоматизированных приводов работы захватов.

Как рассказал один из авторов изобретения, заместитель начальника конструкторского отдела хабаровского центра путевых звеносборочных линий и машин ПКБ И Алексей Клементов, применение разработки обеспечит снижение травматичности при проведении путевых работ.

Говоря о ПКБ И, стоит отдельно отметить, что главный конструктор проекта отдела верхнего строения пути отделения пути и путевых машин Марат Низамиев также получил спецприз салона. Он стал «Лучшим изобретателем города Москвы».

ИД «ГЛУДОК»

АЛЕКСЕЙ АЛЕЕВ



АЛЕКСАНДР САВЕРКИН/ИД «ГЛУДОК»



# Инструменты



## Проектный подход

Важность создания и интеграции транспортных продуктов

**В**аседание Проектного комитета транспортно-логистического блока холдинга «РЖД» (далее – ТЛБ) по итогам работы за 2023 год состоялось 11 апреля. На мероприятии наградили лучших участников проектной деятельности и определили направления развития проектной деятельности.

Проектный подход в силу своей гибкости позволяет получать быстрые эффекты от внедрения инноваций.

«Мы структурно начинаем меняться в холдинге. В отдельных до-

вителей ТЛБ, в реализации их идей.

### Сопровождение проектных инициатив

Первый в ОАО «РЖД» Проектный центр, специалисты которого оказывают всестороннюю помощь командам при реализации проектов, был создан в 2021 году. После своего завершения проекты тиражируются. Продукт проекта передаётся на сопровождение в закрепляемое подразделение, для чего предусмотрены различные инструменты. «По факту мы организовали проектный конвейер», – сказал заместитель начальника Центра фирменного транспорт-

даёт возможность брать на себя обязанность реализовать проект и проявлять себя, что позволяет сотрудникам наращивать компетенции и быть более полезными компании.

«Важным инструментом является создаваемая нами совместно с Проектно-конструкторским технологическим бюро по системам информатизации – Центром цифровых технологий, филиалом ОАО «РЖД» (ПКТБ-ЦЦТ), автоматизированная система по управлению проектами (АС ПРО). Благодаря ей Проектный центр может вести проекты, отслеживать прогресс и узкие места в работе, ставить задачи исполнителям, формировать отчёты. Сейчас программа прохо-

*Для эффективной работы над проектами в ЦФТО существует уникальный механизм их реализации – так называемая высадка, когда сотрудники переводятся в штат Проектного центра на период реализации проекта*

черних обществах создаются специальные подразделения, которые занимаются проектной деятельностью. Они уже созданы в АО «ФГК». Активно идёт в этом направлении АО «РЖД Бизнес Актив», – отметил в своём выступлении заместитель генерального директора ОАО «РЖД» – начальник Центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) Алексей Шило.

Руководство холдинга поддерживает молодых и активных сотрудников, в том числе предста-

ного обслуживания (по развитию транспортно-логистической деятельности) Александр Ворошнин.

Он отметил, что идеи проектов в большинстве случаев рождаются при взаимодействии с клиентами и с учётом их запросов.

Для эффективной работы над проектами в ЦФТО существует уникальный механизм их реализации – так называемая высадка, когда сотрудники переводятся в штат Проектного центра на период реализации проекта. Такой подход

дит опытную эксплуатацию. Мы внесли в систему информацию уже о семи проектах, в реализации которых задействованы 25 человек», – рассказал начальник отдела по управлению проектами транспортно-логистического направления Центра фирменного транспортного обслуживания Арсен Григорян.

### Внедрение результатов проектов

По словам заместителя начальника управления – начальника





отдела разработки транспортных продуктов и услуг ЦФТО Галины Куликовой, разрабатывать и тиражировать новые услуги позволяет сформированная и взаимосвязанная с проектной деятельностью нормативная база.

«Управлением по разработке и интеграции транспортных продуктов и услуг было рассмотрено порядка 100 предложений, 22 из них были оценены как целесообразные для дальнейшей проработки. В результате по итогам года в нашем портфеле насчитывалось уже девять реализованных

кадрам и социальным вопросам) Севак Зурначян.

«При этом сотрудникам, находящимся на «высадке», гарантирован уровень доходов и мотивация в соответствии с занимаемой должностью», – отметил он.

По мнению генерального директора ОТЛК ЕРА Алексея Грома, дополнительная мотивация необходима как для сотрудников, чтобы те активно участвовали в проектной деятельности, так и для руководителей ТЛБ, чтобы они без сомнений «высаживали» своих подчинённых в проекты.

ничения. Для продвижения услуги именно ОАО «РЖД» обладает рядом преимуществ. В частности, это электронное взаимодействие между холдингом и ФТС, что позволяет сократить время таможенных операций, а также комплексное обслуживание клиентов по принципу одного окна. С момента введения «Декларанта» в эксплуатацию им воспользовались более 40 клиентов, оформлено более 2 тыс. транзитных деклараций.

Проект продолжает развиваться. «На текущий год есть идея по

пределительного центра импортных товаров в Кузбассе. Реализация проекта разделена условно на два этапа – открытие таможенного склада и разработка и наложение механизма консигнации.

Первый этап успешно реализован, и осенью прошлого года склад введён в эксплуатацию. На этом складе имеется возможность не только хранения товаров до продажи без таможенной очистки, но и возможность сортировки, дробления и разделения поступившего товара. Второй этап – механизм консигнации – сейчас находится на стадии разработки. «Планируется, что его апробация начнётся во второй половине текущего года», – уточнила руководитель проекта Алёна Остертаг.

Дарья Годованюк заняла призовое место за проект «Алгоритмы построения цепей поставок». На мероприятии она презентовала другой проект – «Интеграция 1С и АС «Этран». Его суть сводится к тому, чтобы обеспечить обмен информацией между системами холдинга и клиента. Так, специалисты, ведущие проект, разработали пакетное предложение, которое можно устанавливать в систему 1С клиента. На данный момент уже выполнено 12 заказов.

Также в рамках мероприятия за развитие проектной деятельности были награждены коллективы АО «РЖД Бизнес Актив», Роспрофжела, Южно-Уральского и Западно-Сибирского ЦФТО.

## План действий

В ходе обсуждения деятельности транспортно-логистического



## В ходе обсуждения деятельности транспортно-логистического блока поступила инициатива закрепить в каждом ЦФТО в качестве связующего звена кураторов проектной деятельности, а также провести аудит проектной деятельности

продуктов, услуг и новых направлений деятельности, которые приносят стабильный экономический эффект», – отметила она.

## Мотивация сотрудников

Участие в проектной деятельности позволяет работникам ТЛБ получать дополнительную мотивацию и возможность ускоренного развития своих компетенций. Все, кто проявил себя в проектной работе, претендуют и на приоритетное продвижение на более значимые позиции, отметил заместитель начальника Центра фирменного транспортного обслуживания (по

## Оценили по достоинству

В соответствии с рейтинговой оценкой участников проектной деятельности ТЛБ ОАО «РЖД» «Основа» были определены лучшие участники проектной деятельности, они награждены благодарностями и ценными призами.

Первое место заняла представительница Южно-Уральского ЦФТО Римма Ягудина с проектом «Декларант» (оформление транзитных деклараций товаров ЕАЭС в формате электронного декларирования). Данный проект уже реализуется на всей сети холдинга без территориального огра-

внедрению автоматизации операций по единому договору через личный кабинет клиента», – рассказала Римма Ягудина.

Кроме того, за работу по проектной деятельности сразу две представительницы Западно-Сибирского ЦФТО получили свои награды.

Алёна Остертаг награждена за проект «РЖД Импорт. РФ». По её словам, сейчас «РЖД Импорт. РФ» находится в стадии реализации. Сама идея проекта родилась из потребности партнёра холдинга, от которого поступил запрос на организацию беспрошльного рас-

блока поступила инициатива закрепить в каждом ЦФТО в качестве связующего звена кураторов проектной деятельности, а также провести аудит проектной деятельности, который необходим для эффективного функционирования проектного управления и выхода на международный стандарт.

Реализация многих проектов упирается в бюрократию, добавил

Алексей Шило. По его мнению, необходимо проанализировать организационные моменты и создать методологию оценки эффектов проектов.

«К любой идее мы будем относиться со всей серьёзностью и уважением. Я уже лично убедился, что даже самые фантастические идеи реализуемы и дают хороший результат», – подытожил он.

СЕРГЕЙ ВОЛКОВ





БРОНИСЛАВ СУРИН/ИД «ГУДОК»

## Патриотическое путешествие



БРОНИСЛАВ СУРИН/ИД «ГУДОК»

Местные бренды развивают территорию

**Ж**елезнодорожный туризм уверенно занимает свою нишу на российском туристическом рынке. Путешествия поездом как тренд способствуют развитию индустрии гостеприимства в регионах, которые могут предложить или открыть новые точки притяжения для железнодорожных маршрутов. Эта тема обсуждалась на железнодорожной конференции «PRO//Движение.Туризм», которая состоялась 18 апреля в Тольятти.

Сегодня холдинг «РЖД» предлагает 55 дальних туристических маршрутов и 28 пригородных, которые объединяют 46 субъектов РФ. По итогам 2023 года турпоездами воспользовались порядка 940 тыс. пассажиров (+36% к 2022 году).

«В последние годы внутренний туризм у нас активно развивается. У регионов России есть огромный исторический, культурный, природный, рекреационный потенциал, поэтому железнодорожные поездки и маршруты можно организовать на любой запрос путешественника. И мы обязаны своевременно воспользоваться всеми открывающимися возможностями», – рассказал заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Иван Колесников.

В холдинге придерживаются системного подхода и планирования туристической деятельности, составляющие проектов формируются и детально прорабатываются.

«Мы позволяем туристам увидеть и познать культурное и природное наследие России – её русскость на Русском Севере, сибирскую тайгу и термальные источники в Сибири, северное сияние в Арктике, буйную растительность субтропиков Краснодарского края, цветение лотосов в астраханских заповедниках, древние традиции, прежде всего людей и жемчужины Кавказа, красоты горных вершин Домбая и Эльбруса, национальные кухни разных народов», – отметил Иван Колесников.

### Диалог с регионами

Прежде чем туристический поезд отправится в рейс, представители холдинга проводят ряд различных мероприятий на этапе формирования перспективного маршрута. При взаимодействии с администрациями регионов и туристическими сообществами выявляются места притяжения, гастрономия для потенциальных туристов. А это, в свою очередь, способствует развитию индустрии гостеприимства субъекта страны.

Так, на примере сотрудничества Куйбышевской железной дороги, Куйбышевского филиала АО «ФПК» и администраций Самарской, Ульяновской, Пензенской, Оренбургской областей, Республики Мордовия и Республики Башкортостан можно говорить о росте туристического потенциала этих регионов за счёт успешно организованных железнодорожных маршрутов. Это турпоезда «Яркие выходные в Приволжье», «Грушинский экспресс», «Легенда Урала», тематические вагоны в регулярных поездах дальнего следования, а также туристско-образовательный проект «Вагон знаний».





БРОНИСЛАВ СУРИН/ИД/ГУДОК

Кроме того, зарекомендовавшие себя туристические поезда, например «Жемчужина Кавказа», предлагаются не только отправлением из столицы, но и из других регионов. Так, в прошлом году в круиз могли отправиться путешественники из Ростова-на-Дону, а в этом году – отправной точкой станет Тюмень и другие города.

«Вот и сейчас мы продолжаем практику – связать легенду, раскрученный маршрут, лучший круизный туристический поезд «Жемчужина Кавказа» с колоритом, людьми, достопримечательностями и дать возможность жителям Тюмени, Екатеринбурга и Самары приобщиться к одному из самых захватывающих и запоминающихся железнодорожных путешествий», – рассказала первый заместитель начальника Департамента пассажирских перевозок Елена Ракова.

## Точки притяжения

Туроператоры отмечают, что у железнодорожного туризма огромный потенциал. И если маршрут будет составлен интересно, уровень качества высоким, экскур-

сионное наполнение достойным, будут предложены любопытные бренды региона, то это только способствует высокому спросу.

Примером могут послужить национальные туристические маршруты, которые прошли экспертную оценку, имеют готовую программу и отвечают запросам современного туриста. В поездку по этим маршрутам можно отправиться самостоятельно или воспользоваться услугами региональных туроператоров.

«Национальный туристский маршрут (НТМ) «Жигулёвские выходные» – это регулярный всесезонный тур, который служит продвижению Самарской области как туристической дестинации через региональные бренды, «упакованные» в качественный турпродукт. Он прекрасно влился в железнодорожное сообщение с уже разработанной и отработанной до мелочей качественной экскурсионной программой, гастрономией, сувенирами и так далее. Ничего страшного, если другие НТМ не соприкоснутся с железной дорогой. Но рассмотреть их региональные бренды и составить свой железнодорож-

ный туристический маршрут вполне возможно. Было бы классно не просто взять такой турпродукт и добавить перевозку, а в железнодорожном сегменте продолжить его наполнение, например оформить тематический вагон, разместить информацию внутри, чтобы не только почитать, но и послушать в том числе песни, местный фольклор. Я думаю, тогда родится очень конкурентный и классный продукт. К этому надо стремиться», – поделилась руководитель Приволжского отделения Российского союза туриндустрии, генеральный директор центра туристических программ «Пилигрим» Анна Тукмачёва.

Яркое соединение бренда «Русский авангард» с железными дорогами осуществили Куйбышевская дорога, Куйбышевский филиал ФПК совместно с Самарским областным художественным музеем. «В 2019 году экспозицию русского авангарда запустили в фирменном поезде

чаловского («Гора Кассис»), Михаила Ле-Дантю («Портрет Мориса Фаббри»), Аристарха Лентулова («Пейзаж с красным домом»), Михаила Менькова («Трамвай № 6»), Николая Попова («Портрет женщины в синей шляпе»), Василия Рождественского («Книги») и Ольги Розановой («Полёт самолета»).

«Бурный всплеск развития внутреннего туризма, который мы наблюдаем, дал нам огромное количество новых ярких брендов, о которых раньше не знали. И поле для деятельности огромное. Магнитом, точкой притяжения может быть что угодно – не только достопримечательность материальная, но и традиция, промысел, имя великого человека, что-то визуальное или аудиальное, например заводской гудок в Белорецке», – говорит председатель Координационного совета по развитию туризма, индустрии гостеприимства и отдыха Общественной палаты Российской Федерации Андрей Максимов.

## Яркое соединение бренда «Русский авангард» с железными дорогами осуществили Куйбышевская дорога, Куйбышевский филиал ФПК совместно с Самарским областным художественным музеем

«Жигули». На протяжении уже пяти лет пассажиры тематического вагона «Жигули в авангарде» могут соприкоснуться с творчеством великих художников-авангардистов – Малевича, Лентулова, Розановой, Ле-Дантю и других, чьи работы являются украшением самарской «Художки». В пути можно прослушать аудиоэкскурсию, а также приобрести билет в наш музей у проводников. И я уверена, что пассажиры останутся постоянными нашими гостями», – поделилась директор музея Алла Шахматова.

Напомним, это интерьер вагона СВ фирменного поезда № 9/10 «Жигули», главным элементом которого являются репродукции произведений художников русского авангарда из коллекции Самарского областного художественного музея. Каждое купе получило имя художника. Так, в вагоне «Жигулей» теперь есть купе Казимира Малевича (картина «Жизнь в большой гостинице»), Елены Бебутовой («Пейзаж с пальмами»), Петра Кон-

«Надо отметить, что РЖД как раз взяли на вооружение не только материальную оболочку, но и нематериальную, системно подходят к идеям. Например, традиция бардовской песни, культура которой отражена в поезде «Грушинский экспресс», на платформе имени Валерия Грушина. Обратит больше внимания на другие региональные бренды России можно в нашем проекте «Живое наследие», который мы развиваем уже шестой год», – поделился Андрей Максимов.

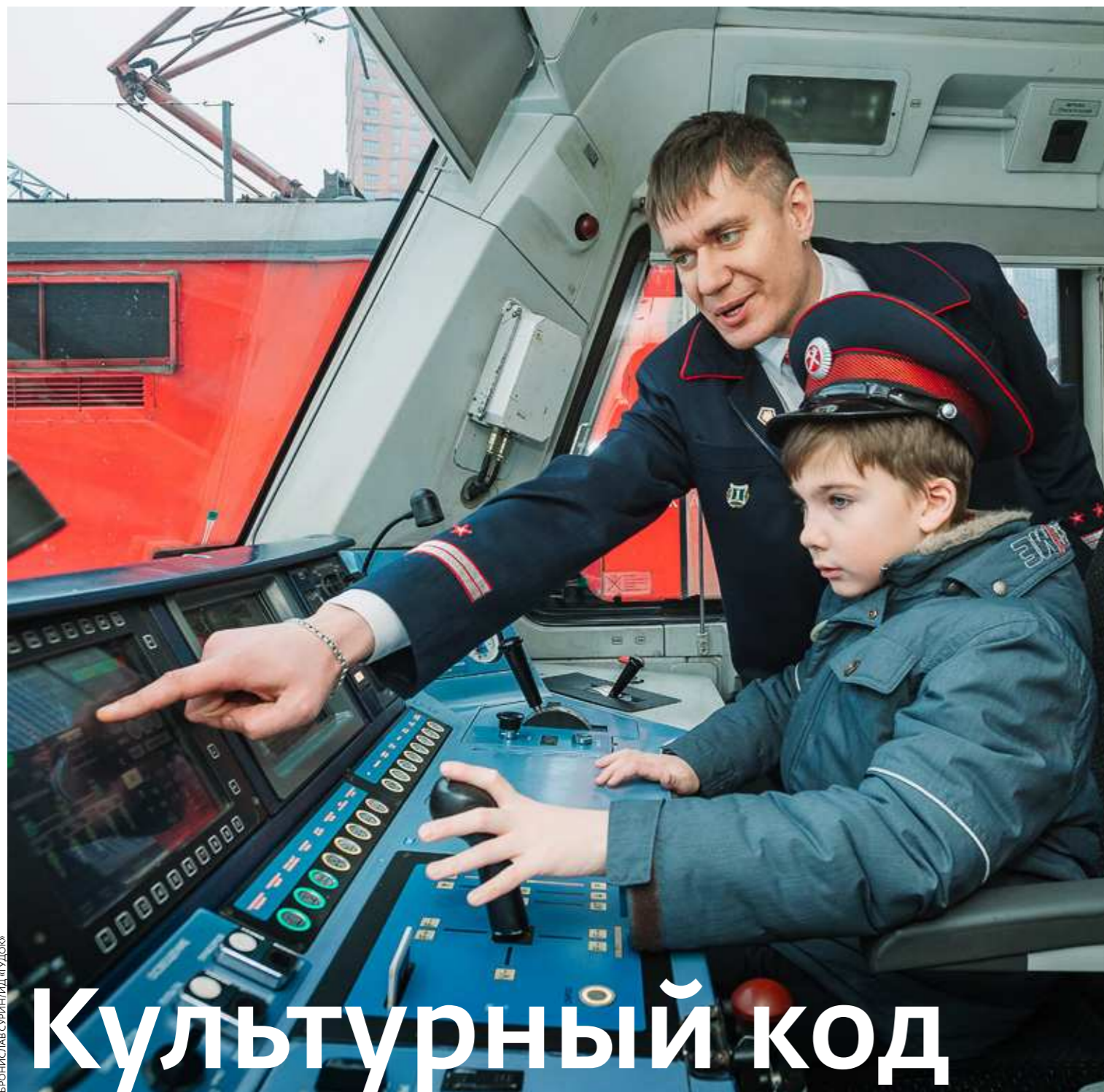
Как отметила ведущий специалист Агентства развития туризма Рязанской области Вероника Брюнцова, «железнодорожный туризм является отличным инструментом, и, как следствие, многие путешественники выбирают данный вид туризма для знакомства с главными региональными достопримечательностями, фестивалями, событиями и прочими якорными объектами».

ПУЛЕТ

НАДЕЖДА КОЖУХОВА



# Преемственность ➤



## Культурный код

Этот год в РЖД посвящён железнодорожным традициям

**Т**екущий год объявлен в ОАО «РЖД» Годом железнодорожных традиций. Они являются неотъемлемой частью отраслевой культуры и наследия, которые помогают железнодорожникам передавать знания и опыт, сохранять преемственность поколений, решать профессиональные задачи, отмечать вклад каждого работника в общее дело. Они ежедневно проявляются в конкретных делах, охватывающих самые разные стороны жизни – от профессиональных отношений до спорта и досуга. Это и поддержка новичков, и участие в волонтерских акциях, и стремление к здоровому образу жизни, и забота о ветеранах.

«Железнодорожные традиции объединяют всех работников компании, их семьи, ветеранов от-

ных традиций закреплён распоряжением ОАО «РЖД». В нём семь тематических направлений.

Так, например, традиция сохранять преемственность и уважать заслуги железнодорожников. Она выражается в заботе о ветеранах, поддержке трудовых династий, признании заслуг работников.

Традиция передавать знания и опыт новым поколениям работников представлена в наставничестве, подготовке кадров, корпоративной системе непрерывного образования.

Ещё одна традиция железнодорожников – это отзывчивость и готовность прийти на помощь, она легла в основу многочисленных проектов в волонтерской и благотворительной деятельности работников компании. За соревнованиями трудовых коллективов и работников, конкурсами профессионального мастерства и чемпионатом профессионалов стоит состязательный дух же-

*Традиции объединяют всех работников компании, их семьи, ветеранов отрасли и позволяют всем нам чувствовать себя частью уникального сообщества. Традиции складывались усилиями разных поколений на протяжении десятилетий*

расли и позволяют всем нам чувствовать себя частью уникального сообщества, – говорит заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрий Шаханов. – Эти традиции складывались усилиями разных поколений на протяжении десятилетий, их важно сохранять и развивать. Уверен, что проведение Года железнодорожных традиций – это хорошая возможность взглянуть на себя со стороны, систематизировать и укрепить важнейшие проявления железнодорожного социального и культурного наследия».

Социально-кадровый блок систематизировал традиции и практики, устоявшиеся в компании. Разработанный перечень железнодорож-

лезнодорожников, традиция состязаться и побеждать.

Не менее ярко у железнодорожников выражена приверженность культурным и духовно-нравственным ценностям – работники массово участвуют в творческих конкурсах, клубах по интересам, фестивалях искусств. Патриотизм, служение Отечеству и ответственность за его судьбу – важнейшие составляющие мировоззрения железнодорожников.

Особое отношение в компании к семьям работников. Поскольку семья – это одна из главных ценностей для железнодорожников, в компании сложился системный подход к поддержке семей-



# Преемственность



## Основные железнодорожные традиции

<p><b>СОХРАНЯТЬ преемственность и уважать заслуги</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>забота о ветеранах</li> <li>трудовые железнодорожные династии</li> <li>признание заслуг работников</li> <li>сохранение исторического наследия</li> </ul>	<p><b>ПЕРЕДАВАТЬ знания и опыт</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>наставничество и передача опыта</li> <li>подготовка кадров (в том числе в вузах, колледжах, техникумах, УЦПК, Корпоративном университете)</li> </ul>	<p><b>ПОМОГАТЬ другим</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>волонтерство</li> <li>благотворительность (в том числе поддержка нуждающихся, детей-сирот)</li> </ul>	<p><b>СОСТЯЗАТЬСЯ и побеждать</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>организация соревнований трудовых коллективов и работников, конкурсов профессионального мастерства</li> <li>поддержка рационализаторской и новаторской деятельности</li> </ul>
<p><b>УКРЕПЛЯТЬ культурные и духовно-нравственные ценности</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>обеспечение культурного и творческого развития работников ОАО «РЖД»</li> <li>патриотическое воспитание</li> <li>служение Отечеству и ответственность за его судьбу</li> </ul>	<p><b>ПОДДЕРЖИВАТЬ семьи железнодорожников</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>укрепление традиционных семейных ценностей</li> <li>проведение семейных мероприятий</li> <li>организация отдыха и оздоровления семей железнодорожников</li> <li>совершенствование условий труда, отдыха и социальной поддержки женщин</li> </ul>	<p><b>ЗАБОТИТЬСЯ о здоровье</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>популяризация спорта и здорового образа жизни, профессионального и личного развития всей команды и каждого работника</li> <li>железнодорожная медицина</li> </ul>	

ного благополучия. Это дополнительные льготы и гарантии, инвестиции в социальную инфраструктуру, а также культурно-просветительская деятельность и проведение семейных фестивалей, праздников и других активностей, в которые вовлечены все поколения. В этом году компания присоединилась к всероссийскому Году семьи – по всей сети планируется провести ряд собственных тематических мероприятий, особое внимание уделяя многодетным семьям работников компании.

Нельзя оставить без внимания серьезное отношение железнодорожников к здоровью – здесь

свою роль играют и отраслевая медицина, и приверженность работников компании к здоровому образу жизни, любовь к спорту.

В марте генеральным директором – председателем правления ОАО «РЖД» Олегом Белозёровым был утверждён масштабный план внутренних коммуникационных мероприятий тематического года. Всего в нём 42 инициативы.

Как рассказали в Центре бренда работодателя и развития человеческого капитала, план мероприятий структурирован по двум блокам – это общие мероприятия по популяризации желез-

нодорожных традиций, а также мероприятия по каждому из семи направлений.

Например, в направлении «Сохранять преемственность и уважать заслуги» среди новых инициатив – проект «Молодёжь для ветеранов. Ветераны для молодёжи», в рамках которого планируется создание альманаха о выдающихся железнодорожниках, встречи с ветеранами и оказание им адресной помощи. Цикл встреч уже стартовал. На первом мероприятии проекта председатель Объединённого учёного совета ОАО «РЖД» Борис Лapidус рассказал о реформировании железнодорожного транспорта, о стратегии развития отрасли, поделился личным опытом.

В середине апреля в Корпоративном университете РЖД состоялась встреча сотрудников компании и студентов Российского университета транспорта с последним в истории министром путей сообщения СССР Леонидом Матюхиным. «Наша задача – передать опыт молодёжи. Но навязывать его – некрасиво и бесполезно. Я не сторонник заставлять делать то, что делали раньше мы. Но показать и рассказать об этом нужно. Для меня очень ценны такие встречи. Важно знать ваше мнение о жизни – вчерашней, сегодняшней, будущей», – сказал на встрече Леонид Матюхин.

Состоится конкурс «Династии железнодорожников». В нём три номинации: «Старейшая династия», «Династия в истории» и «Преемственность поколений». Победителей конкурса выберут из тех, кто подаст информацию о своей династии в единый реестр.

В этом году по всей сети пройдёт серия мероприятий по развитию профессионального, управленческого и молодёжного наставничества. А железнодорожная традиция «Состязаться и побеждать» найдёт наиболее яркое проявление в соревнованиях трудовых коллективов в 500 региональных этапах второго чемпионата профессионалов ОАО «РЖД». «Мы движемся вперёд, поскольку опираемся на то, что нас объединяет, даёт смысл жизни и отражает нашу идентичность, – отметил начальник Департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Сергей Саратов. – Наши традиции находят отражение в ежедневных делах и поступках работников компании. Этот культурный код – наше общее достояние, которым нужно дорожить. План внутренних коммуникационных мероприятий позволит сфокусироваться на укреплении и популяризации наших традиций, подчеркнёт общность железнодорожников по всей стране».

Виктория Гаджиева

**Мы движемся вперёд, поскольку опираемся на то, что нас объединяет, даёт смысл жизни и отражает нашу идентичность. Наши традиции находят отражение в ежедневных делах и поступках работников компании**



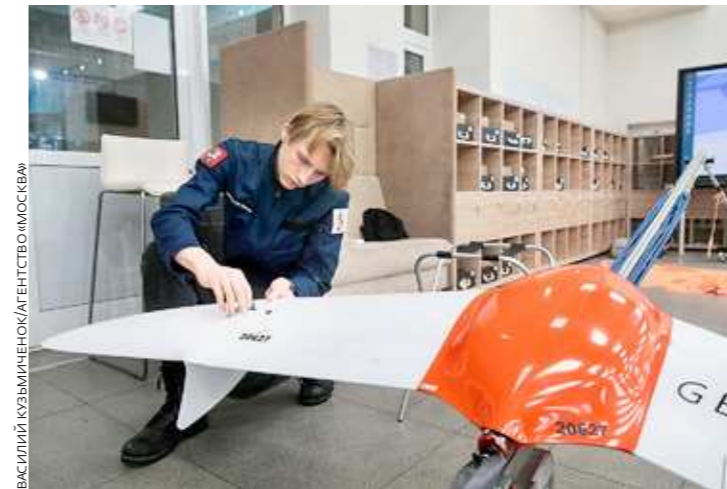




СЕРГЕЙ КИСЕЛЁВ/АГЕНТСТВО «МОСКВА»

## Полёт без пилота

РУТ (МИИТ) обучит операторов дронов



ВАСИЛИЙ КУЗЬМИЧЕНКО/АГЕНТСТВО «МОСКВА»



ВАСИЛИЙ КУЗЬМИЧЕНКО/АГЕНТСТВО «МОСКВА»



ВАСИЛИЙ КУЗЬМИЧЕНКО/АГЕНТСТВО «МОСКВА»

**О**течественные вузы начали обучать специалистов в области эксплуатации беспилотных авиационных систем. Соответствующие программы подготовки появились в том числе в Российском университете транспорта (МИИТ).

С 1 января этого года в России заработал национальный проект «Беспилотные авиационные системы» (БАС). В него включён федеральный проект «Кадры для беспилотных авиационных систем», в соответствии с которым планируется уже в этом году подготовить не менее 100 тыс. работников для различных сфер разработки и применения БАС. А к 2030 году их число должно увеличиться до 1 млн специалистов.

Сегодня операторы беспилотных летательных аппаратов востребованы в таких отраслях, как нефтегазодобыча, строительство, экология, логистика, сельское и лесное хозяйство, транспорт. Дроны широко используются для картографической съёмки, телепередач, рекламы, метеорологических наблюдений, грузоперевозок, мониторинга безопасности на объектах и в городе, наблюдения за протяжёнными объектами (железными дорогами и линиями электропередачи). Подготовка кадров для работы с БАС – важная задача, решение которой возложено на учебные заведения страны.

В августе прошлого года министр просвещения РФ Сергей Кравцов заявил, что колледжи и техникумы начнут готовить операторов беспилотных летательных аппаратов. В ряде образовательных учреждений столицы соответствующие программы подготовки откроются в наступающем учебном году, сообщил мэр Москвы Сергей Собянин. Новые специальности будут доступны обучающимся благодаря переоснащению столичных учебных заведений.

Программы профессионального обучения и дополнительные профессиональные программы в сфере эксплуатации беспилотных авиационных систем появятся в новом учебном году и в РУТ (МИИТ). С этой целью университет заключил соглашение о сотрудничестве с ООО «Группа компаний Тихие Крылья» (объединение передовых предприятий, специализирующихся на разработке, производстве, эксплуатации и сервисной поддержке беспилотных авиационных систем).





«Соглашение открывает для университета новые возможности для подготовки кадров в сфере эксплуатации беспилотных авиационных систем. Уже с нового учебного года мы начнём обучать студентов среднего профессионального образования по данной специальности, отвечая на высокий запрос отрасли», – сообщил ректор РУТ (МИИТ) Александр Климов.

Наличие индустриального партнёра даёт студентам воз-

можность не только получить специализированные знания от профильных преподавателей и экспертов университета, но и пройти практику на территории ГК «Тихие Крылья» в Москве и Санкт-Петербурге. «Это соглашение является важным шагом в нашем стремлении к построению сильной и конкурентоспособной беспилотной авиационной отрасли в России. Мы уверены, что совместные усилия университета и ГК «Тихие Крылья» приве-

дут к росту качества образования и инновационным достижениям в области беспилотной авиации. Сотрудничество с университетом позволит нам не только обеспечить студентов необходимыми знаниями и навыками, но и расширить сферу наших индустриальных возможностей. Гордимся тем, что студенты смогут пройти практику в нашей компании. Это даст им ценный опыт и поможет лучше понять суть и сложности работы в данной сфере», – отметил

**Выпускники программы будут обладать знаниями и навыками в области управления и эксплуатации БАС, их технического обслуживания, а также обнаружения и устранения неисправностей беспилотной авиационной системы**

генеральный директор ГК «Тихие Крылья» Антон Мохначев.

Подготовка будущих специалистов будет организована на базе Академии гражданской авиации РУТ (МИИТ). Слушатели пройдут обучение по программе среднего профессионального образования (специальность «эксплуатация беспилотных авиационных систем»). Срок обучения составит два года.

Выпускники программы будут обладать знаниями и навыками в области управления и эксплуатации БАС, их технического обслуживания, а также обнаружения и устранения неисправно-

## Непрерывное обучение

Обучение кадров в сфере эксплуатации беспилотных авиационных систем в РУТ (МИИТ) носит комплексный характер. Вуз включён в пилотный проект по созданию системы непрерывной подготовки специалистов БАС (постановление, утверждающее правила реализации данного проекта, в марте подписал председатель правительства Михаил Мишустин).

Цель пилотного проекта – создать систему непрерывной подготовки специалистов в сфере разработки и производства беспилотников, а также эксплуатации летательных аппаратов весом до 30 кг. В рамках

(МИИТ) примет участие в разработке порядка проведения квалификационного экзамена и организует его проведение на территории вуза. Кроме того, РУТ (МИИТ) по договору с Университетом 2035 реализует основные сетевые программы профессионального обучения и дополнительные профессиональные программы.

«Для Российского университета транспорта очень значимо стать участником пилотного проекта, который способствует подготовке системы повышения квалификации специалистов активно развивающейся отрасли беспилотных авиационных систем.

**Цель пилотного проекта – создать систему непрерывной подготовки специалистов в сфере разработки и производства беспилотников, а также эксплуатации летательных аппаратов. Планируется разработать учебные программы в области беспилотных систем**

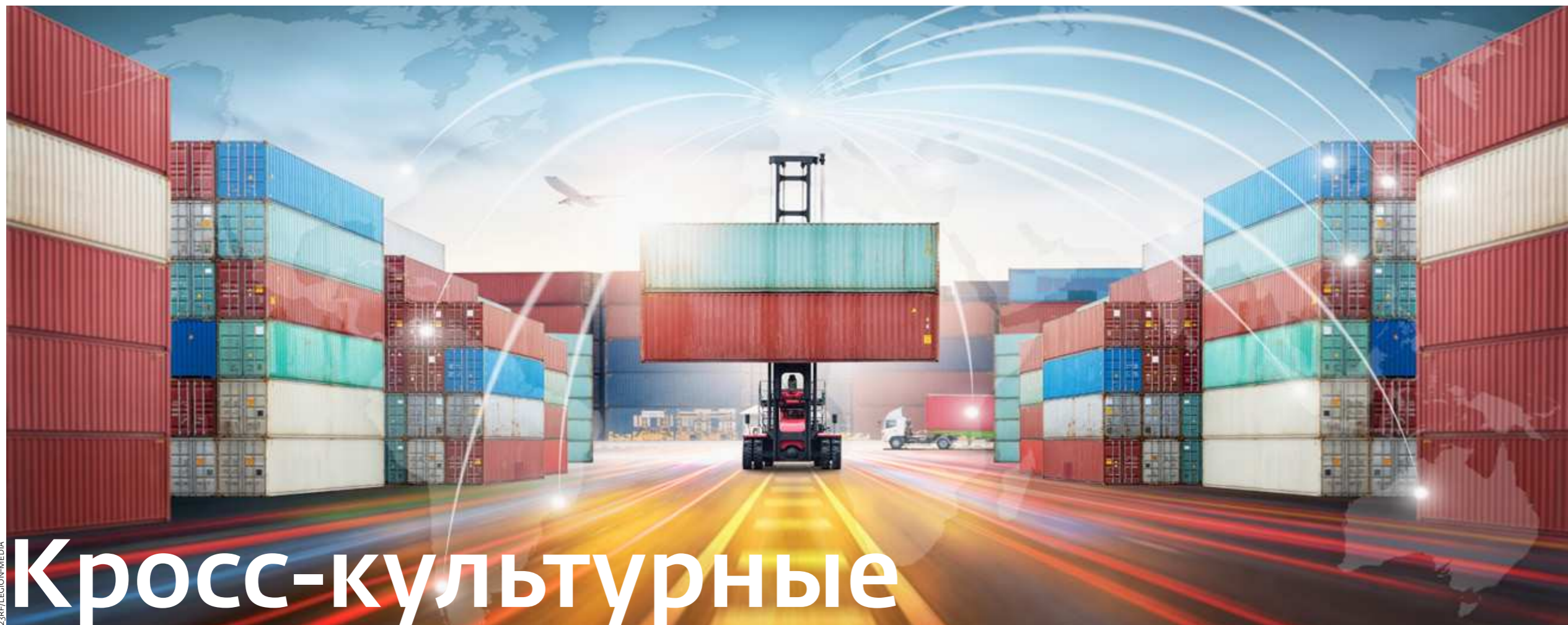
стей беспилотной авиационной системы. Они смогут работать с техническими средствами и оборудованием, используемым для управления полётом беспилотного летательного аппарата. Также они научатся осуществлять полётную программу, осуществлять дистанционное пилотирование, использовать бортовые системы регистрации полётных данных, собирать и передавать информацию (включая системы фото- и видеосъёмки), проверять оборудование.

пилота, который стартовал в апреле этого года и продлится до конца 2029 года, планируется разработать учебные программы в области беспилотных систем, а также протестировать механизмы обучения и аттестации слушателей по этим программам. Разработчиком программ обучения стала АНО «Университет Национальной технологической инициативы 2035». В числе соавторов новых программ – эксперты ведущих индустриальных предприятий и представители российских вузов. Так, РУТ

После утверждения Министерством транспорта РФ порядка аккредитации центров проведения экзамена и норм его проведения мы организуем при университете экзаменационную комиссию, которая будет утверждать решения центров проведения экзамена. В дальнейшем совместно с Университетом 2035 и центрами проведения экзамена РУТ будет контролировать уровень квалификации специалистов БАС», – рассказал Александр Климов.

Юлия Антич





## Кросс-культурные специалисты

РУТ (МИИТ) подготовит логистов-международников

**Ш**о прогнозам экспертов НИУ «Высшая школа экономики» и ПАО «Сбербанк», специалист в сфере логистики станет одной из самых востребованных профессий на ближайшие годы. Об этом свидетельствует анализ трендов мирового научно-технологического развития и изменений международного и российского рынка тру-

да. Предвосхищая кадровый запрос транспортной отрасли, отраслевые вузы открывают новые программы для подготовки логистов, в том числе со знанием международных рынков.

### Обучение профессионалов

Транспортные компании активно переходят от базовой перевозки грузов к предоставлению комплексных услуг «от двери до двери», формируя глобальные логи-

стические цепочки. Для развития этого направления предприятиям требуются грамотные специалисты в сфере логистики.

Логист – это специалист, который организует и координирует доставку товаров от производства до точек реализации. Функционал такого работника включает планирование, организацию и контроль транспортировки грузов.

Подготовкой квалифицированных логистов для транспортной отрасли в настоящее время активно занимаются железнодорожные вузы. Так, например, в Иркутском государственном университете путей сообщения организована подготовка специалистов по программе «Менеджмент: логистика и управление цепями поставок», в Омском государственном уни-

верситете путей сообщения реализуется программа подготовки по специальности «логистика в транспортных системах», в Ростовском государственном университете путей сообщения студенты могут пройти обучение по специальности «транспортный бизнес и логистика», в Петербургском государственном университете путей сообщения императора Александра I открыта бакалаврская программа по профилю «Логистика» (направление подготовки «Менеджмент»), в Сибирском государственном университете путей сообщения организован набор на программу бакалавриата «Логистика и управление цепями поставок» (направление подготовки «Менеджмент»).

Учитывая современные тренды, транспортные вузы своевременно обновляют и открывают «точечные» программы в сфере логистики под запрос бизнес-партнёров. Так, беря в расчёт рост объёмов перевозок по железнодорожной сети в восточном направлении, в наступающем учебном году в Российском университете транспорта откроется новая магистерская программа «Международная грузовая логистика». Её совместно разработали Институт международных транспортных коммуникаций РУТ (МИИТ) и Транспортная группа FESCO. Программа утверждена учёным советом вуза и включена в учебный план 2024/25 года.

Обучение будущих магистров рассчитано на четыре учебных семестра, на протяжении которых слушатели будут учиться определять оптимальные маршруты перевозки между странами и ставки для различных категорий грузов, оценивать перспективность транспортной инфраструктуры государств с точки зрения привлекательности выстраивания маршрутов с российскими пунктами, оформлять документацию с использованием современных цифровых решений.

Также им предстоит выполнять реальные кейсы и задания по планированию и организации перевозок, исследованию зарубежных рынков для принятия решения о перспективности маршрута. «Преимуществом данной программы является её практико-ориентированность, нацеленность на решение задач сегодняшнего дня с учётом текущей обстановки. С развитием наших международных сервисов, увеличением числа стран присутствия FESCO наращивает и работу по подготовке профессиональных кадров для



# Образование



сферы логистики, флота. Она включает профориентационные мероприятия для школьников, взаимодействие с профильными учебными заведениями. Важную роль в этом процессе играет наше сотрудничество с РУТ (МИИТ) как ведущим транспортным вузом страны», – отметил вице-президент по линейно-логистическому дивизиону Транспортной группы FESCO Герман Маслов.

Преподавать базовые практико-ориентированные дисциплины и проводить практические занятия будут действующие сотрудники российских и зарубежных транспортно-логистических компаний, международных организаций, органов государ-

ственной власти различного уровня. «Для университета крайне важно оставаться в тесном сотрудничестве с бизнес-компаниями, только так можно обеспечить качественную подготовку востребованных специалистов. Формат корпоративных магистратур, где у каждой магистратуры есть индустриальный партнёр, – одно из ключевых направлений в работе вуза, которое уже доказало свою эффективность. Кроме того, в нашем университете реализуется формат практико-ориентированного обучения, мы даём не только знания и умения, но и опыт проектной деятельности, что в свою очередь требует системного сотрудничества с предприятиями,

**Преподавать базовые практико-ориентированные дисциплины и проводить практические занятия будут действующие сотрудники российских и зарубежных транспортно-логистических компаний, международных организаций, органов государственной власти**

которые видят в студентах свой ближайший кадровый резерв», – подчеркнул первый проректор РУТ (МИИТ) Владимир Тимонин.

## Погрузить в работу

Для более качественной подготовки будущих логистов учебные заведения развивают соответствующую инфраструктурную базу. В частности, в конце декабря прошлого года в РУТ (МИИТ) состоялось торжественное открытие учебного класса для знакомства студентов с современными технологиями и лучшими методиками управления логистикой. Проект реализован совместными усилиями РУТ (МИИТ) и ведущей компании в области интеллектуального управления логистическими процессами AXELOT. Ранее на полях III Международной научно-практической конференции «Цифровые технологии транспорта и логистики» партнёры заключили соглашение о сотрудничестве в области подготовки кадров.

Новый учебный класс AXELOT LAB предназначен для изучения и отработки задач, основанных на реальных кейсах. Будущие специалисты смогут приобрести навыки владения специализированными информационными системами, а также решения практических задач с использованием современного складского оборудования. В классе лаборатории студентам будут доступны все инструменты для погружения в среду, максимально схожую с реальной, – это моноблоки с развёрнутыми на них системами класса WMS и TMS, терминалы сбора данных, принтер для печати этикеток и стеллажи.

«Слушатели научатся ориентироваться в специализированных информационных системах, узнают о роботизации логистических процессов и других мировых трендах. Также у студентов сформируется понимание промышленного применения изучаемых программ», – подчеркнули в РУТ (МИИТ).

Юлия Антич

**Слушатели научатся ориентироваться в специализированных информационных системах, узнают о роботизации логистических процессов и других трендах**







## Запрос рынка труда

Студенты-транспортники учатся передовым IT-технологиям

**В** современных реалиях наличие цифровых навыков – весомое конкурентное преимущество специалистов на рынке труда. Чтобы повысить уровень IT-знаний будущих работников транспортной отрасли, в отраслевых вузах действуют цифровые кафедры. Там одновременно с основной специальностью можно получить дополнительную квалификацию по IT-профилю.

### Современная кафедра

Проект «Цифровые кафедры» – часть госпрограммы «Приоритет-2030». Он направлен на получение студентами дополнительной квалификации по IT-профилю. Обучение ведётся по дополнительным профессиональным программам и программам переподготовки, оно бесплатное и даёт возможность выпускникам по окончании университета получить второй диплом – о квалификации в IT-сфере.

Цифровые кафедры сегодня действуют на базе ряда университетов, в том числе в двух отраслевых вузах – Российском университете транспорта (МИИТ) и Петербургском государственном университете путей сообщения Императора Александра I (ПГУПС). В числе партнёров проекта – ОАО «РЖД», ПАО «Сбербанк», ФГУП «ЗащитаИнфоТранс», АО «ВНИИЖТ», АО «АВЭКС» и другие компании.

«Цифровые кафедры – драйвер изменений. Это локальный проект, который даёт возможность внедрять изменения в дополнительном профессиональном образовании: модели проектного управления, новые образовательные технологии, модели работы с бизнес-партнёрами. Помимо конкретных результатов, а именно подготовленных специалистов, которые выходят в отрасль с цифровыми компетенциями, это позволяет ещё и внедрять изменения в целом в университете, – рассказал руководитель проекта «Цифровые кафедры» РУТ (МИИТ) Виталий Борщ. – Наши якорные заказчики и партнёры заинтересованы в том, чтобы выпускники получали навыки пользования отраслевыми или корпоративными IT-системами и решениями уже в университете, чтобы не надо было обучать их этому на рабочем месте. Наша задача, чтобы цифровые кафедры усиливали будущего инженера в его профессии за счёт навыков пользования «цифрой».

### Меню программ

В РУТ (МИИТ) на цифровой кафедре можно пройти обучение по нескольким программам: «Предиктивная аналитика».



# Образование



АЛЕКСАНДР САВЕРКИН/ИД «ГУДО»

ка в транспортных задачах» (по итогам обучения выпускники смогут стать технологами в составе IT-команды, работающей над решением задач предиктивной аналитики); «Технологии информационного моделирования в транспортном строительстве» (слушатели научатся создавать ТИМ-модели и работать со строительной документацией, созданной в стандартах информационного моделирования); «1С-разработчик» (цель обучения – получение компетенций, необходимых для выполнения нового типа задач профессиональной деятельности в сфере разработки и сопровождения программного обеспечения); «Основы разработки и управления IT-проектами

для транспорта и логистики» (программа подразумевает углублённое изучение современного стека технологий с получением квалификации «менеджер в подразделениях (службах) компьютерного обеспечения»); «Искусственный интеллект и машинное обучение» (слушатели сконцентрируются на изучении последних достижений в сфере искусственного интеллекта для транспортной отрасли); «Аналитик данных» (выпускники получат навыки разработки и визуализации дашбордов, научатся работать с большими объёмами данных, использовать различные инструменты и программные средства для их визуализации).

**Цифровые кафедры – драйвер изменений. Это локальный проект, который даёт возможность внедрять изменения в дополнительном профессиональном образовании: модели проектного управления, новые образовательные технологии, модели работы с партнёрами**

Срок обучения по этим образовательным программам – от 9 до 15 месяцев. Подготовка проходит в офлайн- и онлайн-формате, слушатели имеют возможность поработать в проектных командах, а также пройти практику в транспортных и IT-организациях. По итогам обучения выпускники презентуют квалификационные работы. Так, в прошлом году слушатели поработали над созданием и исследованием интеллектуальной системы мониторинга отзывов на IT-продукцию, программы на Python с целью доставки продукции с наименьшими затратами, чат-бота искусственного интеллекта для решения реальных задач отрасли. Одна из работ была посвящена разработке требований к внедрению умного контейнера – это уникальное IT-решение призвано помочь автоматизировать до 70% ручного труда за счёт разработки подси-

стами платформы 1С: предприятие» (программа даёт представление о бизнес-процессах предприятия, а также возможностях их автоматизации в цифровой экосистеме 1С); «Технологии Интернета вещей» (слушатели получают навыки практической работы с микропроцессорной техникой, телекоммуникационными устройствами, датчиками и исполнительными механизмами), «Системы автоматизированного проектирования для транспортной отрасли» (цель программы – изучение работы различных систем проектирования отечественного производства); «Менеджмент цифровых продуктов» (программа подойдёт для тех, кто хочет понимать особенности создания, продвижения и получения прибыли от цифровых продуктов).

«Почему цифровая кафедра важна для всех? Здесь не просто изучают теорию, а получают

**Здесь не просто изучают теорию, а получают реальные практические навыки, которые пригодятся не только в учёбе, но и в будущей карьере. Обучение на цифровой кафедре открывает двери к успешной карьере в сфере цифровых технологий**

тем программного обеспечения (маркировки и идентификации контейнеров, мониторинга их местоположения и размещения в грузовом терминале, а также автоматизированного внесения больших объёмов информации).

В ПГУПСе обучение на цифровой кафедре ведётся по таким программам, как «Интеллектуальные технологии на железнодорожном транспорте» (обучение проектированию систем искусственного интеллекта и их использованию на железнодорожном транспорте); «Маркетинг и коммуникации в цифровой среде» (программа предназначена для слушателей, желающих научиться рекламировать и продвигать товары и услуги в цифровой среде); «Автоматизация бизнес-процессов сред-

реальные практические навыки, которые пригодятся не только в учёбе, но и в будущей карьере. Мы следим за трендами в мире цифровых технологий и обновляем программы обучения соответствующим образом. Обучение на цифровой кафедре открывает двери к успешной карьере в сфере цифровых технологий», – рассказали в ПГУПСе.

Новый набор слушателей приступит к обучению на цифровых кафедрах в наступающем учебном году. После успешного завершения обучения выпускники получают дипломы о профессиональной подготовке по освоенному IT-направлению.

ИГУП/ИСУ

Юлия Антич





## Ген делится информацией



Железнодорожники получают паспорта здоровья

**Ш**ерсонифицированный подход к сохранению здоровья работников и профилактика заболеваний, основанная на индивидуальных генетических

особенностях, являются одними из важнейших направлений, которые развивают в сети «РЖД-Медицина».

### Передача по наследству

Специалистам известно минимум о 5 тыс. наследственных болезней. Гены также могут влиять на предрасположенность к занятию

определёнными видами спорта, на переносимость некоторых продуктов питания и лекарственных препаратов, усвоение витаминов и микроэлементов, могут формировать привычки и пищевые пристрастия.

Самое полное генетическое исследование, которое выявля-

**Для каждого участника проектов с высоким риском развития заболеваний будет разработан отдельный трек необходимых исследований и консультаций врачей для предупреждения развития заболевания и своевременности лечения**

ет максимальное количество возможных генетических изменений, проводится методом секвенирования всего генома человека. «Это позволяет прогнозировать развитие и своевременно предотвращать многочисленные заболевания, корректировать образ жизни и систему питания, что в конечном итоге поможет увеличить продолжительность и повысить качество жизни», – рассказала «Пульту управления» начальник Центральной дирекции здравоохранения ОАО «РЖД» (ЦДЗ), руководитель сети клиник «РЖД-Медицина» Елена Жидкова.

В прошлом году, который был объявлен в РЖД Годом здоровья, в компании провели полномасштабное секвенирование 2 тыс. сотрудников, в первую очередь молодых работников локомотивных бригад, диспетчеров с первой группой здоровья, то есть не имеющих выявленных заболеваний.

Каждый участник проекта сдал кровь для анализа, заполнил специальную анкету. Далее в специальной лаборатории было выполнено высокопроизводительное секвенирование ДНК всех участников с последующим анализом полученной информации: поиском генов, мутаций, связанных

с заболеваниями или факторами риска.

«И на сегодня эта работа закончилась, в настоящее время для каждого участника проводится формирование генетического паспорта здоровья», – сообщили в ЦДЗ. В документе будет представлен раздел: носительство наследственных заболеваний, предрасположенность к онкологическим заболеваниям, риски сердечно-сосудистых и многих других заболеваний, особенности реакций организма на лекарственные препараты, рекомендации по их дозировке.

Также будет содержаться информация об индивидуальных потребностях в белках, жирах и углеводах, непереносимости глютена и лактозы. В паспорте железнодорожник найдёт рекомендации по наиболее эффективному режиму тренировок и оптимальному уходу за собой. Как бонус – указание наиболее генетически близких народов.

По словам Елены Жидковой, такой подробный отчёт о состоянии здоровья позволит с максимальной точностью проводить диагностику и подбирать программу лечения, давать рекомендации по коррекции питания и образа жизни с

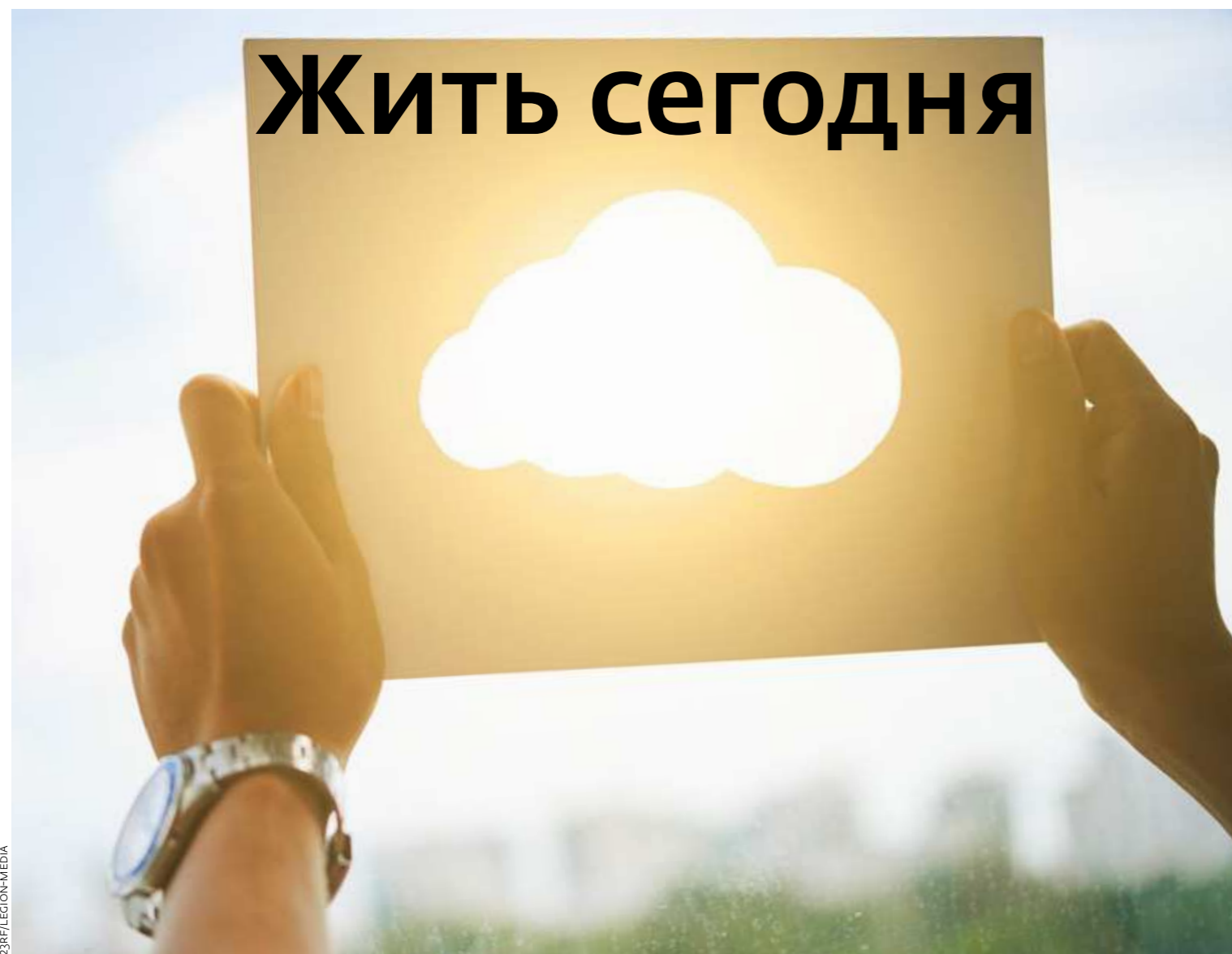
учётом индивидуальных генетических особенностей пациента.

### Защита сердца

По данным статистики, ежегодно в России внезапно умирают более 200 тыс. человек. Наиболее часто причиной являются жизнеугрожающие нарушения сердечного ритма. В ОАО «РЖД» закончен ещё один пилотный проект по разработке метода выявления генетических факторов риска внезапной сердечной смерти (ВСС). Была разработана специальная диагностическая генетическая панель на 79 генов, достоверно ассоциированных с риском развития ВСС. В ЦДЗ уточняют, что уже проведена оценка 270 работников с различными сердечно-сосудистыми заболеваниями и из группы с высоким риском ВСС. У 15 пациентов были выявлены мутации высококлассной патогенности. «Но на самом деле наша работа только начинается. Для каждого участника проектов с высоким риском развития заболеваний будет разработан отдельный трек необходимых исследований и консультаций врачей для предупреждения развития заболевания и своевременности лечения», – подчеркнула Елена Жидкова.

Виталий Маслюк





## Как перестать откладывать реализацию мечты

**О**чень часто люди откладывают жизнь на потом в ожидании «настоящей жизни»: надо только подождать или накопить определённую сумму денег. Но при этом многие не видят, что время уходит. Почему так бывает и как начать жить в настоящем, разбирался «Пульс управления».

Термин «сценарий отложенной жизни» ввёл доктор психологических наук, профессор Владимир Серкин. Для описания этого состояния он проанализировал особенности мышления жителей Дальнего Востока. В советские годы люди, живущие на Севере или Дальнем Востоке, копили деньги и готовились к комфортной жизни в каком-нибудь южном регионе. Очень часто такое ожидание растягивалось на десятилетия, а парад-

ный сервис так и оставался пылиться на полке до лучших времён.

В своих научных работах Владимир Серкин подметил, что это явление описывал и английский писатель Редьярд Киплинг. Англичане, которые временно проживали в Индии, считали, что «настоящая жизнь» будет, когда они вернутся в Англию.

Владимир Серкин описывает три типа этого состояния – «рабочий», «родительский» и «кредитный».

Под «рабочим» типом психолог подразумевает, что человек откладывает отдых или создание семьи до получения высокой должности или увеличения зарплаты.

«Родительским» типом считается, когда вся жизнь вертится вокруг ребёнка.

«Кредитный», или «ипотечный», тип представляет собой состояние, когда человек ограничивает себя во

события, не умеете радоваться, готовитесь к чёрному дню и сами ищете какие-то препятствия на пути к своей цели, то надо обратить внимание на это состояние.

Психотерапевт Фёдор Щербаков в своей книге «Синдром отложенной жизни. Как стать счастливым сегодня?» говорит, что если в жизни что-то не устраивает, то нужно сначала определить причину. Возможно, человека не устраивает род занятий, образование, город проживания, личная жизнь и так далее. Но бывает так, что человек не устраивает сам себя. Это как раз не повод ждать, а причина действовать. Автор предлагает читателю составить план, чтобы начать менять реальность в нужную сторону. Для этого необходимо сформулировать цель, разделить её на задачи и постепенно их выполнять. Важно отметить, что для достижения цели нужно ставить временные рамки, чтобы процесс не затянулся на годы. Но самое главное – нельзя забывать

*В своих научных работах Владимир Серкин подметил, что это явление описывал английский писатель Редьярд Киплинг. Англичане, которые временно проживали в Индии, считали, что «настоящая жизнь» будет, когда они вернутся в Англию*

всём и откладывает покупки, развлечения, путешествия, отдых до выплаты кредита за квартиру или дачу.

«Сценарий отложенной жизни» негативно влияет на все сферы жизни. Он может довести до невроза и депрессии. Эксперт в области саморазвития и личностного роста Артём Лак считает, что это одна из причин неудач человека. «Из-за страха и лени люди предпочитают витать в облаках, вместо того чтобы действовать. В результате цель так и остаётся просто несбыточной мечтой в ожидании «лучших времён». Если после постановки цели человек в течение 72 часов не начнёт предпринимать действий по её достижению, то шансы когда-нибудь достичь её составляют менее 5%», – отмечает он.

Определить, есть ли у вас «сценарий отложенной жизни», легко. Если вы постоянно ожидаете какого-то

о маленьких жизненных радостях. Он рекомендует больше общаться с близкими и акцентировать внимание на приятных мелочах. «Чтобы достичь цели, её необходимо чётко сформулировать. Чёткая формулировка необходима, чтобы понимать, к чему стремиться. Например, такие цели, как «стать богатым» или «стать счастливым», абсолютно бесполезны в плане достижения. Человек никогда их не достигнет, так как сам не осознаёт чётких критериев богатства и счастья. Любая цель должна иметь абсолютно чёткие и измеримые критерии. Для этого можно воспользоваться методом SMART, который определяет пять критериев постановки целей: конкретность, измеримость, достижимость, значимость и ограниченность по времени», – говорит Артём Лак.

Дарья Чикиркина





ВАЛЕРИЙ ХРИСТОФОРОВ/ТАСС

## Первопроходцы БАМа

Стартовали с Ярославского вокзала 27 апреля 1974 года

**В** апреле этого года исполняется ровно полвека с начала реализации одного из самых грандиозных проектов советской эпохи – строительства Байкало-Амурской магистрали. Железной дороги, ставшей символом своего времени и судьбы целого поколения.

23 апреля 1974 года в Москве, в Кремлёвском дворце съездов, торжественно открылся XVII съезд Всесоюзного ленинского коммунистического союза молодёжи (ВЛКСМ). Событие очень знаменательное, ведь отмечался полувековой юбилей присвоения организации имени Ленина. Более 4700 делегатов из всех союзных республик, международные делегации из братских социалистических стран. В президиуме кроме

собственно комсомольских руководителей присутствует практически всё руководство Коммунистической партии и советского государства во главе с генеральным секретарем ЦК КПСС Леонидом Ильичом Брежневым. Он и открывал съезд своим приветственным словом. Далее с отчетным докладом выступил первый секретарь ЦК ВЛКСМ Евгений Тяжельников. Одним из запоминающихся событий культурной программы стала встреча с создателями телевизионной экранизации романа Николая Островского «Как закалялась сталь», вышедшей буквально накануне съезда и имевшей огромный зрительский успех, и Владимиром Конкиным, сыгравшим роль Павла Корчагина.

Всё это стало предисловием к главному – решению об участии комсомольцев в строительстве БАМа и об объявлении этого проекта Всесоюзной ударной комсомольской стройкой.

«БАМ! Едва слетев с газетных страниц, это слово набатом прозвучало над страной, и тысячи молодых сердец забились в унисон с ним. БАМ – это Байкало-Амурская магистраль, БАМ – это 3 тыс. км нехоженой тайги, гор и болот. БАМ – это индустриальный расцвет непотревоженных мест, БАМ – это подвиг, на который партия призвала комсомол, – писал корреспондент «Гудка» Валерий Дранников. – В ЦК ВЛКСМ мне сказали, что число заявлений с просьбой направить на строительство Байкало-Амурской магистрали перевалило уже за 50 тыс. А они всё идут и идут – эти заявления, написанные молодыми крепкими руками, со словами простыми, как удар сердца: «Хотим на БАМ». Я знаю, с каким нетерпением будут ждать ребята ответа из райкомов, с каким волнением будут брать они в руки скромные листки комсомольских путёвок. Мне рассказывали об этом нетерпении и волнении те, кому посчастливилось получить их первыми. Счастливчиков (а именно так они себя и называют) – 600 человек из РСФСР, Грузии, Узбекистана, Армении, Украины, Литвы... Впрочем, перечислять нет нужды. Каждая республика послала лучших своих ребят в первый комсомольский отряд строителей БАМа». Прямо с торжественного закрытия XVII съезда ВЛКСМ, 27 апреля 1974 года,



ТАСС



ВАЛЕРИЙ ХРИСТОФОРОВ/ТАСС



ВИКТОР МАРИКОВСКИЙ/ТАСС



ВЛАДИМИР МАТВИЕВСКИЙ/ТАСС



# История



ЭДГАР БРЮЖАНЕНКО/ТАСС

АНАТОЛИЙ ШЛЯХОВ/ТАСС

поезд с первопроходцами отправился с Ярославского вокзала.

Через несколько суток поезд привёз комсомольцев первого отряда в Тайшет, где железная дорога раздваивалась: северная её часть была БАМом, южнее проходил Транссиб. Здесь бойцов разделили на две группы. Одни отправились в Усть-Кут, другие – в посёлок Тындинский. Они должны были вести строительство магистрали навстречу друг другу.

Строго говоря, история магистрали началась на 90 лет раньше. Ещё в 1888 году Русское техническое общество приступило к обсуждению проекта строительства грандиозной по протяжённости железной дороги через всю Восточную Сибирь, через северную оконечность Байкала до Тихого океана. Уже в следующем году была организована научно-изыскательская экспедиция

под руководством полковника Генштаба Волошинова и инженера Прохасько с целью на месте выяснить возможность строительства и в случае положительного решения составить примерный его план. Участники экспедиции прошли 1000 км от Усть-Кута до реки Муи. Вывод был категоричным. Полковник Волошинов писал в рапорте: «...проведение железнодорожной линии по этому направлению оказывается безусловно невозможным в силу одних только технических затруднений, не говоря уже о других соображениях». Но члены экспедиции предложили альтернативный вариант, и уже в 1891 году было начато строительство Транссибирской железнодорожной магистрали.

Однако и от идеи строительства более короткого и стратегически более выгодного северного пути всё-таки не отказались. В 1911 и 1914 годах

## В 1930 году Далькрайком ВКП(б) направил в ЦК ВКП(б) и Совет народных комиссаров СССР предложения о проектировании и строительстве новой железной дороги – Байкало-Амурской магистрали

были организованы новые научно-технические экспедиции, но продвинуться в решении задачи помешали Первая мировая война и революция 1917 года. Только в 1926 году силами Отдельного корпуса Железнодорожных войск РККА была проведена уточняющая топографическая разведка местности по следам экспедиции Волошинова – Прохасько. В 1928 году был готов проект, несколько лет шло его согласование и уточнение отдельных пунктов. «В 1930 году Далькрайком ВКП(б) направил в ЦК ВКП(б) и Совет народных комиссаров СССР предложения о проектировании и строительстве новой железной дороги – Байкало-Амурской магистрали. Так впервые появилось слово «БАМ». В апреле 1932 года Совет народных комиссаров СССР принял два постановления «О строительстве Байкало-Амурской железной дороги»... и потребовал от Наркомата путей сообщения обеспечить «немедленный приступ ко всем подготовительным работам по сооружению БАМа», – писала историк БАМа Ольга Еланцева.

Планировалось, что к концу 1935 года по магистрали начнётся тестовое сквозное движение. Великая Отечественная война помешала ходу работ, к ним удалось вернуться только в 1947 году. В период с 1951 по 1958 год были запущены в эксплуатацию фрагменты будущей единой трассы.

Лишь к 1974 году было окончательно принято решение о возобновлении строительства всей трассы БАМа. Для этого были выделены финансовые средства, разработан поэтапный план, закуплена необходимая техника. Кроме комсомольских бригад со всей страны в строительстве БАМа принимали участие военнослужащие Строительных войск – их силами был построен

Восточный участок дороги от Комсомольска-на-Амуре до Тынды.

29 сентября 1984 года на 1602-м км трассы, на разъезде Балбухта, встретились двигавшиеся навстречу друг другу бригады Александра Бондаря и Ивана Варшавского. А 1 октября 1984 года на станции Куанда состоялась торжественная укладка «золотого звена» дороги. Последние 54 км на Северо-Муйском хребте были сданы в эксплуатацию 1 ноября 1989 года.

ПУЛЬТ

Дмитрий Пучков

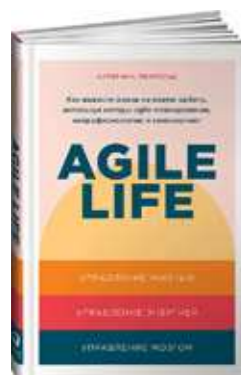


ГЕННАДИЙ ПОПОВ/ТАСС

**Каждая республика послала лучших своих ребят в первый комсомольский отряд строителей БАМа, их было 600 человек**



# Библиотека Корпоративного университета РЖД»



**КАТЕРИНА  
Ленгольд**  
«AGILE LIFE: КАК  
ВЫВЕСТИ ЖИЗНЬ  
НА НОВУЮ ОРБИ-  
ТУ, ИСПОЛЬЗУЯ  
МЕТОДЫ AGILE-  
ПЛАНИРОВАНИЯ,  
НЕЙРОФИЗИОЛОГИЮ  
И САМОКОУЧИНГ»  
Издательство  
«Альпина  
Паблишер»  
2021 год



**Алина Андреева,**  
БИЗНЕС-ТРЕНЕР  
КОРПОРАТИВНОГО  
УНИВЕРСИТЕТА РЖД

ЛИЧНЫЙ АРХИВ

„ Самое сложное в книге-тренинге Катерины Ленгольд «Agile life: как вывести жизнь на новую орбиту, используя методы agile-планирования, нейрофизиологию и самокоучинг» – только её длинное название. Эта книга о гибком подходе к жизни, ловко раскрывающемся в последовательности действий: планируй – реализуй – анализируй – восстанавливайся. Идеи, которые я взяла себе в жизнь и работу в ближайшие месяцы: 1. Более осознанно относиться к четырём уязвимым областям, из которых мы (особенно я) часто добираем недостающее время: сон, семья, спорт и мы сами как личность с нашими потребностями; 2. Разделить месяцы на спринты (отрезки в 3–4 недели), чтобы сформировать одну полезную привычку, а также каждый из дней недели посвящать одной определённой теме, например каждый вторник читать про команду и заниматься её развитием, а каждый четверг – про тренды и т.д.; 3. Все большие задачи делить на «помидорко-сессии» по 25 минут, таким образом составляя «помидорный бюджет» на день и на неделю.

Особенно порадовало простое и доступное описание структуры мозга на примере работы корпорации. Теперь я чётко понимаю, как помочь своему «директору» концентрироваться на главном и не отвлекаться на мелочи. В целом подзаголовок книги «Управление жизнью. Управление энергией. Управление мозгом» полностью себя оправдал. После прочтения появляется понимание, что вопрос «Как можно улучшить то, что уже есть сейчас?» следует задавать себе всегда.



**Александр Аузан**  
«КУЛЬТУРНЫЕ КОДЫ  
ЭКОНОМИКИ: КАК  
ЦЕННОСТИ ВЛИЯЮТ  
НА КОНКУРЕНЦИЮ,  
ДЕМОКРАТИЮ  
И БЛАГОСОСТОЯНИЕ  
НАРОДА»  
Издательство  
«АСТ»  
2022 год

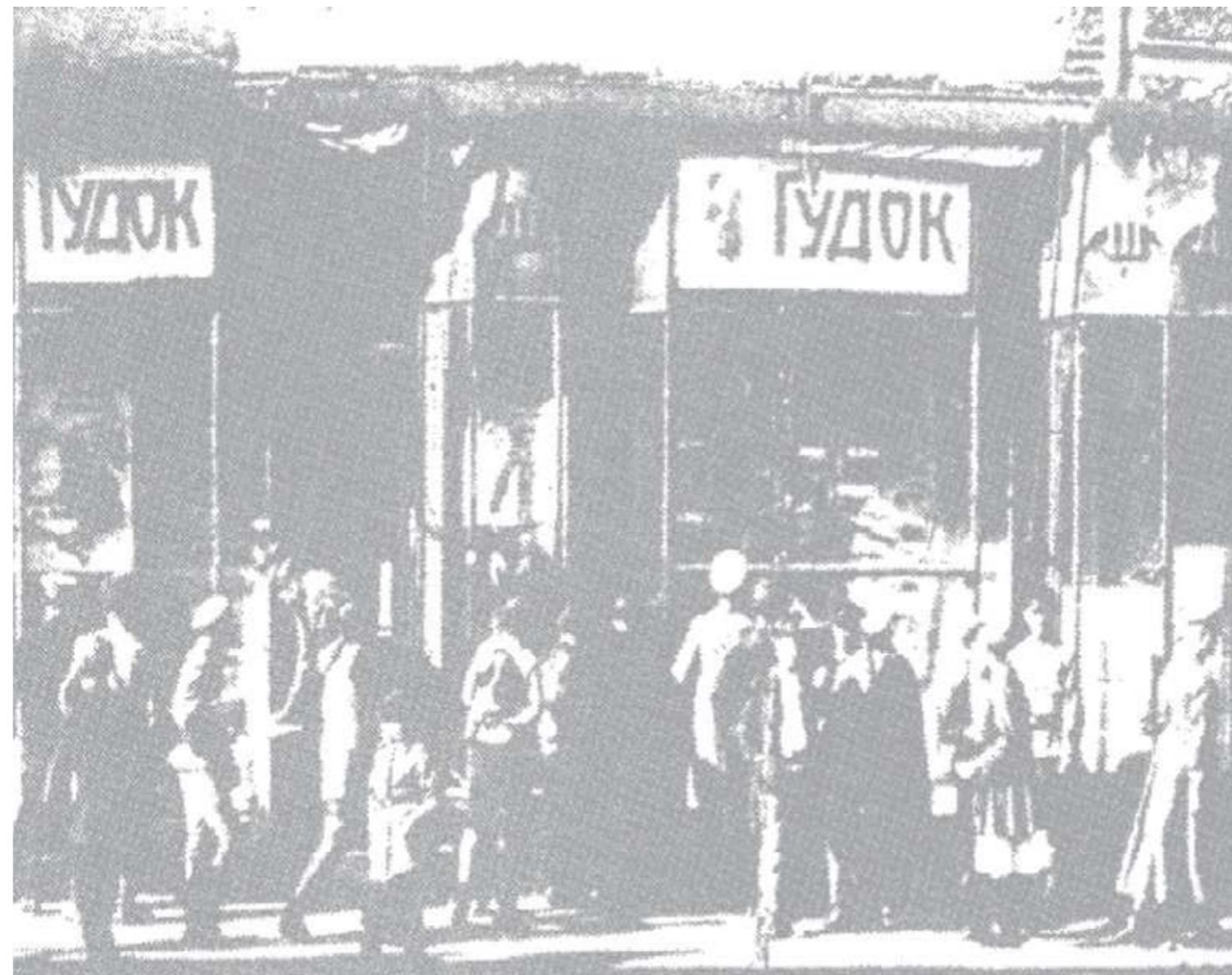


**Екатерина  
Жданова,**  
РУКОВОДИТЕЛЬ ЦЕНТРА  
РАЗВИТИЯ НАВЫКОВ  
ПЕРСОНАЛЬНОЙ  
ЭФФЕКТИВНОСТИ  
КОРПОРАТИВНОГО  
УНИВЕРСИТЕТА РЖД

ЛИЧНЫЙ АРХИВ

„ Это увлекательное исследование социокультурных факторов в экономике, проведённое деканом экономического факультета МГУ Александром Аузаном. Оно доказывает, что на благосостояние стран влияют не только технологии, наличие или отсутствие ресурсов, но и культура – ценности и поведенческие установки, которыми руководствуются люди. Каждая страна имеет свой культурный код, сложившийся под влиянием религии, истории, языка, климата, агротехники и др. Аузан анализирует широкий спектр примеров, чтобы показать, как культурные различия могут привести к различным экономическим результатам. В книге рассматриваются примеры из разных стран, включая США, Китай и Россию. Автор рассуждает о том, как культурные коды могут быть использованы для разработки эффективных стратегий в бизнесе, ускорения экономического развития и повышения благосостояния населения. Как понимание культурных различий может способствовать установлению более тесных связей между различными странами и регионами и привести к более устойчивому экономическому развитию. Мой интерес к книге был продиктован ещё и взглядом корпоративного антрополога.

С этой точки зрения «Культурные коды экономики» – это фундаментальное произведение, которое на макроуровне подсвечивает культурные особенности нации и её различных институций, включая экономику и бизнес.



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



12+



**Гудок**

---

Издательский дом

---