

# ПУЛЬТ УПРАВЛЕНИЯ

№ 07 (81) 2022

ЖУРНАЛ ДЛЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ КОМПАНИЙ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

WWW.PULT.GUDOK.RU



**6,4 млн**

пассажиров в двухэтажных поездах перевезла компания с января по июль 2022 года, это на

**25%**

больше, чем в прошлом году

## Отправление поезда

Компания предлагает пассажирам путешествия на любой вкус

СТР. 6

ОРГАНИЗАТОР

**Гудок**<sup>ИД</sup>  
издательский дом

СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПАРТНЁР

**БЛАГОСОСТОЯНИЕ**  
НЕГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПЕНСИОННЫЙ ФОНД

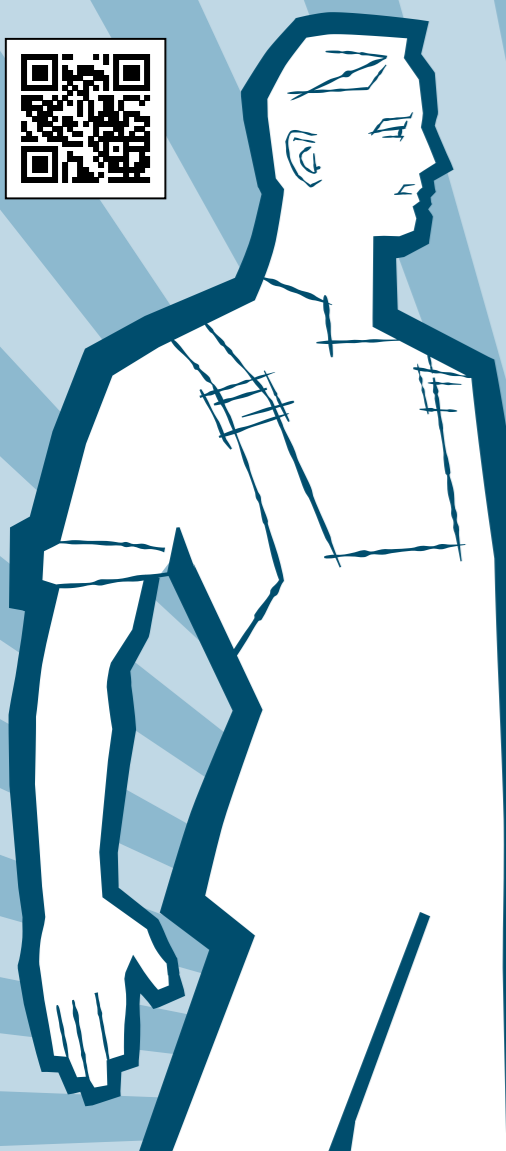
ОТРАСЛЕВОЙ ПАРТНЁР



# XI ЕЖЕГОДНЫЙ ОТРАСЛЕВОЙ КОНКУРС ДОСКА ПОЧЁТА

## 2022

## МЫ ИЩЕМ ГЕРОЕВ



## И ВЫ МОЖЕТЕ В ЭТОМ ПОМОЧЬ

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

12+

реклама

Отправить информацию о герое:  
[DOSKAPOCHETA@GUDDOK.RU](mailto:DOSKAPOCHETA@GUDDOK.RU)

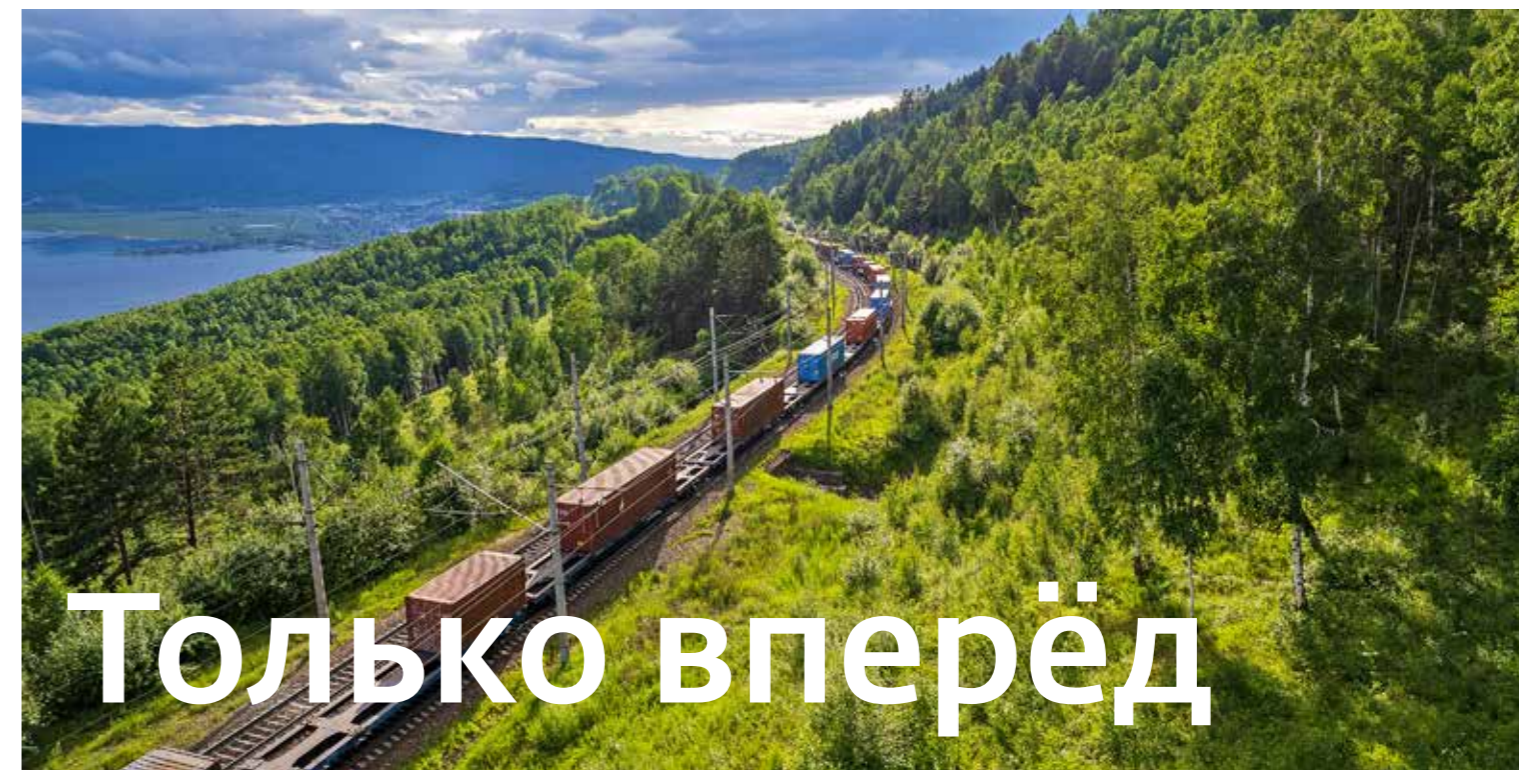
8 (495) 983-08-18

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

## От редакции



123RF/LEGION-MEDIA



МАКСИМ КАШИРИН/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

## Только вперёд

**В** истории российских железных дорог август – месяц особенный. Отмечается профессиональный праздник, подводятся итоги предыдущего железнодорожного года, строятся планы на будущее. Генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров, отмечая достижения коллег, сказал: «Мы успешно справились со всеми его задачами и вызовами... Мы ввели в строй важнейшие для экономики России объекты, увеличили перевозки на юг в условиях многократного роста пассажиропотока, перестроили логистические цепочки и получили высокую оценку нашей работы от руководства страны».

Глава компании подчеркнул, что железнодорожники продемонстрировали высочайший гуманизм и профессионализм при организации перевозок беженцев ЛНР и ДНР, доставке гуманитарных грузов, при сдаче крови для лечения раненых. «Коллеги, я испытываю чувство огромной гордости за наш коллектив», – отметил Олег Белозёров в поздравительной телеграмме.

В условиях санкционного давления в ОАО «РЖД», как и во всей стране, взят курс на технологический суверенитет. Россия осваивает новые рынки сбыта продукции, а «Российские железные дороги» разрабатывают новые маршруты, при этом тщательно изучаются все вопросы участников рынка грузовых перевозок, оперативно принимаются коммерческие и технологические решения.

Восточный вектор становится приоритетным, что накладывает особую нагрузку на развитие Восточного полигона. «Уверен, что мы справимся и все объекты в рамках реконструкции БАМа и Транссиба будут сданы в срок», – сказал Олег Белозёров.

Государство со своей стороны увеличивает финансирование железнодорожных проектов. 19 августа председатель Правительства РФ Михаил Мишустин подписал распоряжение об увеличении уставного капитала ОАО «РЖД» на сумму 21,88 млрд руб. посредством размещения холдингом обыкновенных и привилегированных акций. Средства выделяются как из федерального бюджета, так и из Фонда национального благосостояния, они будут направлены на проекты и развитие инфраструктуры Центрального транспортного узла. **ПУЛЬТ**

## ТЕМА НОМЕРА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТУРИЗМ



СЕРГЕЙ ПУСЕВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

### Оперативка

4–5 Отраслевые новости

### Тема номера

**Железнодорожный туризм**

6–13 Отправление поезда  
Интервью с заместителем  
генерального директора  
ОАО «РЖД»  
Дмитрием Пеговым

### Персонал

14–17 Главное – люди  
Заключено  
Отраслевое соглашение  
на 2023–2025 годы  
18–21 Основной мотив  
Компания помогает  
сотрудникам увеличить  
свой доход  
22–25 Молодёжный  
резерв  
Как вовлечь  
новое поколение  
в общее дело  
26–29 Тестовый режим  
В РЖД по-новому  
взглянули  
на профессиональное  
наставничество  
30–35 Уровень знаний  
Что ждёт процедуру  
независимой оценки  
квалификаций

### Развитие

36–39 Стремление  
к лучшему  
В РЖД второй год  
проводится программа  
повышения квалификации  
работников социального  
блока

### Цифровизация

40–43 К бою готовы  
Три кита и три принципа  
корпоративного сервиса  
44–45 «Ласточка» полетит  
без машиниста  
ОАО «РЖД» работает  
над созданием  
беспилотников

### Практика

46–49 Стройка века 2.0  
Студенты осваивают  
Восточный полигон

### Образование

50–53 Инкубационный период  
В отраслевых вузах  
создаются школы  
инженерного  
предпринимательства  
54–57 Университеты  
приходят в школу  
Как организовано обучение  
в отраслевых классах

### Психология

58–59 Бизнесу нужен креатив  
Нестандартные подходы  
в работе повышают  
её эффективность

### История

60–63 Откровенный разговор  
60 лет назад состоялось  
всесоюзное совещание  
начальников железных  
дорог СССР

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

### РЕДАКЦИЯ

#### Дирекция

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

#### Редакторат

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

#### Служба выпуска

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

#### Корректурa

Заведующая отделом О.В. Подколзина

#### Над номером работали:

Алексей Алеев, Юлия Антич, Виктория Гаджиева,  
Александр Зубов, Надежда Кожухова,  
Владимир Максаков, Виталий Маслюк,  
Дарья Чикиркина

#### Фото на обложке:

Архив/ид «Гудок»

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

#### Отдел распространения:

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

#### Учредитель и издатель:

АО «Издательский дом «Гудок»

Адрес учредителя, издателя и редакции:

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

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

E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

Перепечатка материалов без согласия

АО «Издательский дом «Гудок» запрещена.

Подписано по графику: 30.08.2022 г.

Подписано фактически: 30.08.2022 г.

Издание зарегистрировано в Федеральной службе

по надзору в сфере связи,

информационных технологий

и массовых коммуникаций.

Свидетельство о регистрации:

Эл № ФС 77-70104 от 16 июня 2017 года

# Оперативка

## Кофе на втором этаже



ИГОРЬ ГЕНЕРАЛОВ

Двухэтажный вагон-бистро нового модельного ряда начал курсировать в составах поездов дальнего следования АО «ФПК». В основе нового вагона-бистро – усовершенствованный кузов, который позволил расширить салон обеденного зала на втором этаже. Здесь не только

четырёхместные столы, но и продольная стойка с поворотными креслами. В салоне бистро установлены дополнительная кофемашина, две ТВ-панели, информационные табло. Кроме того, предусмотрены надоконные полки для личных вещей пассажиров и стеллаж для багажа.

Места для пассажиров оборудованы различными зарядными станциями для гаджетов, светильниками с двухтоновым режимом работы, кнопками вызова официанта. В зоне бара на первом этаже расположены барная стойка, посадочные места, встроены ТВ-панель для трансля-

ции развлекательных программ и настенный планшет с меню. Для более быстрого обслуживания пассажиров на кухне установлены дополнительные микроволновая печь и посудомоечная машина. Использование пневматической подвески позволило обеспечить плавный ход вагона. Новый вагон-бистро уже курсирует в составе туристического поезда «В Карелию». До конца текущего года ещё пять таких вагонов пополнят составы пассажирских поездов на сети российских железных дорог. Новые вагоны-бистро производит Тверской вагоностроительный завод в рамках договора на поставку 3730 вагонов различных типов до 2025 года.

## Покупка билетов стала проще

Холдинг «РЖД» совместно с Банком ВТБ запускает новый способ безналичной оплаты билетов на поезда дальнего следования с помощью системы быстрых платежей (СБП). Технология позволяет осуществлять безналичные платежи от физлиц с использованием динамического QR-кода на экране платёжного терминала. Денежные средства поступают на счёт перевозчика практически сразу после подтверждения платежа пассажиром. Эквайринг и процессинг обеспечиваются Банком



ИГОРЬ ГЕНЕРАЛОВ

ВТБ. Реализация проекта будет осуществляться поэтапно. Сейчас оплатить проездные и перевозочные документы с помощью СБП

можно в специализированных билетных кассах на 12 крупнейших вокзалах: Ленинградском и Казанском – в Москве, Московском – в Санкт-Петербурге, а также на вокзалах Ростов-на-Дону, Екатеринбург, Казань-Пассажирская, Нижний Новгород, Саратов, Иркутск, Самара, Хабаровск, Новосибирск-Главный. До конца года возможность покупать билеты на поезда с помощью СБП появится и онлайн – на официальном сайте ОАО «РЖД» и в мобильном приложении «РЖД Пассажирам».

## НЕ ПРОСТО СЛОВА



Сейчас перед нами стоят масштабные задачи по форсированному развитию всей инфраструктуры страны, в том числе по расширению и обновлению железнодорожной сети. Все специалисты отрасли – инженеры, строители, машинисты, работники диспетчерских служб, проводники – вносят свой вклад в эту большую работу. Искренне признателен вам за труд и преданность своему делу. Убеждён: у нашей железнодорожной отрасли – огромный потенциал для качественного роста. И, несмотря на все имеющиеся трудности, мы обязательно продолжим идти вперёд, будем ставить новые цели и достигать результатов, в том числе наращивать пропускную способность железнодорожных магистралей и расширять так называемые узкие места. Прежде всего имею в виду развитие Центрального транспортного узла и железнодорожных подходов к портам Азово-Черноморского и Каспийского бассейнов, строительство Северного широтного хода и расширение Восточного полигона – БАМа и Транссиба. Все эти проекты крайне значимы для нашей экономики, для создания современных транспортных, логистических коридоров, новых туристических маршрутов, для загрузки смежных отраслей. И конечно, важнейшие задачи – обновление подвижного состава, забота о безопасности и комфорте пассажиров, повышение эффективности и удобства перевозок за счёт широкого внедрения электронных сервисов и услуг, которые, подчёркиваю, должны базироваться на отечественных технологиях и решениях.

**Владимир Путин,**  
президент РФ  
Из поздравления с Днём железнодорожника  
7 августа, 2022 год

## Универсальный LUGAPORT



ВИКТОР КАЗАРИН

5 августа открылось железнодорожное сообщение с универсальным терминалом LUGAPORT в порту Усть-Луга. Построено более 150 км дополнительных путей, проведена реконструкция почти двух десятков станций, завершена электрификация участка Гатчина – Лужская. В церемонии отправки первого состава в режиме телемоста приняли участие министр транспорта Виталий Савельев, генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров и президент Группы компаний «Новотранс» Константин Гончаров. «В условиях изменения логистических цепочек

открытие нового терминала в порту Финского залива особенно актуально. Он позволит значительно нарастить объём грузов, доставляемых морским путём. Особенно хочу отметить, что сейчас, как никогда, важен запуск терминала для бесперебойного обеспечения товарами жителей и организаций Калининградской области», – подчеркнул министр.

Запуск железнодорожного сообщения с торговым терминалом Усть-Луга позволит обеспечить перевозку в перспективе более 24 млн тонн грузов в год, отметил Олег Белозёров.

## Поезд здоровья

Комплекс «РЖД-Медицина» впервые отправился в отдалённые посёлки БАМа Хабаровского края и Амурской области в составе специализированного поезда. Приём ведут специалисты разных направлений: терапевт, офтальмолог, лор, гинеколог. Пациенты также смогут пройти УЗИ, сделать рентгеновские снимки, ЭКГ и получить консультацию врачей. Первые приёмы прошли на станциях Тырма Хабаровского края, Алонка и Этыркен Хабаровского края, а также платформах Иса, Дугда и Тунгала Амурской области. 1–2 сентября врачи работают на станции Верхнезейск Амурской области, 3-го – на платформе Тутаул, затем, с 4 по 5 сентября, – на станции Дипкун Амурской области, после чего по дню проведут приём на платформах Маревая и Муртыгит.

# Тема номера Железнодорожный туризм»

Дмитрий Пегов,  
ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО  
ДИРЕКТОРА ОАО «РЖД»



ЕВГЕНИЙ ГУРКО/ОАО «РЖД»

## Отправление поезда

Компания предлагает пассажирам  
путешествия на любой вкус



**П**ассажи́рский комплекс ОАО «РЖД» загружен полностью. Особенно это заметно в период летних отпусков. Как удаётся справиться с поставленными задачами, «Пульту управления» рассказал заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрий Пегов.

# Тема номера Железнодорожный туризм



ИВАН ШАПОВАЛОВ/ОАО «РЖД»



ВИКТОР КАЗАРИН

– Дмитрий Владимирович, в связи с ограничением авиapolётов увеличилась нагрузка на железнодорожный транспорт. Какова динамика прироста пассажиропотока?

– «Российские железные дороги» делают всё возможное, чтобы удовлетворить спрос на пассажирские перевозки, особенно в летний период. Традиционно назначаем на это время дополнительные поезда. Учитывая сложившуюся ситуацию с авиасообщением, постоянно проводим мониторинг востребованных направлений. При необходимости увеличиваем количество мест за счёт дополнительных вагонов, назначения новых поездов и изменения периодичности курсирования существующих.

Так, дополнительные поезда курсируют в Анапу, Новороссийск, Адлер, Кисловодск, Минеральные Воды,

Краснодар. И хочу отметить, с нагрузкой мы справляемся.

Помимо этих городов, наблюдаем рост перевозок в Абхазию как в дальнем следовании, так и местными поездами. В этом году туристический поезд «Сочи» наполняется практически в полном объёме по сравнению с прошлым годом.

В целом прирост пассажиропотока составляет 20% к уровню прошлого года.

– Есть ли особенность в предпочтениях пассажиров в этом отпуском сезоне?

– Наши пассажиры стали больше пользоваться двухэтажными поездами дальнего следования.

С января по июль 2022 года перевезли около 6,4 млн пассажиров, по сравнению с прошлым годом прирост составил 25%, в том числе в июле прирост почти 38%,



СЕРГЕЙ ГУСЕВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

а доля двухэтажных поездов в общем объёме дальних перевозок пассажиров составляет более 12%.

– Как будут организованы перевозки на курорты в бархатный сезон?

– Пока мы не видим спад по продажам билетов. Неизвестно, сколько ещё продлится ограничение на авиасообщение. Поэтому порядка 15 дополнительных летних поездов будут оставлены в графике сентября. Наша задача – обеспечить перевозки в бархатный период и уже готовиться к перевозкам осенью и зимой.

– Изменились ли планы по обновлению подвижного состава?

– Планы сохраняются на прежнем уровне. Согласно программе обновления подвижного состава, в этом году для дальних перевозок приобретаем 325 вагонов (215 одноэтажных плацкартных и купейных вагонов нового модельного ряда, выполненных в виде двухвагонных сцепов, и 110 двухэтажных вагонов производства АО «Тверской вагоностроительный завод»), 403 вагона для пригородных перевозок (90 вагонов пригородных электропоездов серии ЭПЗД и 130 вагонов пригородных электропоездов серии ЭП2Д производства АО «Демиковский машиностроительный завод», 26 вагонов рельсовых автобусов серии РА3 «Орлан» производства АО «Метровагонмаш» и 157 вагонов локомотивной тяги производства АО «Тверской ваго-

ностроительный завод»), 140 вагонов электропоездов «Ласточка» в различной компоновке производства ООО «Уральские локомотивы».

Несмотря на трудности и растущий спрос на перевозки на юг в летний период, мы привели в порядок действующие вагоны парка. Дополнительно рассчитываем приобрести 100 вагонов до конца года.

– Как развиваются сервисы, в том числе цифровые, и услуги для пассажиров?

– Современные условия диктуют необходимость оперативно решать задачи и предлагать качественные услуги пассажирам. Мы видим, как возросла нагрузка на сайт компании. Если раньше, 2,5 года назад, через Интернет приобреталось около 50% проездных документов, то сейчас доля возросла до 80%. И это несмотря на то, что с марта отключились сервисы быстрой оплаты Google Pay и Apple Pay и пассажирам надо для покупки билета вводить данные банковской карты. С августа перенесли весь функционал [pass.rzd.ru](http://pass.rzd.ru) на новый сайт [ticket.rzd.ru](http://ticket.rzd.ru).

Наше мобильное приложение «РЖД Пассажирам» полностью отвечает требованиям законодательства и находится в рейтинге лидеров наряду с другими перевозчиками по продажам билетов, такими как Tutu.ru, «Авиасейлс» и другими. Покупка билетов через приложение также сильно возросла.

Нам потребовалось некоторое время, и уже в августе запустили систему быстрых платежей (СБП) совместно с ВТБ. Пока она действует в кассах ряда крупных вокзалов – Ленинградского и Казанского Москвы, Московского вокзала Санкт-Петербурга, а также вокзалов Ростова-на-Дону, Екатеринбургa, Казани-Пассажирской, Нижнего Новгорода, Саратова, Иркутска, Самары, Хабаровска, Новосибирска-Главного и других. Планируем до конца года расширить географию СБП и сделать её доступной для клиентов не только в кассах, но и онлайн – на официальном сайте ОАО «РЖД» и в мобильном приложении «РЖД Пассажирам».

Мы не стоим на месте, очень много ресурсов и физических, и финансовых уделяем развитию электронных платежей и сервисов.

С февраля этого года электронные билеты в пригородном сообщении могут приобретать федеральные льготники, к которым относятся инвалиды I, II, III групп, участники и инвалиды войны, ветераны боевых действий, члены семей погибших военнослужа-

**«Российские железные дороги» делают всё возможное, чтобы удовлетворить спрос на пассажирские перевозки, особенно в летний период**

# Тема номера Железнодорожный туризм



ших, граждане, пострадавшие от радиационных и техногенных катастроф. Это стало возможным благодаря интеграции информационных систем пригородных перевозчиков с информационными системами, которые содержат сведения о гражданах-льготниках. Эту работу проделали холдинг «РЖД», Пенсионный фонд и Минтруд России.

Запустили новый онлайн-сервис – виртуальный помощник для пассажиров, который расскажет о правилах проезда, возврате билетов и денежных средств, о покупке билетов и оформлении дополнительных услуг. Он работает на сайте, в приложении, а также в Telegram и Viber.

Мы останавливаться не собираемся и всё больше будем наращивать электронные сервисы в плане упрощения работы с нашими клиентами и пассажирами. Доля IT-интеграции в систему бронирования и платежей возрастает. И это понятно, потому что пассажиры, которые хотят воспользоваться услугами железнодорожного транспорта, – это в том числе те, которые пользовались авиасообщением и привыкли к онлайн-сервисам. Я рад, что наши сервисы, за исключением мелких технических вопросов, работают хорошо.

Туристический блок развиваем в электронной сфере. Постоянно расширяем и обновляем раздел сайта «Путешествуй с РЖД», где можно ознакомиться с на-

шими туристическими поездами, их маршрутами и датами отправления. Работает сервис бронирования отелей, туров, экскурсий [travel.rzd.ru](http://travel.rzd.ru).

Улучшается качество связи и в поездах, в пути теперь меньше «серых» зон.

Большая работа здесь ведётся. Не всё так быстро и просто, как хотелось бы. Но за этим будущее.

**– Что можно сказать о динамике пригородных перевозок? Какие пригородные компании вы бы похвалили?**

– В целом за прошедшие 7 месяцев все перевозчики в пригородном железнодорожном сообщении нарастили объём до 582,3 млн пассажиров, что на 6,4% выше, чем за аналогичный период прошлого года. Хорошие результаты демонстрируют все пригородные компании холдинга.

Особо хочется отметить пригородные компании, которые осуществляют перевозки на Черноморском и Балтийском побережьях. На полигонах этих компаний превышен уровень перевозок 2019 года. Так, компанией «Кубань Экспресс-Пригород» за 7 месяцев отправлено 7,8 млн пассажиров (+48,9% к 2019 году), Калининградская пригородная пассажирская компания с начала текущего года перевезла 3,7 млн пассажиров (+34,3% к 2019 году). Хорошие результаты у Северо-Кавказской ППК: за январь – июль ею перевезено

**Если раньше, 2,5 года назад, через Интернет приобреталось около 50% проездных документов, то сейчас доля возросла до 80%. С августа перенесли весь функционал [pass.rzd.ru](http://pass.rzd.ru) на новый сайт [ticket.rzd.ru](http://ticket.rzd.ru)**

9,5 млн пассажиров (+12,9% к 2019 году). По Московскому транспортному узлу мы тоже видим хорошую тенденцию.

**– Много было сделано по развитию железнодорожных туристических маршрутов. Какова их эффективность и какие новые сюрпризы ожидают путешественников?**

– За последние два года при содействии Правительства Российской Федерации внутренний туристический рынок и железнодорожный туризм получил мощный стимул к возрождению, но уже в новом, современном формате для туристов нового поколения. Правительство запустило национальный проект «Туризм и индустрия гостеприимства», что стало существенной поддержкой на нашем пути. Мы активно

запускаем туристические железнодорожные продукты и предлагаем различные варианты путешествий по стране – от туров выходного дня до больших круизных программ в формате «поезд-отель».

В РЖД проделана огромная работа в этом направлении. Важно понимать, что любой успешный железнодорожный тур – это результат объединения усилий холдинга «РЖД», туристического сообщества и региональных властей.

Можно отметить, что туристический сегмент работает в этом году очень хорошо. Повышая качество предоставления услуг, мы видим, что он пользуется спросом.

В нашей копилке 25 межрегиональных маршрутов, пролегающих по более чем 35 регионам Российской

# Тема номера Железнодорожный туризм»



Федерации. Успешно выполняется план-график курсирования туристических поездов.

План на 2023 год уже сформирован, чтобы туристические операторы могли создавать свои туры, а наши пассажиры-туристы – заранее спланировать путешествие.

Очень популярен сейчас среди путешественников туристический поезд «Жемчужина Кавказа». Ещё я бы отметил турпоезд «В Карелию» в этом году – он заполняется всесезонно. Отработали новый маршрут поезда «Поморский вояж» и планируем его запустить уже в следующем году.

Безусловно, добавятся и новые маршруты, например «Уральский экспресс» уже с III квартала 2022 года по маршруту Екатеринбург-1 – Музей техники УГМК – Екатеринбург-Пассажирский. В будущем году весной можно будет отправиться в «Гастро Тур Юг» по маршруту Москва – Тамань – Новороссийск – Москва, а туристический поезд «К северному сиянию» отправится в IV квартале 2023 года по маршруту Москва – Петрозаводск – Мурманск – Вологда – Москва.

Для наших туристов мы прорабатываем программу лояльности «Путешествуй с РЖД». Это бонусная про-

грамма для тех, кто пользуется туристическими поездами, чтобы они могли накапливать баллы и в дальнейшем воспользоваться ими для поездки.

Также в этом году уже в ноябре вновь в путешествие отправится поезд Деда Мороза. Праздничный поезд привезёт Деда Мороза из Великого Устюга в города Дальнего Востока. Завершится его маршрут 15 января 2023 года. На каждой остановке будет развлекательная программа, можно будет приобрести сувениры в вагоне-лавке, попить чаю в вагоне-ресторане, а дети получат новогодние подарки. В состав поезда добавится ещё несколько вагонов. Убедительная просьба к нашим пассажирам с детьми – внимательно изучать правила посещения поезда Деда Мороза во время стоянок. – **ОАО «РЖД» подписало Национальную инклюзивную декларацию, которая направлена на повышение доступности товаров и услуг для людей с инвалидностью. Какие инклюзивные практики уже внедрены на железнодорожном транспорте и какие разрабатываются?**

– Наша работа в этом направлении реализуется уже 12 лет, с момента создания Центра содействия мобильности, и 10 лет в рамках постоянно действующей рабо-

чей группы ОАО «РЖД» по обеспечению доступности железнодорожного транспорта для маломобильных пассажиров с участием представителей Всероссийского общества инвалидов, Всероссийского общества слепых, Всероссийского общества глухих.

За это время железная дорога для маломобильных пассажиров стала во многом доступна и комфортна для передвижения – начиная от входа в вокзал, покупки билета, ожидания поезда и заканчивая прибытием в пункт назначения. Для этого работает наш Центр содействия мобильности. Его услугами с начала года воспользовались почти 160 тыс. пассажиров.

В текущем году, как уже говорил выше, покупка билетов онлайн стала доступна для разных категорий инвалидов благодаря интеграции информационных государственных систем данных с нашей железнодорожной. С середины мая действуют скидки на купейные и СВ-места в вагонах для детей-инвалидов – 55% и 50% соответственно.

В этом году открыли новые зоны ожидания и пункты помощи на Казанском и Восточном вокзалах

Получаем положительные отзывы о нашей услуге – видеоконсультации на русском жестовом языке. Сервис был запущен в декабре 2021 года.

Реализуем базовую поддержку функций озвучивания экрана для возможности использования интернет-ресурсов компании инвалидами по зрению.

При этом для себя мы немного расширили понятие маломобильного пассажира. Это может быть не только пассажир с ограниченными возможностями здоровья, но и пожилой одинокий человек, который большую часть времени проводит дома. Ему очень тяжело совершить путь от городского транспорта до посадки в поезд и высадки из поезда в пункте назначения. К каждому пассажиру у нас индивидуальный подход. Любой человек может обратиться в службу Центра содействия мобильности. Желательно заранее, на стадии покупки билета. Но и в поддержке на месте железнодорожники не откажут.

Мы видим, с развитием сервиса растёт и количество людей с инвалидностью, которые стали пользоваться железнодорожным транспортом и готовы путеше-

**Продолжаем наполнять «Карту доступности вокзалов» на сайте [www.rzd.ru](http://www.rzd.ru) информацией о функциональных зонах вокзалов для маломобильных пассажиров с фотографиями и необходимыми пояснениями**

столицы. Проект тестируется, мы принимаем предложения и замечания от наших партнёров – представителей общественных организаций инвалидов. Дорабатываем детали и планируем в дальнейшем распространить такие зоны ожидания и пункты помощи на других вокзалах и остановочных пунктах.

Продолжаем наполнять «Карту доступности вокзалов» на сайте [www.rzd.ru](http://www.rzd.ru) информацией о функциональных зонах вокзалов для маломобильных пассажиров с фотографиями и необходимыми пояснениями.

ствовать. Поэтому персонал РЖД постоянно обучается (у нас есть штатная программа), своими компетенциями нарабатывают и этот опыт.

Но основная наша задача сейчас – не только точечные вопросы решать, а приводить в порядок всю сеть российских железных дорог, постепенно перестроить её технически, чтобы везде появились лифты, эскалаторы, удобные пандусы. Своей службой продолжим обеспечивать безбарьерную среду на вокзалах и оказывать посильную помощь, чтобы пассажиры чувствовали себя комфортно.

БЕСЕДОВАЛА НАДЕЖДА КОЖУХОВА



**СЕРГЕЙ ЧЕРНОГАЕВ**  
ПРЕДСЕДАТЕЛЬ РОССИЙСКОГО  
ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ  
И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ  
(РОСПРОФЖЕЛ)



СЕРГЕЙ ЧЕРНОГАЕВ/ИД «ГУДОК»

## Главное – люди

Заклучено Отраслевое соглашение на следующий период



АРКАДИЙ ШАТОВАТОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

**В** начале августа, накануне Дня железнодорожника, Роспрофжел и Общероссийское отраслевое объединение работодателей железнодорожного транспорта (объединение «Желдортранс») подписали Отраслевое соглашение по организациям железнодорожного транспорта на 2023–2025 годы. Отраслевое соглашение регулирует социально-трудовые отношения во всех организациях железнодорожного транспорта и распространяется на более чем 200 организаций, где трудятся более 1 млн работников.

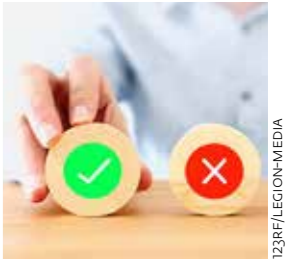
Первое соглашение (тогда это было Отраслевое тарифное соглашение) было подписано в 1992 году. Отраслевое соглашение на 2023–2025 годы – это 13-й по счёту подобный документ социального партнёрства в железнодорожной отрасли, не считая того, что ещё четыре раза действующие соглашения продлевались.

Подписанию нового соглашения предшествовала большая и конструктивная совместная работа Роспрофжела и объединения «Желдортранс» с активным участием ОАО «РЖД». Несмотря на сложную финансово-экономическую ситуацию в условиях беспрецедентного санкционного давления на экономику Российской Федерации, мы сумели договориться о сохранении всех традиционных гарантий, компенсаций и льгот, предоставляемых работникам и неработающим пенсионерам.

При подготовке нового соглашения за основу взято действующее Отраслевое соглашение по организациям железнодорожного транспорта на 2020–2022 годы.

В ходе коллективных переговоров было проведено четыре заседания рабочей группы Отраслевой комиссии по регулированию социально-трудовых отношений в организациях железнодорожного транспорта, три совещания координаторов Отраслевой комиссии и более 10 расширенных консультативных совещаний, на которых было рассмотрено около 300 поступивших предложений. Финальным этапом стало итоговое голосование членов Отраслевой комиссии.

В текст нового документа внесено 15 новых и более 30 уточняющих изменений.



РОМАН БОВКОВ / ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»



ДОЦЕНТАР РАЙОНА

Всего для работников, как и прежде, предусмотрено более 60 различных гарантий, компенсаций и льгот, ещё 10 – для неработающих пенсионеров, а также дополнительные льготы для ветеранов Великой Отечественной войны и почётных железнодорожников. Среди них, в частности, индексация заработной платы, льготы по проезду на железнодорожном транспорте, добровольное медицинское страхование, поощрение за многолетнюю добросовестную работу на железнодорожном транспорте при уходе на пенсию, оздоровление работников и ветеранов, детский отдых, корпоративная пенсионная система.

Среди существенных изменений, внесённых в текст нового соглашения, можно отметить следующие.

Теперь чётко указано, что индексация заработной платы работников производится ежегодно в связи с ростом потребительских цен на товары и услуги. Включён новый пункт, где сказано, что в целях охраны здоровья и обеспечения санитарно-эпидемиологического благополучия населения работодатели содействуют в проведении вакцинации работников. Также указано, что работодатели и профсоюзные организации проводят совместную работу по пропаганде здорового образа жизни.

Предусмотрено, что формирование условий для патристического и духовно-нравственного воспитания молодёжи должно проводиться с учётом традиционных культурных и семейных ценностей.

**Несмотря на сложную финансово-экономическую ситуацию в условиях беспрецедентного санкционного давления на экономику Российской Федерации, мы сумели договориться о сохранении всех традиционных гарантий, компенсаций и льгот**

**На основе нового Отраслевого соглашения будут заключаться коллективные договоры организаций железнодорожного транспорта, в том числе крупнейшего работодателя страны – компании «Российские железные дороги»**

В соглашении закреплено, что стороны социального партнёрства считают приоритетными такие направления деятельности, как закрепление молодёжи в организациях, содействие повышению профессиональной квалификации, служебному росту, правовой и социальной защищённости молодёжи.

Согласованы и включены совершенно новые актуальные на сегодняшний день нормы:

- работодатель в соответствии с Коллективным договором и локальными нормативными актами может предоставлять дополнительные гарантии и льготы работникам – членам трудовых династий на железнодорожном транспорте;
- для поддержки волонёрского движения организации могут предусматривать работникам-волонтерам меры дополнительной социальной поддержки.

Есть важные изменения и в разделе, посвящённом охране труда.

Так, установлено, что работодатель должен информировать работников об условиях и охране труда на их рабочих местах: о существующих профессиональных рисках и их уровнях, о мерах по защите от воздействия вредных и опасных производственных факторов, о предоставляемых гарантиях, полагающихся компенсациях и средствах индивидуальной защиты, об использовании оборудования, производящего дистанционную видео-, аудио- или иную фиксацию процесса работы для контроля за её безопасностью, а также обеспечивает ознакомление работников под роспись с требованиями охраны труда.

Уточнён пункт об обеспечении питьевой водой работников. Конкретизировано, что работники должны обеспечиваться природной и (или) бутилированной питьевой водой в соответствии с реко-

мендациями Роспотребнадзора. Установлено, что работодатели обеспечивают работников исправным инструментом и средствами малой механизации.

Теперь определено, что работодатель обязан извещать первичную организацию профсоюза о каждом несчастном случае на производстве, а не только о каждом групповом тяжёлом несчастном случае и несчастном случае со смертельным исходом, как это предусматривалось ранее.

Профсоюзной стороне, к сожалению, не удалось добиться установления в соглашении конкретных размеров выплат семьям погибших на производстве работников и работникам, получившим группу инвалидности вследствие несчастного случая на производстве.

Однако было закреплено, что работодатель занимается организацией отдыха и оздоровления в детских лагерях детей работников, погибших в результате несчастного случая на производстве.

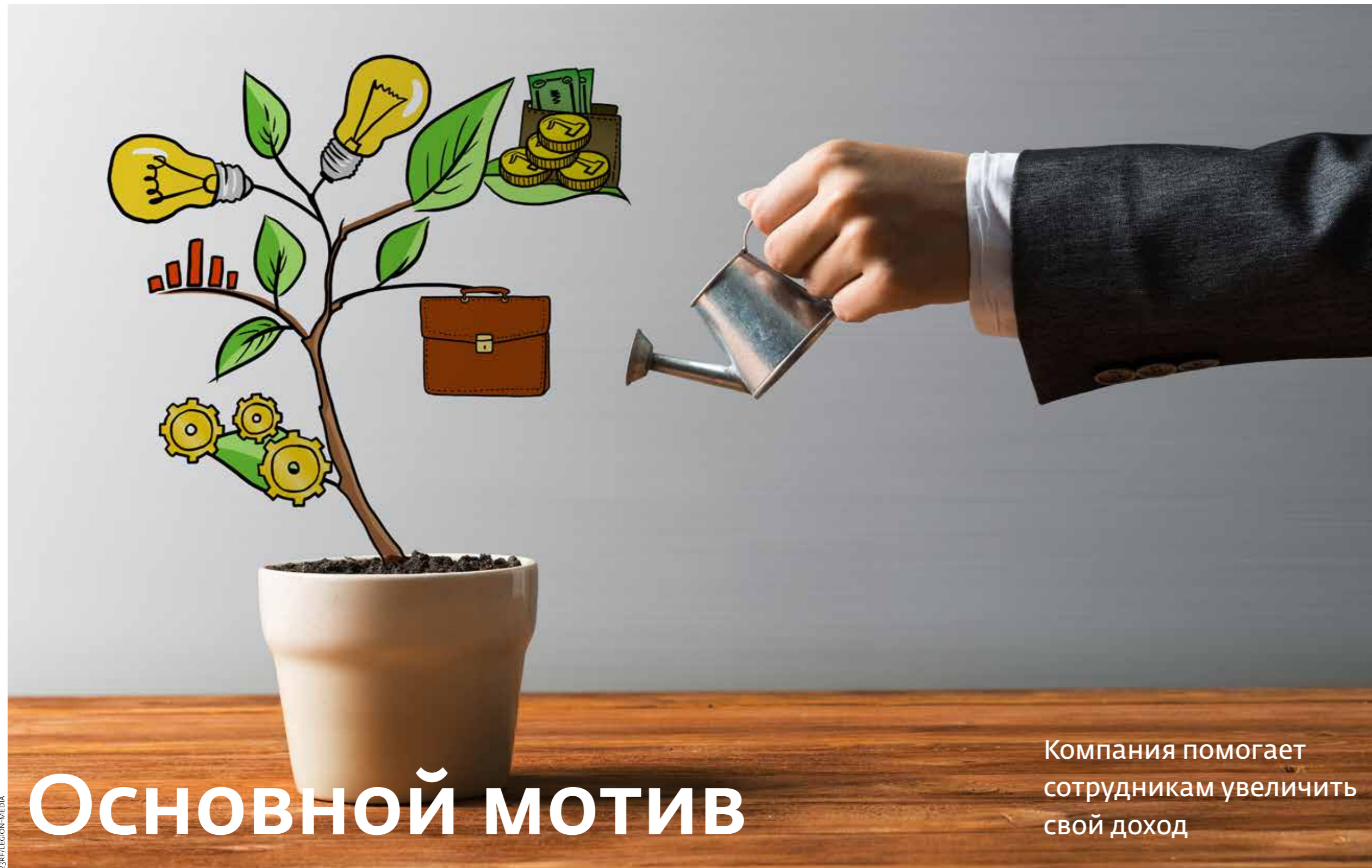
Новое соглашение вступит в силу 1 января 2023 года. Нужно отметить, что в соответствии со статьёй 48 Трудового кодекса Российской Федерации этот документ действует в отношении всех работодателей независимо от того, является организация членом объединения работодателей, заключившего соглашение, или нет. Это минимум, который должны обеспечить все организации отрасли. При этом Отраслевое соглашение позволяет любому работодателю устанавливать дополнительные льготы и гарантии.

На основе нового Отраслевого соглашения будут заключаться коллективные договоры организаций железнодорожного транспорта, в том числе крупнейшего работодателя страны – компании «Российские железные дороги».

**Ирина Опрышко,**  
ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА  
СЛУЖБЫ УПРАВЛЕНИЯ ТРУДОВЫМИ  
РЕСУРСАМИ И ОРГАНИЗАЦИОННОЙ  
СТРУКТУРОЙ – НАЧАЛЬНИК  
ОТДЕЛА ОРГАНИЗАЦИИ, ОПЛАТЫ  
И МОТИВАЦИИ ТРУДА ЗАПАДНО-  
СИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ



ЛИЧНЫЙ АРХИВ



## ОСНОВНОЙ МОТИВ

Компания помогает  
сотрудникам увеличить  
свой доход

**В** 2022 году на Западно-Сибирской железной дороге началась реализация проекта «Зарплата». Он призван помочь железнодорожникам обеспечить максимальный доход.

### Защитить работника

Мир постоянно сотрясают всевозможные события. Сначала период пандемии коронавируса, а затем события на Украине привели к резкому скачку уровня инфляции в стране. Нестабильная ситуация в отраслях экономики нагнетает социальную обстановку. Правительством РФ разработан комплекс мер по поддержке ведущих компаний, малых и средних предприятий, а также простых граждан.

ОАО «РЖД», будучи самым крупным работодателем страны, оперативно приняло ряд мер по поддержке железнодорожников. Для обеспечения социальной защищённости в компании приостановлены все мероприятия по оптимизации численности штата. В холдинге сохранены все льготы, гарантии и компенсации для сотрудников, членов их семей, а также ветеранов-железнодорожников.

Несмотря на непростую экономическую ситуацию, каждый железнодорожник, независимо от должности (или профессии), хочет справедливого отношения к результатам своего труда. Человеку важно иметь необходимые знания и ресурсы, чтобы выполнять свою работу качественно и, конечно же, получать достойную заработную плату, по крайней мере не меньше, чем в других компаниях.

### Не терять в деньгах

В 2022 году в подразделениях полигона Западно-Сибирской железной дороги началась реализация проекта «Зарплата». Он подразумевает оценку изменения уровня заработной платы в зависимости от объёма и качества труда. По нашим расчётам, работник из-за невыполнения каких-либо показателей, нарушения инструкций теряет в заработной плате в среднем около 2000 руб. в месяц.

Помимо добросовестного выполнения профессиональных обязанностей, работникам нужно помнить про дополнительные или единовременные премии, стимулирующие надбавки за классные звания, профессиональное мастерство, уровень квалификации,



выполнение дополнительного объёма работы, совмещение профессий и другие достижения. Всё это способствует росту дохода.

### «Рыбные» места

Служба управления трудовыми ресурсами и организационной структурой со своей стороны развернула обширную информационную кампанию с целью напомнить работникам магистрали об инструментах мотивации, льготах и гарантиях, получение которых даже в такое непростое для страны время неукоснительно обеспечивает ОАО «РЖД». Говоря словами известной поговорки, решили не только обеспечить сотрудников «рыбой и удочками», но и напомнить, где находятся те самые «рыбные» места.

Уже проделана огромная работа в этом направлении. Во-первых, для размещения на рабочих местах в структурных подразделениях подготовлены справочные проспекты о рабочем времени и времени отдыха, составе заработной платы с примерами ее расчёта, инструментах мотивации, которые могут быть использованы работниками как инструмент для повышения своей заработной платы.

Во-вторых, выпущена информационная брошюра о премировании работников железной дороги. Небольшое издание ярко и ёмко рассказывает об основных положениях о премировании, действующих на Западно-Сибирской железной дороге, за основные результаты производственно-хозяйственной

## Наличие всей информации позволит вооружить работников ОАО «РЖД» и определённно окажет влияние на уровень их производительности труда и, как следствие, их заработной платы

деятельности, а также о дополнительном премировании.

В-третьих, совместно с главным правовым инспектором Роспрофжел на дороге подготовил «Путеводитель по вопросам рабочего времени и оплаты труда». Здесь собраны ответы на наиболее часто задаваемые вопросы от работников о графиках сменности, норме рабочего времени, сверхурочной работе и работе в выходные дни, различных видах доплат и надбавок, приведены примеры расчёта заработной платы.

### Инструменты в действии

С августа все наши инструментариумы появились на рабочих местах работников. Наличие всей информации позволит вооружить работников и определённно окажет влияние на уровень их производительности труда и, как следствие, заработной платы. Комплексные меры, конечно же, сопровождаются потребностью в дополнительных средствах в фонде оплаты труда, которые, по оценке на 2022 год, составили почти 450 млн руб. Над вопросом обеспечения бюджета данными средствами работают руководители железной дороги и территориальных подразделений с центральным аппаратом компании. Отмечу, что в первом полугодии 52% мероприятий уже реализовано.

Продолжая тему о зарплатном проекте, конечно, безусловным условием его реализации является недопущение нарушений в учёте рабочего времени и расчёте заработной платы. В помощь данной компетенции специалистов по организации и нормированию труда мы работаем над проектом «Работа без нарушений», который включает в себя комплекс мер по повышению мотивации руководителей и специалистов, раз-

яснительной работе, автоматизации процессов и контролю за соблюдением норм Трудового кодекса РФ и нормативных документов компании.

Отмечу, что для специалистов, на которых возложена ответственность за учёт рабочего времени и оплаты труда, в нашей копилке уже есть достаточно методической литературы. Например, «Блокнот для руководителей среднего звена», «Рекомендации по учёту рабочего времени и графикам работы». Издания были разработаны для использования в практической текущей деятельности руководителями и специалистами, ответственными за ведение вопросов организации и оплаты труда, с целью недопущения нарушений требований трудового законодательства. Все они размещены на сайте <http://10.132.70.106/not/> и доступны любому работнику.

Обо всех изменениях и новинках мы делаем электронную рассылку, поэтому специалисты всегда в курсе всех новостей.

В рамках проведения контроля за соблюдением трудового законодательства по вопросам организации и оплаты труда на полигоне железной дороги уже третий год работает презентационная площадка «Поделюсь опытом, коллеги!». За это время 11 её участников рассказали о проектах улучшений в вопросах рабочего времени и оплаты труда, реализованных в их структурных подразделениях. Подобные мероприятия помогают специалистам расширить кругозор, перенять лучшие практики, найти помощь и поддержку среди коллег.

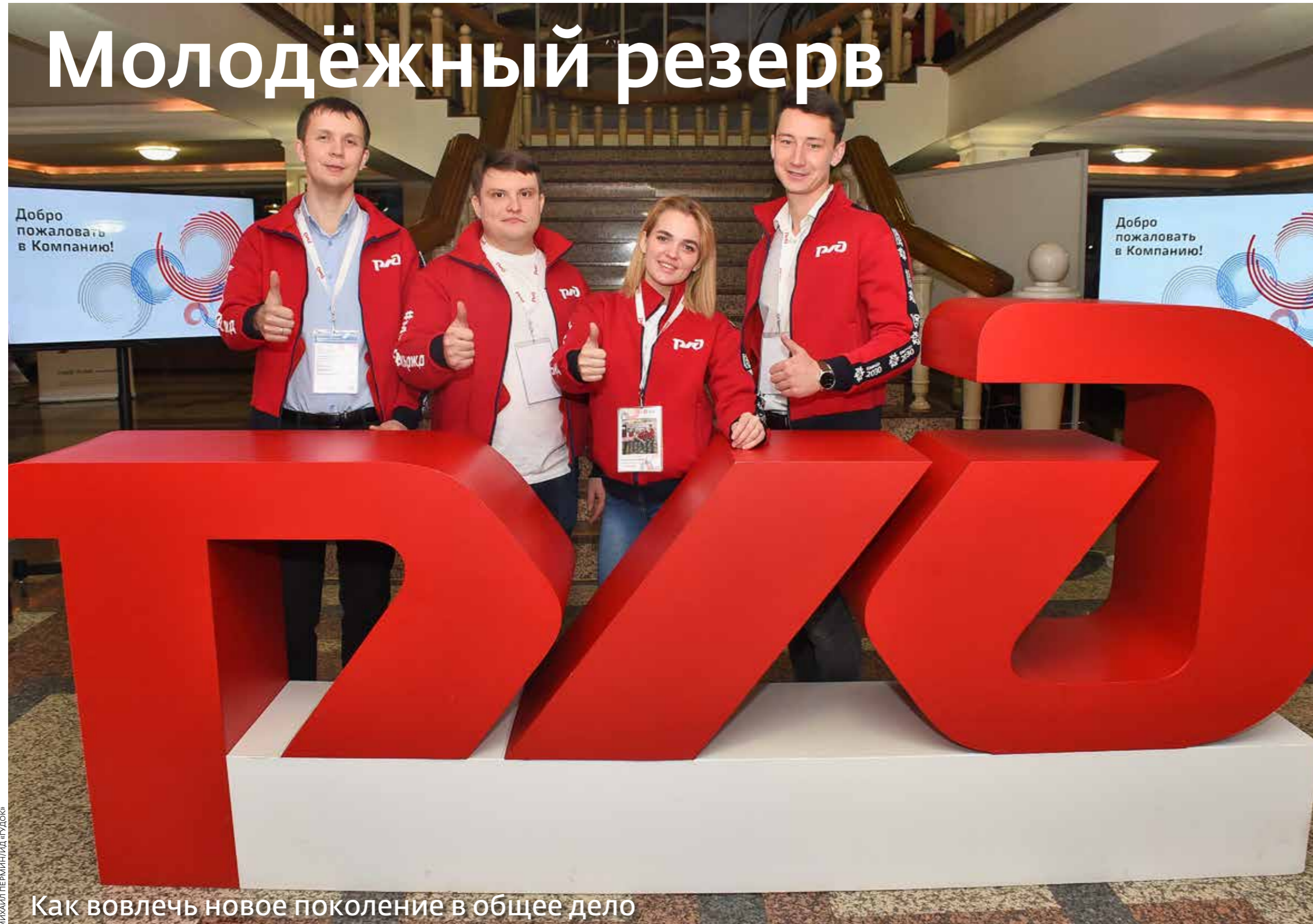
В целом вся наша проектная деятельность направлена на соблюдение трудового законодательства и нормативных документов компании, усовершенствование существующих процессов и инструментов мотивации.

**Для обеспечения социальной защищённости в компании приостановлены все мероприятия по оптимизации численности штата. В холдинге сохранены все льготы, гарантии и компенсации для сотрудников, членов их семей, ветеранов-железнодорожников**



Евгений Шлыков,  
ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА  
ОТДЕЛА УПРАВЛЕНИЯ  
ПЕРСОНАЛОМ ЦДМВ

## Молодёжный резерв



Как вовлечь новое поколение в общее дело

МИХАИЛ ПЕРМИН/ИД «ГУДОК»

**Л**юди – самый главный капитал любой компании России. Именно сотрудники и они осуществляют наладку и эксплуатацию оборудования, настройку автоматизированных систем, улучшают производственные системы, следят за соответствием процессов и их организацией. При этом надо понимать, что человек является сосудом двух сред – внутренней (личные убеждения) и внешней (которая сформирована детским опытом, воспитанием родителей, школой, университетом, коллективом на

ги он едет. Родители начинают влиять на это и требуют кататься только в установленных местах и по правой стороне. Со временем человек настолько привыкает, что даже на пешей прогулке, не задумываясь, стремится идти именно по правой стороне и возмущается, если его заставляют идти по левой, скажем, в метро.

Аналогичная ситуация происходит в рабочих моментах. При решении сложной задачи одни коллективы объединяются, другие, наоборот, стараются не принимать участия в её реализации. Вновь принятые сотрудники, видя это, действуют исходя не из личных убеждений, а как принято в данной компании.

*К 35 годам влияние внутренней среды на принятие решений ослабевает и в основе человек руководствуется паттернами, принятыми во внешней среде*

работе и т.д.). При принятии решения мы сначала обращаемся к внутренней среде, а после к внешней. К 35 годам влияние внутренней среды на принятие решений ослабевает и в основе человек руководствуется паттернами, принятыми во внешней среде.

Примером этого могут послужить Правила дорожного движения. Например, в детстве, катаясь на велосипеде, никто не задумывается, по какой стороне доро-

Существует теория поколений, в которой описаны поколенческие циклы (бэби-бумеры, X, Y и Z) и присущие им свойства. Согласно теории, каждые 20 лет появляется новое поколение, у которого меняется представление о целях и смыслах жизни. Так, например, представители поколения Y (миллениалы 1984–2000 годов рождения) в отличие от своих родителей считают жизнь по сценарию «дом – работа – дом» не приятной стабиль-

# Персонал



КОНСТАНТИН ФЕДЕРСОВ/ИД «ГУДОК»



ВЛАДИМИР ЛИТВИНОВ/ИД «ГУДОК»



АРХИВ/ИД «ГУДОК»

ностью, а разрушающей рутинной. Они стремятся свои ценности увидеть в ценностях работодателя.

Современное поколение Z, или зумеры (2000–2015 годов рождения), любит всё новое и уникальное. Для них эмоции в жизни ценнее богатства.

Таким образом, для эффективной работы и развития сотрудников необходимо формировать особые условия, при которых их потребности совпадают бы с задачами компании, желания совпадали с целями, а мечты с миссией. Именно это должно стать целью молодёжной политики.

Организаторы и руководители, занимающиеся развитием молодёжного движения, как правило, стремятся решить следующие задачи:

- 1) вовлечение молодёжи в развитие компании, её информирование о потенциальных возможностях саморазвития, формирование условий для повышения самоотдачи на работе;
- 2) обеспечение поддержки научной, творческой активности молодёжи с целью непрерывного улучшения процессов;
- 3) формирование системы поддержки инициатив молодёжи, обладающей лидерскими качествами;
- 4) патриотическое воспитание молодёжи, приверженности её к своей компании.

Все вышеуказанные задачи выполняются в основном в коммуникационных мероприятиях.

**Для реализации всех задач организаторам требуется формировать такие условия, чтобы участники молодёжного движения следовали ценностям своего объединения. Также на активность и вовлечённость молодёжи влияет частота встреч**

Первая задача может решаться на форумах, слётах, баркемпах (антиконференциях. – *Ред.*). Как правило, на форумах и слётах стараются включить образовательную программу, но по факту программа насыщена мероприятиями информирования и никакой образовательной части не несёт.

Редко, но включают успешные примеры развития компаний и сотрудников. В таких коммуникациях участников, как правило, стремятся ввести в ситуацию их обязательного развития и принятия решения. Но, на мой взгляд, именно в этом и заключается основная ошибка.

В Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава организовано проведение очного этапа 2-го ежегодного Слёта молодёжи Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава, программу которого формировали по принципу: дать время для общения внутри коллектива участников. Благодаря такому подходу участники Слёта, независимо от того, к какому поколению они принадлежат, становятся единым звеном. Образовательная часть встроена в групповую работу. Иначе говоря, знания и навыки формируются у участников в процессе совместного обсуждения проблем, разработки идеи и прототипа. Такие группы людей формируют рабочие сообщества, самостоятельно об-

развивают ядро и «топливо» для реализации получают из членов команд, а не во внешнем контуре (руководство и т.д.).

Вторая задача решается проведением различных конкурсов. Классическим примером решения этой задачи являются чемпионаты профессионального мастерства, различные хакатоны (форумы разработчиков, где команды сообща решают какую-то одну задачу).

В дальнейшем подключают административный аппарат для реализации предложенных идей и решений. Успешные примеры тиражируются, а авторы приглашаются на коммуникационные мероприятия для транслирования информации другим сотрудникам. Например, в Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава создан для этого в «Телеграме» специальный канал «Инфо.ЦДМВ». В нём публикуется различная информация, в том числе об успешных и реализованных проектах.

Третья задача решается в объединениях молодёжи (Советы молодёжи, молодёжные администрации, научные клубы, дебат-клубы, группы наставников, обучающие программы в Корпоративном университете РЖД).

При этом нужно понимать, что любой Совет молодёжи в ОАО «РЖД», как только начал реализовывать какие-то мероприятия, переходит из сообщества в проектный офис.

Четвёртая задача реализуется в профориентационных мероприятиях, таких как посещение школ, университетов, всероссийских форумов, других производств, участие в рабочих группах при Общественной палате РФ.

Для реализации всех задач организаторам требуется формировать такие условия, чтобы участники молодёжного движения следовали ценностям своего объединения. Также на активность и вовлечённость молодёжи влияет частота встреч. В ЦДМВ встречи членов Совета молодёжи проводятся еженедельно. Это позволяет сохранить динамику и обеспечить актуальность дальнейших совместных действий.

Для этого рекомендую совместно с молодёжью разрабатывать проектные инициативы, нормативные документы, стратегию, исходя из миссии, целей и задач компании, определять понятные и конкретные результаты.



## Тестовый режим

В РЖД по-новому взглянули на профессиональное наставничество



АрхивИдегудок»

**В** ОАО «РЖД» в мае этого года стартовал пилотный проект по реформатированию системы профессионального наставничества. Он предполагает новый подход к организации наставнической деятельности и оценке её результатов. О первых

впечатлениях от пилота рассказывает «Пульт управления».

### Вызов времени

Традиции наставничества на железной дороге очень сильны: во все времена оно является универсальным и эффективным инструментом обучения сотрудников на рабочем месте.

Под руководством наставников начинают свою профессиональную деятельность представители основных железнодорожных профессий – члены локомотивных бригад, электромеханики, диспетчеры и другие, – поскольку для ОАО «РЖД» самым важным является обеспечение безопасности перевозок.

«На все процессы, в том числе и в сфере наставничества, мы должны смотреть с точки

зрения того, как сделать их лучше и проще. Поэтому Департамент управления персоналом совместно с экспертами производственных филиалов компании обновил методологию производственного наставничества, – говорит заместитель начальника Департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Мария Савина. – Сегодняшние реалии и запрос бизнес-подраз-

# Персонал



АЛЕКСАНДР ДРЕВНИЙ «ГЛДОС»

делений на подготовку профессионалов требуют другого подхода».

Пилотный проект, стартовавший в мае, предполагает использование наставниками единой методологии и освобождение их от бумажной работы. При этом навыки наставляемых (их готовность к самостоятельному труду) будут оценивать в формате демодня.

## Первая семёрка

В пилотном проекте профессионального наставничества участвуют семь структурных подразделений ОАО «РЖД»: Дирекция тяги, Центральная

дирекция инфраструктуры, Центральная дирекция управления движением (ЦД), «Трансэнерго», Центральная дирекция моторвагонного подвижного состава, Центральная дирекция по ремонту пути и Дирекция скоростного сообщения.

В ЦД пока в трёх подразделениях – Октябрьской, Восточно-Сибирской и Дальневосточной дирекциях управления движением – тестируют новый подход к профессиональному наставничеству. Должности, которые вошли в пилотный проект, – это дежурный по сортировочной горке, дежурный по железнодорожной станции и составители поездов.

**На все процессы, в том числе и в сфере наставничества, мы должны смотреть с точки зрения того, как сделать их лучше и проще.**

**Сегодняшние реалии и запрос бизнес-подразделений на подготовку профессионалов требуют другого подхода**

Специальной рабочей группой уже разработаны единые методы оценки готовности к самостоятельной работе наставляемых. Они включают в себя основные функции, которые новый сотрудник обязан не только знать в теории, но и продемонстрировать на практике во время проведения демодня.

«Система наставничества в филиале постоянно совершенствуется, и основным достижением нового проекта является разработка чек-листов, то есть определённых, чётко сформулированных действий, необходимых для допуска к самостоятельной работе наставляемого. Мы надеемся, что данная работа позволит снизить риски в области обеспечения безопасности движения поездов и охраны труда в первый год работы сотрудника», – говорит заместитель начальника Центральной дирекции управления движением по безопасности движения Роман Райзер.

ставления «окна» и действия в нестандартных ситуациях по заданному кейсу.

«Успешная реализация проекта напрямую зависит от развития компетенций наставника, его педагогических навыков, способности донести нужную информацию до наставляемого и быть услышанным, замотивировать ученика на освоение профессии и получение знаний. На этапе передачи знаний и освоения профессиональных компетенций формируются практические умения и возникает уверенность работника в выполнении поставленной задачи», – говорит заместитель начальника Дирекции по кадрам и социальным вопросам Дальневосточной дирекции управления движением Ольга Сидорова.

## Особое внимание – новичкам

Новая система профессионального наставничества позволяет более эффективно готовить работников

**Основным достижением нового проекта является разработка чек-листов, то есть определённых, чётко сформулированных действий, необходимых для допуска к самостоятельной работе наставляемого**

Главный инженер станции Хабаровск-2 Евгений Шумилов принял участие в разработке чек-листов по оценке групп навыков дежурных по железнодорожной станции. По его словам, работа по наполнению чек-листов должна продолжаться для расширения инструментов оценки практических навыков.

## С акцентом на практику

В процессе обучения наставник с наставляемым закрепляет и оттачивает практические навыки, чтобы наставляемый мог в реальных условиях демонстрировать их на демодне. Например, дежурный по железнодорожной станции должен продемонстрировать навыки приёма дежурства, поездной и маневровой работы, предо-

трех категорий: тех, кто переведён на новую должность или в новое подразделение, тех, чей функционал в текущей должности существенно меняется, а также сотрудников, впервые принятых на работу. «Подготовка нового сотрудника – это командная работа и ответственность в организации бизнес-процессов. Новый подход позволяет нам обеспечить в сжатые сроки освоение практических знаний и навыков, которые необходимы сотруднику, чтобы приступить к самостоятельному выполнению профессиональных обязанностей», – считает заместитель начальника ЦД по кадрам и социальным вопросам Иван Яриков.

По итогам пилотного проекта методология будет доработана и внедрена по всей сети.

Виталий Маслюк





## Уровень знаний

Что ждёт процедуру независимой оценки квалификаций

**В** июле этого года председатель Национального совета при президенте РФ по профессиональным квалификациям Александр Шохин утвердил «Приоритетные направления развития системы независимой оценки квалификации на период до 2024 года». Документ ориентирован на развитие инструментов и механизмов независимой оценки квалификации (НОК). Как нововведения отразятся на работниках железнодорожного транспорта, «Пульту управления» рассказал генеральный директор Общероссийского отраслевого объединения работодателей железнодорожного транспорта («Желдортранс») Сергей Чаплинский.

– Сергей Игоревич, какова цель независимой оценки квалификаций?

– Цель независимой оценки квалификаций – подтверждение соответствия квалификации соискателя положениям профессионального стандарта или квалификационным требованиям, установленным федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации.

В настоящее время, в соответствии с трудовым законодательством, для работников процедура НОК носит добровольный характер. Проводимые в отрасли мероприятия по применению независимой оценки квалификаций направлены на оценку эффектив-

ности процедуры НОК и перспектив её дальнейшего развития.

Эксперимент по внедрению НОК проводится с 2015 года, и за это время был накоплен существенный опыт.

– Коснутся ли утверждённые «Приоритетные направления развития системы независимой оценки квалификации на период до 2024 года» сферы железнодорожного транспорта?

– В соответствии с этими направлениями предстоит проработать вопросы нормативного регулирования применения НОК в обязательном порядке для лиц, впервые приступающих к работе или имевших перерывы в работе, чья деятельность может иметь последствия для безопасности людей (может быть чревата причинением вреда здоровью или нанесением материального ущерба).

– Как в настоящее время выстроена процедура НОК в отрасли?

– На железнодорожном транспорте эксперимент по применению процедуры НОК проводился с 2015 года в 30 регионах Российской Федерации на 37 экзаменационных площадках, организованных на базе учебных центров профессиональных квалификаций (УЦПК) ОАО «РЖД». Они обладают соответствующей материально-технической базой и методологией НОК. Задействованы более 500 экспертов, утверждено 61 наименование квалификаций.

Как правило, заявку на прохождение НОК для своих сотрудников централизованно подаёт профильная дирекция. Согласуются дата и место проведения экзаменов. Первый этап – теоретическая

часть экзамена, по её результатам соискатели допускаются ко второму этапу – практической части. При успешном прохождении экзамена выдаётся свидетельство о квалификации, а если экзамен не сдан, то соискатель получает заключение с указанием разделов, по которым знания являются неудовлетворительными, а также рекомендации по повышению знаний в конкретной области.

– Сколько железнодорожников уже прошли процедуру НОК?

– За время проведения эксперимента независимую оценку квалификаций прошли уже более 2 тыс. человек. Например, по квалификации «монтер пути» экзамены проводились в Красноярске, Тихорецке, Нижнем Тагиле, машинистов оценивали в Воронеже, Комсомольске-на-Амуре, Екатеринбурге, Самаре, Тюмени, а дежурных по поезду – в Омске и Ульяновске. В настоящее время предстоит подвести итоги проведённых экзаменов и синхронизировать дальнейшие планы в соответствии с утверждёнными «Приоритетными направлениями развития системы независимой оценки квалификации» на дальнейшую перспективу.

– Отдельное направление НОК – работа с выпускниками учебных заведений. Налажено ли взаимодействие в этой части с отраслевыми вузами, колледжами и техникумами?

– Конечно, по этому направлению тоже велась соответствующая работа. С 2020 года процедуру НОК проходили студенты Красноярского института железнодорожного транспорта (филиал Иркутского

СЕРГЕЙ ЧАПЛИНСКИЙ,  
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР  
ОБЩЕРОССИЙСКОГО ОТРАСЛЕВОГО  
ОБЪЕДИНЕНИЯ РАБОТОДАТЕЛЕЙ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО  
ТРАНСПОРТА («ЖЕЛДОРТРАНС»)



АРХИВ/ИД «ГУДОК»



государственного университета путей сообщения) по квалификации «монтёр пути». В 2020 году оценили 31 человека, в 2021-м – 30.

В феврале текущего года НОК также прошли 12 выпускников Московского колледжа транспорта Российского университета транспорта (МИИТ) по квалификации «помощник машиниста теплового». Проведение экзамена по методологии независимой оценки квалификаций продемонстрировало положительные результаты с точки зрения заинтересованных как образовательных организаций, так и самих студентов. Данная методология позволяет проверить не только теоретические знания, но и практические навыки в условиях, максимально приближенных к реальным производственным задачам. Экзамен проходил в два этапа. На первом

студенты должны были продемонстрировать теоретические знания, и успешно справившись с этим заданием были допущены ко второму этапу, на котором проверялись практические навыки (в том числе с использованием тренажёров, позволяющих оценить сформированность практических навыков и алгоритмов действий).

**– С 2016 года отраслевые учебные заведения проходят процедуру профессионально-общественной аккредитации образовательных программ. Расскажите о ней: что оценивают эксперты?**

– Целью профессионально-общественной аккредитации образовательных программ (ПОА ОП) является сближение требований работодателей и системы образования.

ПОА ОП введена законом «Об образовании» в 2012 году, но её ак-

тивное внедрение началось в 2016 году. Процедура осуществляется уполномоченной организацией в соответствии с утверждённым соответствующим Советом по профессиональным квалификациям порядком проведения профессионально-общественной аккредитации образовательных программ среднего профессионального образования, образовательных программ высшего образования, основных программ профессионального обучения, дополнительных профессиональных программ в области железнодорожного транспорта и критериями.

Порядком предусмотрено 20 критериев, позволяющих оценить такие направления, как материально-техническая база, кадровая обеспеченность, востребованность образовательных программ,

достижения обучающихся, вовлечённость работодателя в образовательный процесс, и другие.

В сфере железнодорожного транспорта оператором, допущенным Минобрнауки и Минпросвещения Российской Федерации к проведению ПОА ОП, является объединение «Желдортранс».

В настоящее время в процедуру ПОА ОП вовлечены все университетские комплексы железнодорожного транспорта. Экспертами объединения «Желдортранс» проведена ПОА ОП и подтверж-

– Красноярский и Забайкальский институты железнодорожного транспорта), Петербургский госуниверситет путей сообщения Императора Александра I (и его филиал в Брянске, а также Калужский техникум железнодорожного транспорта), Ростовский госуниверситет путей сообщения (и его филиал в Воронеже, Волгоградский, Владикавказский, Елецкий, Лискинский, Лиховский, Тамбовский и Тихорецкий техникумы железнодорожного транспорта), Омский и Сибир-

дарственного университета путей сообщения: «Логистика в транспортных системах» и «Автоматика и телемеханика на железнодорожном транспорте».

Планируем, что к концу 2022 года процедуры ПОА ОП будут проведены ещё по 40 программам отраслевых учебных заведений.

**– В соответствии с «Приоритетными направлениями развития системы независимой оценки квалификации на период до 2024 года» планируется ускорение процедур разработки и ак-**

## **Проводимые в отрасли мероприятия по применению независимой оценки квалификаций направлены на оценку эффективности процедуры НОК и перспектив её дальнейшего развития. Эксперимент по внедрению НОК проводится с 2015 года**

дено соответствие требованиям профессиональных стандартов и рынка труда 154 образовательных программ отраслевых вузов, колледжей и техникумов (в сфере высшего образования – 87, среднего профессионального – 63, дополнительного профессионального – 4).

По итогам прохождения процедуры профессионально-общественной аккредитации образовательных программ образовательным организациям выданы свидетельства установленного образца. Так, например, в прошлом году эту процедуру прошли Иркутский госуниверситет путей сообщения (и его филиалы

ский госуниверситеты путей сообщения (и Томский техникум железнодорожного транспорта), Уральский госуниверситет путей сообщения (и его филиал в Челябинске), филиалы Самарского госуниверситета путей сообщения в Саратове и Алатыре, филиал Дальневосточного госуниверситета путей сообщения в Уссурийске.

В этом году по результатам аккредитационной экспертизы, проведённой «Желдортрансом», свидетельства о профессионально-общественной аккредитации получили, в частности, две образовательные программы высшего образования Омского госу-

**туализации профессиональных стандартов. Как эта работа выстроена в компании?**

– Цель ускорения процедур разработки и актуализации профессиональных стандартов – возможность скорейшего их применения и внедрения в условиях быстро меняющихся технологических процессов. В основном будут сокращены сроки рассмотрения и согласования проектов профессиональных стандартов Национальным советом, Минтрудом и отраслевыми министерствами.

Сам процесс разработки проекта профессионального стандарта предполагает проведение



ВЛАДИМИР ЛИТВИНОВ / ИД «ГУДОК»



АРХИВ / ИД «ГУДОК»

экспертного обсуждения специалистами предприятий, где применяются соответствующие производственные процессы, и на этом этапе в ОАО «РЖД» взаимодействие давно отработано.

ОАО «РЖД» одним из первых ещё в 2014 году приступило к разработке профессиональных стандартов, и в настоящее время ими охвачены все специфические для отрасли профессии и специальности.

Всего в области железнодорожного транспорта разработано и применяется 92 профессиональных стандарта и рекомендовано к применению 194 профстандарта, относящихся к ведению советов по профессиональным квалификациям других отраслей.

Основная работа завершена в 2020 году. Разработкой профильных для отрасли профессиональ-

ных стандартов занимается Центр организации труда и проектирования экономических нормативов ОАО «РЖД».

Профстандарт является «живым» документом, в котором на регулярной основе отражаются все актуальные изменения, в том числе обусловленные развитием современных цифровых технологий.

**ПУЛЬТ**

БЕСЕДОВАЛА ЮЛИЯ АНТИЧ

**Проведение экзамена по методологии независимой оценки квалификаций позволяет проверить не только теоретические знания, но и практические навыки в условиях, максимально приближенных к реальным производственным задачам**

## СПРАВКА

«Приоритетные направления развития системы независимой оценки квалификации на период до 2024 года» были разработаны в соответствии со Стратегией развития Национальной системы квалификаций до 2030 года и ориентированы на решение следующих задач:

- 1) повышение востребованности инструментов и механизмов независимой оценки квалификации (НОК);
  - 2) повышение качества услуг проведения НОК;
  - 3) развитие финансовой модели НОК;
  - 4) обеспечение организационных предпосылок расширения масштабов НОК.
- Определены следующие направления повышения востребованности инструментов НОК: подтвержде-

ние профессиональных квалификаций выпускников высшего и среднего профессионального образования посредством гармонизации процедур государственной итоговой аттестации и НОК; допуск к профессиональной деятельности, связанной с повышенными рисками причинения вреда жизни и здоровью граждан, нанесения ущерба имуществу и окружающей среде; подтверждение результатов самообразования; оценка квалификации персонала на предприятиях и в организациях; оценка квалификации привлекаемых иностранных трудовых мигрантов.

Задачу повышения качества услуг проведения НОК планируется решить с помощью обеспечения контроля

за надлежащим выполнением процедур проведения НОК и качеством оценочных средств, повышения гибкости процедур проведения НОК (в том числе расширения практики дистанционного проведения НОК с использованием прокторинга), а также обеспечения информирования соискателей материалами, необходимыми для подготовки к успешному прохождению НОК.

Развитие финансовой модели НОК будет происходить путём повышения прозрачности тарификации услуг НОК, расширения перечня налоговых льгот в отношении НОК и устранения административных барьеров в финансировании НОК для государственных и муниципальных учреждений, а

также организаций, цены на продукцию которых регулируются государством. Обеспечение организационных предпосылок расширения масштабов НОК будет осуществляться посредством увеличения количества разрабатываемых и актуализируемых оценочных средств; обеспечения организационных мер для ускорения процедур разработки и актуализации профессиональных стандартов и квалификаций; создания условий для дальнейшего увеличения количества центров оценки квалификации (ЦОК) и экзаменационных площадок, минимизации административных барьеров, препятствующих деятельности ЦОК и советов по профессиональным квалификациям.



АРХИВ / ИД «ГУДОК»



ВЛАДИМИР ЛИТВИНОВ / ИД «ГУДОК»



Юлия АЛЕКСЕЕВА,  
начальник ДЕПАРТАМЕНТА  
СОЦИАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ  
ОАО «РЖД»

## Стремление к лучшему



В РЖД второй год проводится программа повышения квалификации работников социального блока

**В** декабре 2020 года в ОАО «РЖД» впервые была проведена программа повышения квалификации для работников социального блока «Новый взгляд – социальная политика». На данный момент программу прошли уже более 100 работников со всей сети. О том, для чего потребовалось создавать такую программу и как она будет развиваться, «Пульту управления» рассказала начальник Департамента социального развития ОАО «РЖД» Юлия Алексеева.

- Расскажите, пожалуйста, для чего была разработана программа «Новый взгляд – социальная политика»?
- Сохранение населения, здоровья и благополучия людей – это одна из национальных целей России до 2030 года. В компании забота о человеке также является приоритетной задачей.

мы оздоровления с учётом уникальности природных лечебных ресурсов, географических и иных особенностей региона. Мы хотим, чтобы стандарты обслуживания наших объектов социальной сферы, соответствовали уровню сервиса на рынке аналогичных услуг. Это повысит их привлекательность не только для работников компании, но и для сторонних клиентов.

Для достижения этих целей Департаментом социального развития и Корпоративным университетом РЖД в 2020 году была разработана и запущена программа повышения квалификации «Новый взгляд – социальная политика». Она нацелена, во-первых, на получение знаний в области развития человеческого капитала и, во-вторых, на выработку конкретных решений. Хочу отметить, что в прошлом году эта программа завоевала «серебро» на Международной премии Facilitation Impact Award в области проведения стратегических сессий.

- Как построена программа? Кто в ней принимает участие?

*Мы хотим, чтобы стандарты обслуживания наших объектов социальной сферы соответствовали уровню сервиса на рынке аналогичных услуг. Это повысит их привлекательность не только для работников компании, но и для сторонних клиентов*

В 2020 году в ОАО «РЖД» была утверждена Программа развития человеческого капитала до 2025, где одной из целей является рост социального благополучия работников. Поэтому перед нами стоит задача по трансформации объектов социальной сферы, чтобы они были современными и максимально удобными для железнодорожников. Так, в планах создать многофункциональные клиентоориентированные объекты социальной инфраструктуры, где работник сможет легко и удобно получить любую услугу; классифицировать по категориям объекты взрослого оздоровления ОАО «РЖД». Для повышения качества санаторно-курортного лечения и отдыха работников будут разработаны новые програм-

- Программа состоит из трёх уровней: стратегического, тактического и операционного. Каждый рассчитан на определённую категорию работников компании, занимающихся социальными вопросами.

Первый – стратегический – впервые был проведён в декабре 2020 года для заместителей начальников железных дорог по кадрам и социальным вопросам. Обучение было посвящено новым подходам в социальной политике компании и современным социальным трендам в HR.

Второй – тактический – проведён в мае 2021 года для руководителей служб управления персоналом желез-



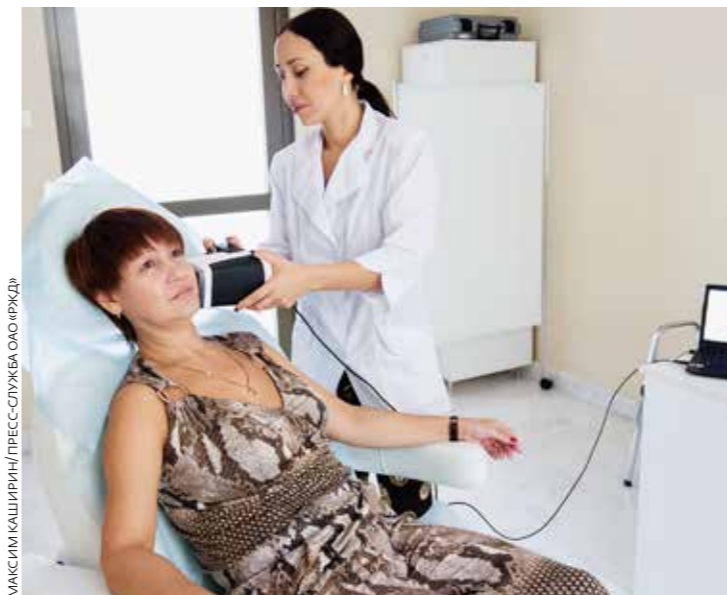
123RF/LEGION-MEDIA



АРХИВ ЦСР



МАКСИМ КАШИРИН / ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»



МАКСИМ КАШИРИН / ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»



ИВАН ШАПОВАЛОВ / ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

ных дорог и дирекций социальной сферы со всей сети. Слушателям рассказали о тенденциях в обслуживании объектов социальной сферы, о новых направлениях в социальной политике и мотивации через социальный пакет, о маркетинге и экономике объектов социальной сферы. Тогда слушатели представили конкретные идеи. Три из них были признаны лучшими: «Автоматизация управления сервисом социального объекта», «Продукты впечатления» (комплексный план мероприятий по совершенствованию социальной сферы ПривЖД), «Современные способы информирования. Социальный туризм». На данный момент эти инициативы уже реализуются. Так, к примеру, в рамках проекта «Автоматизация управления сервисом социального объекта» в санатории «Талица» Дирекции социальной

сферы Свердловской железной дороги пилотируется система, которая автоматически распределяет номера, составляет сетки расписаний приёмов специалистов и проведения процедур, а также формирует сводную информацию о загрузке санатория и бронированиях. В планах создать мобильное приложение, где каждый гость сможет увидеть в своём личном кабинете расписание процедур, выбрать дополнительные услуги.

В октябре прошлого года был проведён операционный уровень программы для начальников и руководителей объектов отдыха и оздоровления ОАО «РЖД». Программа проводилась на одном из социальных объектов компании – в новом Центре детского и семейного отдыха «Локомотив» Калининградской железной дороги, расположенном на берегу Балтийского моря

в Зеленоградске. Тогда приглашённые эксперты из Корпоративного университета РЖД рассказали участникам об инструментах развития объектов, новых веяниях экономики и маркетинга, лучших практиках в области предоставления услуг. На примере Центра детского и семейного отдыха участники программы детально проанализировали перспективы и векторы развития, а также поделились своими практически наработками.

**– Как часто будет проводиться программа? Как она будет проходить в этом году?**

– Программа будет проводиться ежегодно. Безусловно, она будет актуализироваться в соответствии с происходящими изменениями и адаптироваться к меняющимся условиям. В этом году с 30 июня по 1 июля уже был проведён стратегический уровень программы. В нём приняли участие 22 человека. Особенностью программы этого года стало то, что в ней приняли участие руководители социально-кадрового блока функциональных филиалов: заместители начальников функциональных филиалов по кадрам и социальным вопросам, начальники служб управления персоналом функциональных филиалов.

Акцент был сделан на изучении современных социальных трендов и их трансформации в будущем. Кроме этого, слушатели изучили опыт других компаний, направления развития социальной политики, а также

подумали над тем, как прогнозировать в период неопределённости. Также слушатели представили свои идеи для формирования новой стратегии социальной политики до 2035 года. Были озвучены следующие направления: корпоративная экосистема благополучия («Забота о человеке») и социальное козачество; кастомизированные программы «для каждого»; проактивное/прогрессивное социальное пространство; система мотивации, нацеленная на долговременную работу персонала в компании.

В октябре этого года мы планируем провести обучение для руководителей объектов культуры и спорта. Формат и точная программа обучения сейчас активно разрабатываются.

**– Как в дальнейшем будет развиваться программа?**

– В этом году в планах впервые провести ещё один уровень программы (линейный). В нём примут участие специалисты со всей сети, которые занимаются социальными вопросами.

В 2023 году мы также планируем проводить программу на нескольких уровнях. На обучение будут приглашены руководители и специалисты, которые ранее его не проходили. В перспективе программу повышения квалификации «Новый взгляд – социальная политика» должны пройти все работники, занимающиеся социальными вопросами.

**ПУЛЬТ**

БЕСЕДОВАЛА ВИКТОРИЯ ГАДЖИЕВА

**В 2023 году мы также планируем проводить программу на нескольких уровнях. В перспективе программу повышения квалификации «Новый взгляд – социальная политика» должны пройти все работники, занимающиеся социальными вопросами**



ИВАН ВЕТРЯК,  
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР  
ООО «РЖД-ТЕХСЕРВИС»

## К бою ГОТОВЫ

Три кита  
и три принципа  
корпоративного  
сервиса

**А**втоматизация внутренних процессов системы сервисного обслуживания IT-инфраструктуры ведёт к повышению производительности труда, созданию гибкой схемы, позволяющей быстро осваивать новые виды услуг. Три кита, на которых держится работа «РЖД-ТехСервис» по поддержке пользователей ОАО «РЖД», – это три департамента, каждый из них занимается важной частью работы внутри компании.

Департамент сервиса – инженеры, которых каждый день видят сотрудники РЖД. Они настраивают компьютеры, меняют картриджи в принтерах, чинят офисную технику. Департамент управления и диспетчеризации – это удалённая поддержка (контактный центр ЕСПП – Единой системы поддержки пользователей, куда ежедневно поступает около 10 тыс. звонков); пер-

вая линия поддержки, решающая более половины заявок от пользователей удалённо; центр диспетчеризации, который назначает заявки на инженеров Департамента сервиса.

Подготовкой инструкций, управлением проектами, поддержанием и развитием сервисов, контролем качества работы сотрудников, оптимизацией внутренних и внешних процессов, а также разработкой всех используемых автоматизированных решений занимается Департамент развития производства – самый малочисленный, но и самый разносторонний по выполняемым задачам. Одно из важных решений Департамента развития производства, позволивших значительно повысить производительность сотрудников компании, – частичная автоматизация назначения работ на инженеров.

На рынке существует несколько крупных игроков, продающих решения по автоматизации назначения и распределения работ на инженеров

с учётом множества факторов (WFM-системы). Главная сложность, не позволяющая легко внедрять подобные решения для распределённых структур, – необходимость проведения огромной подготовительной работы.

Система должна получать графики работы сотрудников, должна знать, где находятся пользователи, как они работают. У инженеров должны быть сформированы компетенции по типам работ. Должно быть заведено огромное количество справочников, позволяющих качественно спланировать работу инженеров. Всё это делает внедрение таких систем достаточно нетривиальной задачей.

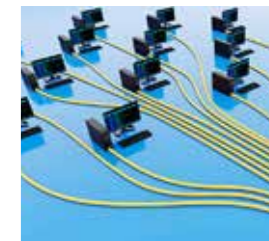
В «РЖД-ТехСервис» подготовительные работы для запуска в 2020 году такой системы длились несколько лет. В качестве поддержки на первых этапах использовались два основных сервиса от Яндекса: «Яндекс.Маршрутизация» и «Яндекс.Карты».

С помощью сервиса «Яндекс.Карты» мы определяли расположение инженера, а с помощью «Яндекс.Маршрутизации» могли строить оптимальный маршрут передвижения между объектами. Сам «Яндекс» использует эту платформу для организации работы своих курьеров и такси. При внедрении данного функционала мы смогли на старте получить экономию времени на передвижениях инженеров не менее 10%, а также значительно разгрузить диспетчеров, занимающихся распределением заявок.

Сейчас активно работаем над тем, чтобы перевести данный функционал полностью на наши внутренние сервисы: уже создан справочник адресов и начата разработка системы, позволяющей заменить сервисы «Яндекса».

Создано мобильное приложение для разъездного персонала (РП, сотрудники техподдержки, работающие непосредственно на объектах обслуживания). В нём инженеры получают всю инфор-

# Цифровизация»



мацию по поступающим работам, фиксируют их начало и окончание, расход ТМЦ, пройденный километраж. Автоматизирован контроль за перемещением РП с помощью определения геолокации инженера и предполагаемого расчёта маршрута. Реализован программный модуль «РЖД-ТС-Снабжение», в котором инженеры фиксируют потребность в ТМЦ для выполнения ремонтных заявок, а кладовщики обеспечивают закупку и контроль доставки ТМЦ на склад.

Ещё один важный инструмент, позволивший разгрузить удалённую поддержку, – это система автоустановки ПО в соответствии с запросами пользователей. При получении заявки из автоматизированной системы обработки заявок система автоустановки автоматически добавляет запрашиваемое ПО в список на установку, после чего контролирует факт установки. Если возникнут

какие-то трудности, переводит заявку на оператора, который уже устанавливает ПО в ручном режиме.

Фундамент, без которого мы сейчас не смогли бы так развить существующую автоматизацию процессов, – это личный кабинет заказчика. По сути, это база данных управления конфигурацией (CMDB) со всем оборудованием, которое мы обслуживаем. В базе сотни параметров у каждого объекта, значительная часть из которых обновляется автоматически. Мы активно работаем над популяризацией этой системы, так как вовлечение пользователей позволяет нам не только повысить точность данных, но и – самое главное – улучшить наш сервис для пользователей РЖД.

К примеру, если заказчику нужно изменить параметры, влияющие на стоимость обслуживания оборудования, он формирует запрос на изменение

**Из сервисов, которые мы в ближайшее время планируем к внедрению, – чат-бот в Единой корпоративной системе мгновенного обмена сообщениями – ЕКС МОС (мессенджер «Экспресс»), который позволит быстро составить заявку на устранение неисправности**

ние, и после его согласования со стороны нашего представителя изменение автоматически применяется с первого числа следующего месяца. Если заказчик хочет изменить какие-то менее существенные параметры, например адрес или ФИО пользователя, он может сделать это в системе самостоятельно.

Из интересных сервисов, которые мы в ближайшее время планируем к внедрению, – чат-бот в Единой корпоративной системе мгновенного обмена сообщениями – ЕКС МОС (мессенджер «Экспресс»), который позволит пользователям быстро составить заявку на устранение неисправности оборудования, если компьютер, к примеру, вышел из строя.

В целом при организации работы мы руководствуемся принципами: Контакт, Кооперация, Координация.

Контакт. Половина успеха нашей работы – это не только выполненная заявка, но и довольный пользователь. Мы уделяем очень большое внимание налаживанию контакта не только с региональными руководителями подразделений РЖД, но и с каждым пользователем. К слову, у многих пользователей есть любимые инженеры, и при обращении в ЕСПП пользователи часто просят назначить заявку именно на них.

Кооперация. Так как мы вышли из структуры ГВЦ, наши связи с ними крайне тесны и сейчас. На ежедневной основе мы ведём работу под кураторством заместителя директора ГВЦ Алексея Камнева с коллегами из центра компетенций средств вычислительной техники во главе с Рашимом Мусиным по подготовке инструкций для пользователей. Наши операторы первыми принимают все заявки, которые далее назначаются

на экспертов по направлениям либо в ГВЦ, либо в «РЖД-ТехСервис».

Также мы налаживаем и новые связи. Например, совместно с Дирекцией железнодорожных вокзалов мы запустили проект по автоматизированным камерам хранения – уже более 20 тыс. новых, современных ячеек вы можете увидеть практически по всей стране. Сервис постоянно развивается, в обозримых планах – запуск мобильного приложения для удобной оплаты хранения вещей на вокзалах.

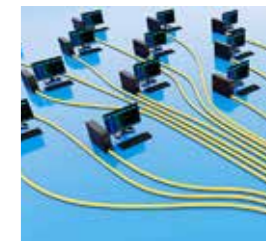
Координация. Без ясного понимания происходящего дирижировать большим (а мы одна из крупнейших сервисных компаний в стране) штатом, поддерживая высочайший уровень сервиса, практически невозможно. Мы на ежедневной основе контролируем выполнение практически каждой заявки, строим прогноз выполнения показателей и заблаговременно принимаем необходимые управленческие решения.

К примеру, совсем недавно мы запустили новое приложение «Мобильный руководитель», которое позволит всем региональным и линейным руководителям видеть в режиме онлайн качество выполняемых инженерами работ и оперативно реагировать на любые ситуации. Да и приложение универсальное: его можно запустить на любом телефоне даже с отечественной операционной системой «Аврора».

В августе 2022 года нашему предприятию исполнилось пять лет. За это время «РЖД-ТехСервис» проделал большой путь от новичка до твёрдо стоящего на ногах молодого бойца. Сегодня мы готовы к новым вызовам и видим большие перспективы нашего развития.

**При получении заявки из автоматизированной системы обработки заявок система автоустановки автоматически добавляет запрашиваемое ПО в список на установку, после чего контролирует факт установки**

# Цифровизация»



АЛЕКСАНДР САВЕРКИН/ИД «ГЛУБОК»

## «Ласточка» полетит без машиниста

ОАО «РЖД» работает над созданием беспилотников

**В** ОАО «РЖД» продолжается работа по созданию системы автоматического управления электропоездами на Московском центральном кольце (МЦК). Особое внимание при этом

уделяется не только техническим решениям по реализации системы беспилотного подвижного состава, но и модернизации железнодорожной инфраструктуры.

Специалисты научных центров и профильных подразделений компании «РЖД» ведут разработку систем, которые позволят макси-

мально автоматизировать работу электропоезда «Ласточка» на МЦК. Новые приборы и технологии испытываются на подвижном составе ЭС2Г № 136, который предполагает работу в автономном режиме, но под контролем машиниста, готового оперативно среагировать при возникновении нештатной ситуации.

### Сценарии работы

На заседании секции «Комплексные проблемы транспорта» Научно-технического совета ОАО «РЖД» заместитель генерального директора – директор Санкт-Петербургского филиала АО «НИИАС» Павел Попов отметил, что уже разработано 39 сценариев при следовании электропоездов в автоматическом режиме на МЦК. Они прописывают работу «Ласточки» как в штатном режиме, так и в нестандартных ситуациях, в том числе при технической неисправности объектов инфраструктуры или самого подвижного состава и в случае транспортных происшествий.

Также при создании сценариев удалось определить вопросы, требующие рассмотрения с новых ракурсов. Например, были предъявлены дополнительные требования к системе обнаружения препятствий.

Сценарии станут основой единого технологического процесса организации движения в автоматическом режиме на Московском центральном кольце, разработку которого планируется завершить уже в текущем году. На их основе также подготовлен «Регламент действий оперативного персонала в плановом режиме» и инструкции по работе в аварийных и нестандартных ситуациях.

Пересмотр инструкций, которые действуют сейчас, стал необходим по двум причинам. Во-первых, они стали неактуальны из-за отсутствия машиниста на борту. Во-вторых, его отсутствие влечёт изменение всей технологии эксплуатации и обслуживания

электропоездов с подключением новой профессии – машиниста-оператора.

### Машинное зрение

Постоянные улучшения машинного зрения на тестовой «Ласточке» позволяют обнаруживать препятствия при низкой видимости за счёт тепловизоров и других сенсоров. Ведутся работы по обнаружению и распознаванию ручных сигналов в соответствии с ПТЭ. Для эксплуатации системы машинного зрения разрабатывается система калибровки сенсоров в депо.

По словам Павла Попова, автоматическая калибровка машинного зрения на МЦК станет первой в мире. Настройка бортовых сенсоров будет самостоятельно производиться при заезде электропоезда в депо. В настоящее время определяется периодичность проведения технического обслуживания камер, лидаров и тепловизоров, чтобы исключить получение некорректных данных и ложные срабатывания системы.

### Согласованность систем

Одна из первостепенных задач при реализации автоматизированного движения электропоездов на МЦК – добиться согласованной работы всех систем, участвующих в процессе. И в особенности синхронизировать действия с центром дистанционного контроля и управления (ЦДКУ) – обязательным компонентом беспилотного транспорта, необходимым для управления движением поездов в автоматическом режиме, контролем за их эксплуатацией и техническим состоянием, а также

для дистанционного управления в случае возникновения нештатных ситуаций.

В этом направлении ведётся активная работа – разрабатывается «Программно-технологический комплекс обеспечения диспетчерского управления в условиях вождения электропоездов ЭС2Г в автоматическом режиме». Он состоит из трёх частей: контроль графиков движения, управление в плановых и нештатных ситуациях.

### Безопасность для пассажиров

Особое внимание уделяется обеспечению безопасной посадки и высадки пассажиров. С 27 мая введена в опытную эксплуатацию система СКПВП, предназначенная для обнаружения опасных ситуаций и предотвращения травмирования людей на пассажирской инфраструктуре. Система состоит из камер, стереокамер и фотоэлектрических датчиков, устанавливаемых на навесах и опорах, а также на участке ниже уровня платформы. Данное оборудование в том числе помогает осуществлять контроль за межвагонным пространством, за зоной между электропоездом и платформой, а также следит, не были ли зажаты пассажиры или их вещи дверями подвижного состава.

В ходе технологических испытаний было успешно проверено взаимодействие системы СКПВП с ЦДКУ и электропоездом. Кроме того, были отработаны такие нештатные ситуации, как, например, падение человека (манекена) между подвижным составом и платформой.

**ПУЛЬТ**

АЛЕКСЕЙ АЛЕЕВ





СЕРГЕЙ САРАТОВ,  
НАЧАЛЬНИК ДЕПАРТАМЕНТА  
УПРАВЛЕНИЯ ПЕРСОНАЛОМ  
ОАО «РЖД»



ВИКТОР КАЗАРИН

## Стройка века 2.0

Студенты осваивают Восточный полигон

Открытое акционерное общество «РЖД» и МООО «Российские Студенческие Отряды» (РСО) на XXV Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ) подписали меморандум о сотрудничестве в области развития Восточного полигона. Документ предполагает привлечение студентов к реализации трудового проекта «БАМ 2.0». О том, как организованы работа и досуг бойцов на Восточном полигоне, «Пульт управления» узнал у начальника Департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Сергея Саратова.

- Сергей Юрьевич, расскажите об особенностях проекта «БАМ 2.0».
- Основная цель проекта – привлечь людей для решения государственных задач, в первую очередь для работы на объектах Восточного полигона железных до-

стия в самых знаковых и масштабных проектах страны, ежегодно на наших объектах работают более 10 тыс. неравнодушных, энергичных и талантливых студентов.

Для холдинга «РЖД» движение студенческих отрядов – одно из ключевых направлений в системной работе с молодёжью. Двери компании всегда открыты для молодых, энергичных, талантливых и целеустремлённых ребят. Широкое привлечение молодых людей к решению производственных задач – это залог поступательного развития отечественной экономики.

- В реконструкции Байкало-Амурской магистрали студенты принимают участие с 1974 года. ОАО «РЖД» активно привлекает стройотряды на Восточный полигон с 2014 года. Чем проект «БАМ 2.0» отличается от предыдущих «строек века»?
- Сегодня Байкало-Амурская магистраль вновь становится важнейшим трудовым молодёжным проектом,

*Сегодня Байкало-Амурская магистраль вновь становится важнейшим трудовым молодёжным проектом, а всероссийский статус повышает его популярность среди студентов. В условиях нашей реальности стратегическая стройка обретает новый смысл*

рог. Это комплексный проект, который предполагает профессиональную подготовку членов студенческих отрядов, обеспечение мобильности трудовых ресурсов, создание безопасных условий труда для членов студенческих отрядов, а также повышение статуса рабочих профессий в молодёжной среде.

- Почему принято решение привлечь к этой работе студентов?
- Студенческие отряды – это традиция, которой сильна наша страна. За свою историю студенческие отряды внесли большой вклад в развитие отечественных железных дорог. Более 45 лет назад стройотряды появились на БАМе, когда была объявлена Всесоюзная комсомольская стройка. Сохраняя традицию уча-

а всероссийский статус повышает его популярность среди студентов. В условиях нашей реальности стратегическая стройка обретает новый смысл. Ведь она расширяет ворота восточным партнёрам, даёт новый импульс для развития экономики России. А причастность молодёжи к решению государственных задач только способствует её патриотическому и нравственному воспитанию.

24 июня 2022 года впервые в современной отрядной истории состоялось открытие Всероссийского трудового семестра студенческих отрядов железнодорожного транспорта. Пять офлайн-площадок в стране собрали более 800 человек, в онлайн-формате присоединились более 15 тыс. зрителей. Отряды получили

# Практика



МАРИЯ ТРОШИНА / ИД «СТУДОК»



ИД «СТУДОК»



АЛИНА ЕМЕЛЬЯНОВА / ИД «СТУДОК»

путёвки на важнейшие объекты компании из рук руководителей холдинга «РЖД». И ключевым событием стало именно открытие Всероссийской студенческой стройки БАМ 2.0.

**– Сколько бойцов этим летом отправились на БАМ? Проходили ли они специальную подготовку перед отправкой?**

– В течение летнего периода для строительства объектов Восточного полигона железных дорог привлечены более 1300 студентов из образовательных организаций железнодорожного транспорта и других ведущих вузов страны, среди которых, например, МГТУ им. Н.Э. Баумана.

Ребята привлекались по разным каналам, в первую очередь под эгидой «Российских Студенческих Отрядов», – сложившимися коллективами со своим руководящим составом. Помимо этого часть бойцов была направлена от университетов в рамках производственной практики. На некоторых участках – там, где требуются более квалифицированные кадры, – проверялось соответствие знаний ребят предстоящей работе. И конечно, каждый заинтересованный студент мог обратиться в свой вуз, чтобы подать заявку и присоединиться к стройке.

Перед отправкой на объекты студенты обязательно проходили обучение по рабочим профессиям, полу-

чали необходимые допуски к работе, проходили инструктажи по охране труда и пожарной безопасности.

**– Сколько длится трудовой семестр на БАМе и на каких объектах работают бойцы?**

– Трудовой семестр для студенческих отрядов начался с середины июня и продлится до начала учебного года. Студенты участвуют в строительстве таких масштабных объектов, как второй путь на перегонах Бирея – Киренга и Сурина – Кунерма Восточно-Сибирской железной дороги, в реконструкции станции Тайшет Восточно-Сибирской железной дороги, развитии Ванинско-Совгаванского железнодорожного узла Дальневосточной железной дороги, электрификации линии Волочаевка-2 – Комсомольск-Сортировочный Дальневосточной железной дороги.

**– Как оплачивается работа студентов на Восточном полигоне?**

– Огромным плюсом данного проекта является привлечение студентов по трудовому договору в штат организации с оплатой труда, при этом средняя заработная плата составляет 55 тыс. руб. в зависимости от занимаемой должности. Поработав на стройке, ребята получают запись в трудовой книжке. В будущем это упростит им поиск работы, поскольку у них уже будет опыт в строительной отрасли.

**– Где размещают студентов, как организован их быт?**

– Восточный полигон имеет огромные по протяжённости территории, поэтому объекты строительства зачастую находятся в отдалённых от населённых пунктов местах. Но, несмотря на это, для студентов оборудованы комфортные условия проживания в общежитиях, вахтовых городках и купейных вагонах. Также организовано трёхразовое горячее питание и закуплена специализированная одежда по индивидуальным размерам.

**– Сколько длится рабочий день? Предусмотрены ли досуговые мероприятия?**

– Для студентов, наравне с основными рабочими, организована 40-часовая рабочая неделя. Совместно с РСО разработана карта культурно-массовых мероприятий на весь трудовой семестр. Главный конкурс для студентов – определение лучшего студенческого строительного отряда. Также проводятся конкурсы плакатов, историй, авторской песни, танцевальные и театральные постановки, концертные программы, спортивные мероприятия.

**– Продолжит ли компания сотрудничать с бойцами, работавшими на БАМе, после окончания трудового семестра?**

– ОАО «РЖД» – крупнейший работодатель России, который заинтересован в привлечении квалифицированных специалистов, поэтому каждый боец студенческого отряда рассматривается как потенциальный сотрудник компании. Кроме того, большая часть отрядов сформирована из числа студентов, обучающихся в образовательных организациях по договорам о целевом обучении с ОАО «РЖД».

**– На каких ещё объектах компании этим летом задействованы бойцы студенческих отрядов?**

– Помимо стройки, ежегодно тысячи бойцов приходят в отряды проводников, работают помощниками машиниста, вожатыми в детских оздоровительных лагерях. Привлечение студентов – это взаимовыгодный процесс: студенты получают практический опыт и закрепляют полученные теоретические знания и навыки, а работодатель присматривает перспективные кадры на будущее и формирует положительный имидж своей компании в глазах молодых людей.

ПУЛЬТ

БЕСЕДОВАЛА ЮЛИЯ АНТИЧ

**Для студентов оборудованы комфортные условия проживания в общежитиях, вахтовых городках и купейных вагонах. Также организовано трёхразовое горячее питание и закуплена специализированная одежда по индивидуальным размерам**



ПАВЕЛ ВОРОНИН



123RF/LEGION-MEDIA

## Инкубационный период

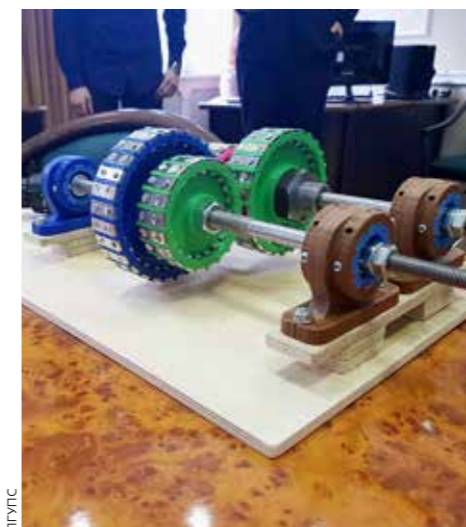
Студенты изучают инженерное предпринимательство



ПУЛС



ПЕТР ГРИДИН/ИД «ГУДОК»



ПУЛС

**В** стране взят курс на обеспечение технологического суверенитета. В этой связи развитию цифровизации, инноваций и науки уделяется повышенное внимание. На государственном уровне утверждена дорожная карта регуляторных изменений по снятию барьеров и стимулированию оборота результатов интеллектуальной деятельности, действует программа «Взлёт от стартапа до IPO», проводится Всероссийский конкурс студентов и аспирантов, обучающихся по инженерным специальностям. Свою лепту в эту работу вносит и академическая среда – в университетах увеличивается количество мест на образовательные программы в сфере предпринимательства, открываются новые специальности и направления подготовки, действуют технологические объединения. Так, например, в отраслевых вузах создаются бизнес-инкубаторы и школы инженерного предпринимательства.

Предпринимательское мышление необходимо не только бизнесменам – последние несколько лет рынок труда всё чаще выдвигает это требование каждому, кто хочет преуспеть как профессионал.

По результатам недавнего исследования рекрутинговой компании HeadHunter, в настоящее время большое внимание работодатели обращают на наличие у профессионалов таких компетенций, как взаимодействие с людьми, гибкость ума, клиенто-

ориентированность, умение вести переговоры, эмоциональный интеллект. Это стандартный набор soft skills, как раз необходимый предпринимателям. Однако в компаниях всё чаще отмечают, что развитые предпринимательские компетенции у соискателей встречаются редко. В этой связи перед образовательными учреждениями стоит важная задача – учить студентов бизнес-мышлению. Отраслевые вузы решают её на практике: благодаря поддержке ОАО «РЖД» там открываются научные бизнес-инкубаторы и акселераторы (это одно из важных мероприятий Программы взаимодействия компаний с университетскими комплексами железнодорожного транспорта до 2025 года).

Так, в прошлом году был создан совместный студенческий бизнес-инкубатор Петербургского государственного университета путей сообщения (ПГУПС) и Октябрьской железной дороги. Его первыми резидентами стали три студенческих коллектива, проекты которых получили поддержку ОЖД: «Разработка экономической модели, описывающей цифровую платформу интегратора пассажирских мультимодальных перевозок», «Разработка малообслуживаемой системы заземления опор контактной сети в тяговом электроснабжении переменного тока», «Автоматизация коммерческого осмотра при помощи нейронной сети».

В апреле этого года на базе Региональной инновационной площадки ОЖД были представлены новые проекты – победите-



ПЕТР ГРИДИН/ИД «ГУДОК»

ли конкурса студенческих научных грантов ПГУПС, рекомендованные для дальнейшей разработки в бизнес-инкубаторе: «Разработка модели локомотивной трансмиссии на основе постоянных магнитов», «Алгоритм определения размеров движения пригородных поездов и его программная реализация», «Исследование возможности применения программно-конфигурируемого радио в сетях технологической железнодорожной радиосвязи».

Как рассказали в университете, в сентябре запланированы мероприятия по командообразованию среди резидентов бизнес-инкубатора, а также встречи с ведущими экспертами и представителями производственных компаний.

Также в ПГУПСе действует Школа инженерного предпринимательства (ШИП). Студенты занимаются разработкой и развитием проектов в таких направлениях, как «Транспорт будущего» (проектирование транспортно-логистических объектов, инфраструктурные решения, планирование устойчивого развития транспортных компаний, опережающие транспортные технологии и продукты); «Политранспортные системы» (проекты повышения эффективности взаимодействия различных видов транспорта, обеспечивающие наращивание транспортно-логистического потенциала отдельных территорий, регионов и страны в целом); «Искусственный интеллект» (проекты внедрения беспилотных технологий, совер-

**Образовательная деятельность способствует целенаправленному формированию компетенций для комплексной подготовки инженеров к инновационной деятельности в условиях технического и технологического прорыва**

**Акселерационные программы, которые получают гранты и государственную поддержку, станут дополнительным преимуществом и основой для развития студенческого предпринимательства**

шенствования методов управления и организации движения и сопутствующих процессов); «Цифровые решения на транспорте» (создание инструментария для решения актуальных задач повышения конкурентоспособности отрасли транспорта и логистики); «Инжиниринг транспортных технологий» (реализация всех фаз жизненного цикла разработки транспортных инноваций и коммерциализации идей).

«Образовательная деятельность ШИП способствует целенаправленному формированию компетенций для комплексной подготовки инженеров к инновационной деятельности в условиях технического и технологического прорыва», – подчеркнули в университете.

В мае этого года открылся совместный студенческий бизнес-инкубатор Самарского государственного университета путей сообщения (СамГУПС) и Куйбышевской железной дороги. «Это инструмент, который позволит обеспечить привлечение внешних и внутренних идей и проектов и их развитие до уровня технологической готовности, востребованного у бизнеса. Востребованным в обществе является не университет, транслирующий новые знания, а университет, создающий новые знания самостоятельно или в рамках коллабораций», – подчеркнул и.о. ректора СамГУПС Максим Гаранин.

В коворкинге бизнес-инкубатора при поддержке специалистов BIM-лаборатории студенты могут использовать современные методы проектирования любых объектов в 3D-моделях по запросу компании «РЖД». Как отметил в ходе открытия нового подразделения начальник Центра инновационного развития ОАО «РЖД» Дмитрий Вербов, реализация идей студентов и аспирантов, направленных на решение ключевых задач холдинга «РЖД», и их доведение до готового

решения в совместных бизнес-инкубаторах железных дорог и отраслевых вузов со временем обеспечит реализацию стратегической инициативы «Массовое создание университетских стартапов». Она входит в перечень утвержденных правительством инициатив социально-экономического развития РФ до 2030 года. «Система инноваций в холдинге существует уже пять лет. Ежегодно в неё поступает порядка тысячи проектов. Наша цель – массовое создание университетских стартапов, выработка более качественных решений для отрасли. Это необходимо для повышения операционной деятельности компании, эффективности всех её процессов», – подчеркнул Дмитрий Вербов.

В этом году СамГУПС участвует в конкурсном отборе на получение грантов из средств федерального бюджета на проведение акселерационных программ студенческого предпринимательства. Как рассказал директор бизнес-инкубатора СамГУПС и КбШЖД Дмитрий Горбунов, цель проекта – подготовка стартапов и будущих предпринимателей. «Привлечение талантливых студентов к созданию инновационных продуктов является одной из стратегических инициатив университета. Акселерационные программы, которые получают гранты и государственную поддержку, станут дополнительным преимуществом и основой для развития студенческого предпринимательства», – отметил он.

Для развития технологического предпринимательства в вузе также разработан модуль образовательной программы «Построение бизнес-моделей». Уже в сентябре по нему начнётся обучение студентов, а в декабре состоится конкурс бизнес-моделей среди студентов. Победители станут резидентами студенческого бизнес-инкубатора.

ПУЛЬТ

Юлия Антич



АРХИВ ИД «ГУДОК»

## Университеты приходят в школу

Как организовано обучение в отраслевых классах

**Р**оссийские университеты развивают новые формы профориентационной работы с подрастающим поколением. Открытые уроки вузовских преподавателей и представителей приёмных комиссий в школах уступают место так называемым университетским классам. Это уникальный проект, который реализуется вузами на базе общеобразовательных организаций. Основная задача – не про-

В настоящее время профильные классы имеют многие отраслевые университеты. Так, классы Омского государственного университета путей сообщения (ОмГУПС) действуют в пяти образовательных учреждениях города Омска: гимназиях № 43 и № 146, Доме юных техников им. Ю. А. Гагарина, инженерно-технологическом лицее № 25, средней общеобразовательной школе № 45 (в двух последних учреждениях профильные классы впервые откроются с нового учебного года). Обучение там бесплатное.

по май и проходят в современных специализированных лабораториях университетского комплекса. В числе изучаемых дисциплин – общеобразовательные (математика, физика) и профессионально-ориентированные (искусственный интеллект, технологии Интернета вещей (IoT), информатика и информационные технологии). Большое внимание также уделяется истории и современному состоянию железнодорожного транспорта.

Занятия во всех профильных классах проходят раз в неделю с 8.00 до 13.00. В каждом учебном

*Обучение в профильном классе – это возможность погружения школьников в сферу их будущей специальности, профессиональной деятельности. Реализация этого принципа позволяет обобщать и накапливать передовой опыт*

сто подготовить школьников к ЕГЭ и поступлению в высшее учебное заведение, но и помочь им определиться с профессией, повысить интерес к учёбе и расширить кругозор. Собственные классы при школах открывают и отраслевые вузы.

Ученики университетских классов в ходе профильного обучения изучают специальные дисциплины гуманитарного, социально-экономического, естественно-научного или инженерного профилей. Таким образом у юных слушателей формируется интерес к той или иной профессии, а также к высшему учебному заведению.

«Обучение в профильном классе – это возможность погружения школьников в сферу их будущей специальности, профессиональной деятельности. Реализация этого принципа позволяет обобщать и накапливать передовой опыт, обновлять организацию и содержание подготовки учащихся. В классах постоянно открываются новые дисциплины, курсы, а современные технологии делают процесс получения знаний максимально комфортным для ребят», – подчеркнули в университете.

Занятия преподавателей ОмГУПСа организованы с сентября

заведении расписание составлено таким образом, чтобы один день был свободен от школьных уроков.

Для ребят регулярно организуются экскурсии на ведущие промышленные предприятия Омской области, от которых в будущем можно получить целевые направления на обучение в университете. Например, в прошлом году учащиеся университетских профильных классов посетили Омское подразделение Западно-Сибирского учебного центра профессиональных квалификаций. Преподаватели и сотрудники центра провели для старшекласс-

# Образование



ИРИНА БАБИЦЕВА



ГЛАВЛВОРОНИН



ЦСКАДР

ников экскурсию по полигону действующей железнодорожной техники, уделив особое внимание правилам безопасности на путях и переездах. А в мае этого года ребята посетили АО «Омский научно-исследовательский институт приборостроения». Они побывали в лабораториях научно-технического комплекса микроэлектроники, где создаются электронные компоненты с геометрическими размерами порядка нескольких микрометров и меньше. Ребятам также показали современную технику,

рассказали об организации труда на предприятии.

Сибирский государственный университет путей сообщения имеет профильный класс на базе МОУ СОШ № 100 города Новосибирска. Ежегодно туда принимаются учащиеся 9-х классов по результатам выполнения контрольных испытаний по математике и физике, а также собеседования. С учащимися работают преподаватели университета, которые проводят лекции и семинарские занятия.

В прошлом году 350 учащихся 10-11-х классов из школ № 67, 63 и 7 города Иркутска, а также иркутского лицея № 1 и школы № 2 Хомутово стали слушателями профильных классов Иркутского государственного университета путей сообщения (ИрГУПС). В течение первого семестра школьники получили углублённые знания по математике и физике, что помогло им подготовиться к сдаче ЕГЭ. «Со второго семестра ребятам добавили профильную составляющую. Будущих абитуриентов познакоми-

ли со специальностями и направлениями подготовки Иркутского государственного университета путей сообщения», – рассказала директор Института дополнительного образования ИрГУПС Наталья Олинович.

Набор старшеклассников в профильные классы ИрГУПС в настоящее время продолжается.

При Российском университете транспорта (МИИТ) действует собственная гимназия. Там созданы классы предуниверсария РУТ (МИИТ) по двум направлениям: технологическому и социально-экономическому. Профильными предметами в технологических классах являются математика, физика, информатика, в социально-экономических классах – математика, экономика, право. Учебный план дополнен широким выбором элективных курсов.

Кстати, профильные классы в школах открывает и ОАО «РЖД». Так, с 2020 года реализуется проект

«Опорные школы РЖД». По всей сети действует 100 опорных школ – как отраслевых, так и муниципальных. В каждой из опорных школ созданы железнодорожные классы. К проекту привлечены педагоги из отраслевых вузов, они дают школьникам углублённую информацию по таким предметам, как физика, математика, информатика. Эти уроки являются частью школьного расписания и проходят в гибридном формате – дистанционно и очно. Чтобы преподавание было максимально эффективным, для преподавателей разработаны методические рекомендации «Страна железных дорог». Сотрудники Детских железных дорог и дорожных центров оценки, мониторинга персонала и молодёжной политики также принимают участие в обучении. Они организуют в профильных классах профориентационные активности – экскурсии, квесты, встречи с представителями РЖД,

а также вовлекают школьников в проектно-исследовательскую деятельность, чтобы ознакомить их с основными направлениями научных исследований в области Hi-Tech и IT-технологий. «В компании разработана и действует система профориентации школьников, опорные школы – один из её ключевых элементов, который должен заинтересовать школьников перспективной работой на железнодорожном транспорте и обеспечить приток талантливой молодёжи в компанию», – отметил ранее начальник Департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Сергей Саратов.

Кроме участия в образовательном процессе компания взяла на себя обязательства по материально-техническому оснащению опорных школ (идут поставки лабораторного оборудования, компьютерной техники и мебели, выполняется брендинг классов).

Юлия Антч

**В компании разработана и действует система профориентации школьников, опорные школы – один из её ключевых элементов, который должен заинтересовать школьников перспективной работой на железнодорожном транспорте**



## Бизнесу нужен креатив

Нестандартные подходы  
в работе повышают  
её эффективность



**М**ногие слышали о важности креативного мышления. Но многие даже не знают, насколько оно помогает решать повседневные проблемы и рабочие задачи. «Пульт управления» разобрался, как важна эта опция в работе.

Термин «креативность» произошёл от английского слова creativity, что переводится как «созидание». Само определение подразумевает умение человека выходить за грани и рамки традиционных идей, правил и шаблонов. Это позволяет ему создавать уникальные идеи, методы, формы. Помимо этого, под креативностью подразумевают наличие прогрессивного подхода, воображения и оригинальности.

«Доступ к творчеству и креативности открывается тем, кто в контакте со своим внутренним и

внешним миром. Их удел – поиск источников живой влаги для бизнеса. Важно не утратить силу Души и обрести силу Духа, чтобы проявлять креативность», – говорит аналитический психолог Наталья Каурова.

Креатив в рабочем процессе нужен не только творческим людям. Он помогает быстро реагировать на любую проблему и находить нестандартные решения в сложных ситуациях. Именно креативное мышление с каждым годом становится всё более востребованным.

«Чем больше у человека развито воображение, тем более он творческий и креативный. Воображение – это высшая психическая функция, и чем лучше у нас оно развито, тем лучше у нас работает мозг», – утверждает клинический психолог Яна Акинкина.

Специалисты считают, что креативное мышление помогает избежать профессионального вы-

горания на работе, эффективно решать рабочие задачи, снижает нагрузку.

«В зрелом возрасте работа для человека – это ведущая деятельность. И очень важно, чтобы человек был замотивирован. Это вопрос не только про деньги, а про личные мотивы. А реализация творческих и креативных способностей как раз то, что может мотивировать», – говорит Яна Акинкина.

По словам Натальи Кауровой, есть типы личности, которые обладают природной креативностью. «Особой глубиной чувствования, на мой взгляд, обладают представители шизоидного, гистрионного (истерического) и депрессивного типов характера. Для других типов характера доступно развитие в себе чувственной осознанности, креативного мышления и стратегического видения. Кабинет психолога – экологичное пространство, чтобы обрести живительный источник внутри», – считает она.

Потенциал к креативному мышлению есть у каждого человека. Несколько правил помогут развивать креативность.

1) Развивайте ассоциативное мышление. Выберите любой предмет и постарайтесь придумать ассоциацию. Можно даже придумывать целые истории. Со временем мозг будет быстрее создавать необычные ассоциации и истории.

2) Используйте вторую руку. Правая рука контролирует левое полушарие мозга, которое отвечает за аналитическое движение. А за левую руку отвечает правое полушарие, которое курирует воображение, оно генерирует сложные образы и эмоциональный интеллект. Если иногда выполнять привычные бытовые действия левой рукой, можно улучшить его работу и развить творческие способности. Левшам такое упражнение тоже будет полезно. Использование правой руки разбудит мозг и активизирует его деятельность.

3) Записывайте в блокнот любые творческие идеи, даже если на первый взгляд они кажутся вам абсурдными. Можно вести записи с помощью диктофона. Но специалисты отмечают, что лучше вести записи в письменном виде. Это хорошо развивает мышление.

4) Запишитесь на обучение. Новые знания и впечатления помогают не только нестандартно мыслить, но и улучшают работу головного мозга. Для человека очень важно пробовать что-то новое. Даже поход в новый магазин может дать почву для размышлений или новую идею.

5) Меняйте обстановку. При длительной работе на одном и том же месте человек становится невнимательным. Иногда очень полезно менять рабочую обстановку: даже перестановка вещей на рабочем месте или замена канцелярских предметов помогает облегчить работу.

«С ростом неопределённости ценность способностей к гибкому мышлению и творческому подходу к работе и бизнесу будет возрастать. Спрос со стороны бизнеса на творчество и креативность будет возрастать, рост спроса при ограниченности предложения будет обуславливать рост цен», – говорит Наталья Каурова.

Иллюстрация

Дарья Чикиркина



## Откровенный разговор

Всесоюзное совещание начальников железных дорог СССР состоялось 60 лет назад

**В** августе 1962 года в Москве по инициативе Министерства путей сообщения состоялось первое (и, к сожалению, последнее) всесоюзное совещание начальников железных дорог СССР. Это необычное мероприятие не носило официальный характер, а его решения были не обязательны к исполнению, однако живая дискуссия о ключевых проблемах советского железнодорожного транспорта оказала влияние на развитие отрасли. «Пульт управления» публикует комментированные выдержки из уникальных архивных документов этого совещания.

Инженер-железнодорожник Александр Иванович Дрожжин, многие годы проработавший в центральном аппарате МПС и оставивший свидетельства в том числе об августовском совещании 1962 года, так вспоминал о ситуации на железнодорожном транспорте в начале 60-х годов: «В это время казалось, что

скому развитию целых районов. Самые передовые инженерно-технические решения принимались для служебных дорог, обеспечивавших нужды Советской армии, в частности впервые была разработана и сдана в эксплуатацию локомотивно-платформенная база для стратегических ракет (конечно, этот проект выполнялся под грифом строжайшей секретности, однако в отчётных документах приёмки он всё равно фигурировал). Таким образом, к 1960 году железнодорожный транспорт был одной из самых динамично развивавшихся областей народного хозяйства СССР. Однако в то же время прослеживался ряд негативных тенденций, на которые впервые обратили внимание сотрудники Главного статистического управления при МПС. Выяснилось, к примеру, что темпы – а главное, качество – электрификации железных дорог остаются неудовлетворительными. Количество аварий и чрезвычайных происшествий на железнодорожном транспорте, к сожалению, оставалось по-прежнему

*Если говорить языком цифр, то в течение 15 лет с 1945 года был обеспечен в общем двукратный рост объёма всех видов железнодорожных перевозок*

мы на правильном пути – да простится мне невольная игра слов... Материально-техническая база железных дорог была восстановлена в течение пяти лет после окончания Великой Отечественной войны. Следующие пять лет ушли на строительство новых железнодорожных путей и модернизацию локомотивного и вагонного парка. Показатели работы железнодорожного транспорта всегда соответствовали государственному плану, а иногда и превышали его. Если говорить языком цифр, то в течение 15 лет с 1945 года был обеспечен в общем двукратный рост объёма всех видов железнодорожных перевозок. Существенно выросла материально-техническая оснащённость, насыщенность движения. Новые железные дороги, в том числе магистрали, были проложены в труднодоступных местностях и способствовали социально-экономиче-

высоким – изменилось к лучшему только их процентное отношение к объёму перевозок. Но самой важной для меня, как и для большинства моих товарищей, оставалась проблема управления железными дорогами, которое трудно было назвать эффективным... Одним из способов её решения были введённые в 1957 году совнархозы, однако, как быстро выяснилось, они только ещё больше запутали положение дел на транспорте. В общем, было над чем работать».

В одной из служебных записок к августовскому совещанию 1962 года говорилось, что в среднем за квартал на Московской железной дороге (бывшей до 1959 года Московско-Курско-Донбасской) происходит более 100 случаев постороннего вмешательства в управление движением на дистанции пути. Так, к примеру, транспортная комиссия при совнархозе вмешивалась



# История



в распределение железнодорожных мощностей между отдельными видами грузов. Железнодорожники считали это неприемлемым. Дрожжин, который, по всей видимости, был одним из авторов служебной записки, писал: «Называя вещи своими именами, нам просто мешают работать. Решение о создании транспортной комиссии принималось для более гибкого управления и оперативного реагирования на какие-либо чрезвычайные ситуации. Однако вместо этого мы имеем ещё один орган управления, который требует от нас согласования планов, графиков, схем – и так вплоть до срочных решений, не говоря уже об огромной бумажной работе... Мы считаем такое положение дел недопустимым».

В итоге многочисленные просьбы железнодорожников были услышаны, и в мае 1962 года министр путей сообщения Борис Павлович Бещев распорядился провести через три месяца всесоюзное совещание руководителей советских железных дорог. Разумеется, сразу же было оговорено, что результаты этого совещания будут носить рекомендательный характер. (Здесь следует сделать небольшое отступление о судьбе документов этого совещания. Оригиналы в архиве МПС обнаружить не удалось – в ходе подготовки данной публикации мы работали с неполными копиями этих материалов, хранящимися в архиве транспортного отдела Министерства обороны (оказались они там благодаря присутствию на совещании военных инженеров.)

По имеющимся данным, в совещании приняли участие более 500 человек, представлявших все существовавшие на то время железные дороги СССР – вплоть до служебных и военных. Проходило совещание в Москве с 6 по 20 августа. Прозвучало более 1000 докладов, выступлений, сообщений, особых мнений по самым главным проблемам развития железнодорожного дела в стране. Дни с 7 и 14 августа были посвящены соответственно вопросам самоуправления железных дорог и частичному переходу железнодорожного транспорта на хозрасчёт. Разумеется, совещание было закрытым и проходило в режиме, близком к секретному. Вот что писал о нём инженер Дрожжин: «Мы впервые получили возможность свободно обмениваться мнениями... Кроме того, мы впервые увидели всех наших товарищей, занимавших те же посты, что и мы. Насколько горячими были обсуждения стоявших в повестке дня вопросов, настолько же открытым и дружелюбным было общение между железнодорожниками в свободное время». Надо отдать справедливость и министру: Борис Павлович по крайней мере дважды посетил совещание, обратившись с приветственным словом к участникам, однако от каких-либо выступлений или комментариев воздержался.

20 августа была принята резолюция, характеризовавшая положение дел на железнодорожном транспорте от лица начальников железных дорог. В ней было признано не только полное восстановление советского железнодорожного хозяйства после Великой Отечественной войны, но и значительные успехи в его дальнейшем развитии. Вместе с тем железнодорожники высказали и целый ряд критических замечаний, которые касались, к примеру, технических особенностей подвижного состава или нормативов составления графиков и схем движения и самых общих вопросов, связанных с планированием деятельности железных дорог и взаимодействием МПС с другими министерствами. Заканчивалась эта резолюция такими словами: «Мы, начальники железных дорог Советского Союза, заявляем от лица доблестных тружеников железнодорожного транспорта о необходимости расширить самоуправление на железных дорогах».

К сожалению, августовское совещание 1962 года оказалось первым и последним, возможно, единственным, на что оно повлияло – на упразднение транспортной комиссии при совнархозах в 1963 году (а через два года были отменены и сами совнархозы).

Владимир Максаков

**Мы впервые получили возможность свободно обмениваться мнениями... Мы впервые увидели всех наших товарищей, занимавших те же посты, что и мы**

# Библиотека Корпоративного университета РЖД»



**Ольга Демьянова**  
«**БЫСТРЫЕ И ЭФФЕКТИВНЫЕ ШАГИ К ЦЕЛИ. ПРАКТИКУМ ДЛЯ ТЕХ, КТО ХОЧЕТ ИЗМЕНИТЬ СВОЮ ЖИЗНЬ**»  
Издательство «Альпина PRO», 2022 год

Уверена, у многих есть традиция – каждый год 31 декабря под бой курантов загадывать желания, составлять список целей на следующие 365 дней. Но вот год начинается и... что мы в действительности делаем, чтобы наши мечты воплотились в реальность? Только честно! «У большинства людей 80% поставленных целей забываются в течение полугода, и они этого даже не замечают», – говорит нам Ольга Демьянова. Так как же быть? Как правильно формулировать цели, достигать их и при этом получать от процесса удовольствие? В книге собраны методы, стратегии и конкретные инструменты, которые раз и навсегда помогут вам прокачать навык целеполагания. Автор рассматривает разные сферы жизни человека – от состояния здоровья и карьеры до взаимоотношений с близкими людьми. Вы узнаете, как выстраивать результативные коммуникации с коллегами на работе, с начальством и родными; наконец поймёте, как работает целеполагание; определитесь с фактическими возможностями роста; сможете объективно оценить свои ресурсы, научитесь ими управлять и рационально распределять для реализации поставленных целей; узнаете, как правильно оценить свои компетенции и построить персональную модель обучения. Кроме того, вы познакомитесь с проверенными практиками тайм-менеджмента и научитесь выделять время на достижение целей, освоите хитрости методик принятия решений. Это книга-тренажёр, поэтому, приступая к ней, обязательно держите рядом карандаш, чтобы выполнять упражнения по ходу чтения.

**Надежда Гришина,**  
ДИЗАЙНЕР  
ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ  
ПРОГРАММ  
КОРПОРАТИВНОГО  
УНИВЕРСИТЕТА РЖД



ЛИЧНЫЙ АРХИВ



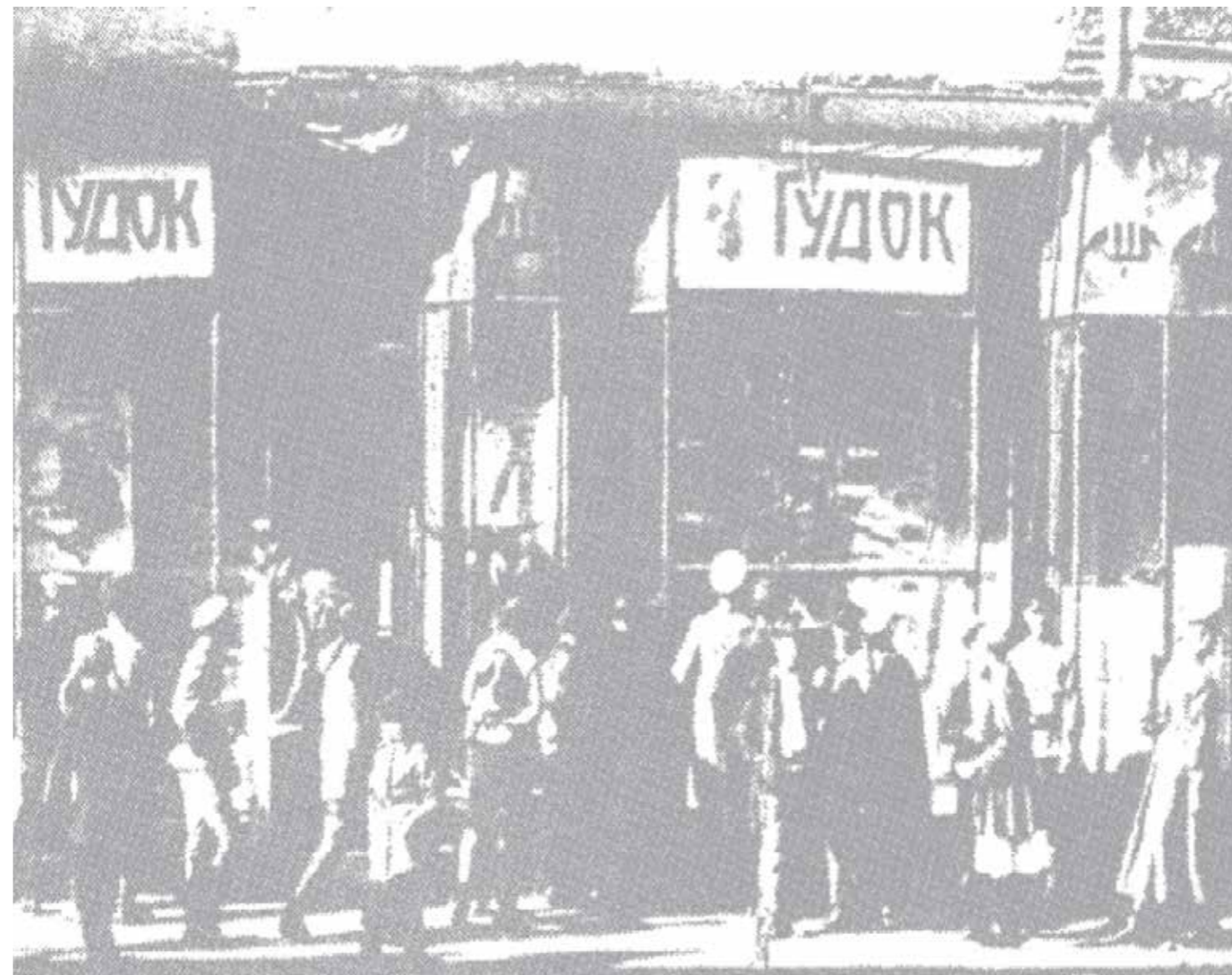
**Ричард Фейнман**  
«**ВЫ, КОНЕЧНО, ШУТИТЕ, МИСТЕР ФЕЙНМАН**»  
Издательство «АСТ», 2020 год

«И физикам тоже не чужды танцы и ночные заведения». Эта книга – сборник автобиографических рассказов физика, лауреата Нобелевской премии Ричарда Фейнмана, склеенный из маленьких и больших историй. Фейнман делится глубокими наблюдениями о самых разных сторонах жизни: от серьёзной науки, академического мира и системы образования до явлений природы и искусства. Тот случай, когда оставаться только в рамках физической теории и экспериментов тесно. «Гуманитарии и технари не зевнут». Живой, доступный слог, чувство юмора и ирония делают прочтение лёгким, а редкие моменты брюзжания органично вливаются в картину. Что скрывается за научными достижениями? Человек! Оказывается, известные учёные – это обычные люди. Обычные и нет одновременно. Удивляет и одновременно вдохновляет искусство сохранять в течение всей жизни познавательный интерес, нескушающий ум, ведь нам вечно не хватает времени. Мастерство думать без оков, «вне коробки», по-детски задаваться вопросом: «А почему?» Занимает то, с какой лёгкостью Фейнман раскрывает и использует свой творческий потенциал, в какой физической и умственной кондиции находится для этого. Особенно подчеркнуты увлечение своим делом, удовольствие, азарт и упорство, с которым можно познавать мир, где возможно всё. Завершая чтение книги, будто становитесь с автором лучшими друзьями, которые рассказывают друг другу истории.

**Евгений Урбан,**  
БИЗНЕС-ТРЕНЕР  
КОРПОРАТИВНОГО  
УНИВЕРСИТЕТА РЖД



ЛИЧНЫЙ АРХИВ



реклама

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

Не забудьте подписаться на «Гудок»

## «ГУДОК» ВСЕГДА С ВАМИ!

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

**Гудок**

12+

**Гудок**®<sub>ид</sub>  

---

издательский дом