

ПУЛЬТ УПРАВЛЕНИЯ

№ 04 (8) 2022

ЖУРНАЛ ДЛЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ КОМПАНИЙ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

WWW.PULT.GUDOK.RU



Летом вводится

117

дополнительных
поездов на юг.
Всего будет перевезено

7,5

МЛН
человек

Восточная философия

ПОЛИГОН ОПЕРЕЖАЮЩЕГО РАЗВИТИЯ

СТР. 6

ЭЛЕКТРОННАЯ ВЕРСИЯ СВЕЖЕГО
НОМЕРА ГАЗЕТЫ
ВСЕГДА РЯДОМ,



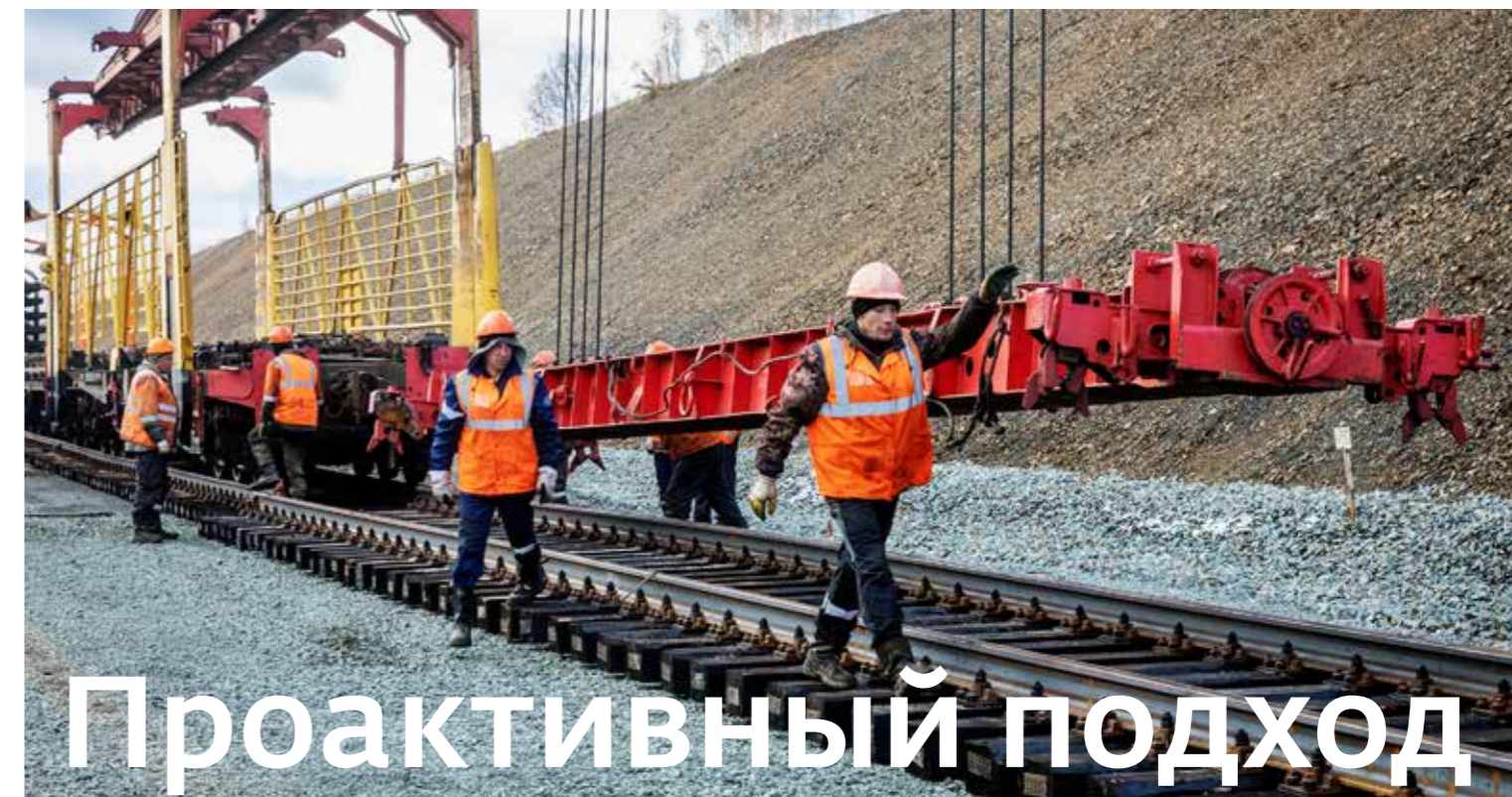
ВСЕГДА ПОД РУКОЙ



12+

www.gudok.ru/newspaper/

От редакции ➤



ПРОАКТИВНЫЙ ПОДХОД

Развитие инфраструктуры, в том числе транспортной, является драйвером развития экономики. Уникальное географическое положение России позволяет делать ставку на развитие логистических возможностей страны. В непростой ситуации санкционного давления на РФ со стороны недружественных стран самое время заняться развитием инфраструктуры и нарастить «мышцы» на перспективу. На состоявшемся 24 мая совещании по вопросам развития транспортного комплекса глава государства поставил задачу форсировать это направление работы. Владимир Путин отметил, что сегодня максимально востребовано восточное направление и его загрузка гарантирована на годы вперёд. Аналогичные тренды формируются на южном направлении. Для того чтобы воспользоваться «окном возможностей», президент РФ поручил отказаться от инерционного сценария развития транспортной инфраструктуры и перейти на проактивный, опережающий подход к проектированию и развитию транспортной инфраструктуры.

«Имею в виду развитие и Восточного полигона железных дорог, и Северного широтного хода, морских портов Арктики, Дальнего Востока, юга и северо-запада, включая модернизацию Мурманского транспортного узла и так далее», – подчеркнул Владимир Путин.

ОАО «РЖД» со своей стороны на встрече с законодателями 24 мая представило инициативы по регулированию нормативной базы отрасли. Так, генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров сказал о важности принятия законопроекта о введении телемедицинских технологий, с помощью которых сотрудники компании смогут в онлайн-режиме получать допуск к работе в отдалённых районах, на дальних дистанциях. В пакете предложенных ОАО «РЖД» инициатив – наделение компании правами на эвакуацию порожних вагонов со станций, тяготеющих к крупным предприятиям, на приграничных передаточных станциях, на тех станциях, где их нахождение препятствует технологическим операциям. Кроме того, есть потребность в скорейшем принятии закона «О прямых и смешанных перевозках». Важно также увеличить ответственность сторон – участников перевозки. **ПУЛЬТ**

ТЕМА НОМЕРА

РАЗВИТИЕ



ИВАН ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

ОПЕРАТИВКА

4–5 ОТРАСЛЕВЫЕ НОВОСТИ

ТЕМА НОМЕРА

РАЗВИТИЕ

6–11 Восточная философия

Как идёт модернизация Дальневосточной дороги и всего Восточного полигона

КЛИЕНТООРИЕНТИРОВАННОСТЬ

12–17 Добро пожаловать

ОАО «РЖД» адаптирует инфраструктуру и сервисы под нужды маломобильных

18–21 Сезон скидок

Как дети экономят на поездках в поезде

ВНУТРЕННИЙ ТУРИЗМ

22–25 Планы на лето

ОАО «РЖД» развивает возможность путешествовать по России

ЭКОЛОГИЯ

26–29 Экологический компонент

Компания сократила негативное воздействие на природу

ЗДОРОВЬЕ

30–33 Ключевые инвестиции

ОАО «РЖД» охраняет здоровье своих сотрудников

34–35 Быть собой

Как постоянный стресс влияет на физическое здоровье

36–37 Лето для подзарядки

Заготовка энергии на зиму

ПЕРСОНАЛ

38–41 Трансформер бонусов

Как в компании меняется система предоставления льгот

ОБРАЗОВАНИЕ

42–47 Профессиональный стандарт

В компании развивается движение WorldSkills

48–51 Практика покажет

В СамГУПС создадут производственный кластер

52–55 Мобильные города

РУТ (МИИТ) упростит управление транспортными системами

56–59 Цифровой кампус

Университеты тестируют гибридную модель обучения

ИСТОРИЯ

60–63 Столетие реформ

Указ, благодаря которому железные дороги интегрировались в 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

КОРРЕКТУРА

Заведующая отделом О.В. Подколзина

НАД НОМЕРОМ РАБОТАЛИ:

Мария Абдримова, Юлия Антич,
Виктория Гаджиева, Надежда Кожухова,
Владимир Макасов, Виталий Маслюк,
Вадим Сипров, Сергей Плетнёв,
Дарья Чикиркина, Татьяна Щербаченко

ФОТО НА ОБЛОЖКЕ:

ТВА

Информация о стратегическом партнёре –
НПФ «Благополучие» – 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, 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: 31.05.2022 г.

Подписано фактически: 31.05.2022 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

Уникальный почтовый сервис



23 мая из терминально-логистического центра Ворсино отправился первый почтовый контейнерный поезд «Россия» по маршруту Москва – Владивосток. Его главная особенность – специально разработанное расписание и технология, предусматривающая возможность отцепки

и прицепки фитинговых платформ с контейнерами на станциях крупных городов вдоль Транссибирской магистрали. По пути следования поезд сделает восемь остановок в крупнейших городах Транссиба: Казани, Екатеринбурге, Тюмени, Омске, Новосибирске, Красноярске, Ир-

кутске и Хабаровске. В общей сложности, с учётом отцепки и прицепки вагонов, он доставит в регионы 84 крупнотоннажных контейнера с почтовыми и коммерческими грузами. Заказчиком сервиса выступила Почтовая логистическая компания. Фитинговые платформы

и крупнотоннажные контейнеры для организации перевозки предоставило ПАО «ТрансКонтейнер». «Сегодняшнее событие эпохально. Создан абсолютно новый сервис. Это целый контейнерный состав, который объединяет в себе преимущества как грузового, так и пассажирского поездов: скорость – 1500 км/сут., повышенная грузоподъёмность, отцепка и прицепка вагонов на нужных станциях, отсутствие дополнительной перегрузки. Все эти составляющие обеспечивают необходимую гибкость и прогнозируемость перевозок, а соответственно, их высокую конкурентность», – отметил генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров.

Пулковский путепровод открыл возможности

26 мая генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров в ходе рабочей поездки в Северную столицу вместе с губернатором Санкт-Петербурга Александром Бегловым открыл движение поездов по новому железнодорожному путепроводу над Пулковским шоссе. Трёхпролётный путепровод длиной 108 м на перегоне Среднерогатская – Предпортовая построен в ходе реконструкции одного из ключевых транспортных грузовых коридоров Октябрьской

дороги, по которому со станций Санкт-Петербург-Сортировочный-Московский и Рыбацкое в направлении Большого морского порта Санкт-Петербург, а также припортовых станций Автово, Новый Порт и Бронка ежедневно проходят 44 грузовых поезда суммарным весом более 260 тыс. тонн. «В этом проекте есть задел на будущее, – отметил Олег Белозёров. – Мы планируем расширить возможности железных дорог, чтобы в ближайшее время в городе можно было запустить пассажирскую



электричку, открыть новые диаметры и создать дополнительные возможности, услуги и комфорт для горожан».

НЕ ПРОСТО СЛОВА

В своё время у нас шли острые, оживлённые дискуссии по теме развития Восточного полигона железных дорог, конкретных параметров его пропускной способности. Звучали некоторые даже скептические оценки на этот счёт по поводу того, что можно расширить, вложить огромные средства – сотни миллиардов рублей, проложить новые пути, а везти по ним будет нечего, так как грузовой базы может не быть. Время показало, что эти оценки были неточными – так, мягко говоря. Сегодня восточное направление максимально востребовано, его загрузка гарантирована на годы вперёд. И такие же тенденции мы видим сейчас на южных маршрутах, где резко растут объёмы грузоперевозок, начинают появляться, как говорят специалисты, узкие места – «бутылочные горлышки». Когда исходя из текущих потребностей – только из текущих – оценивается грузовая база, а затем, отталкиваясь от этих оценок, проектируются и строятся маршруты, закладываются их мощность: потом её не хватает. Если действовать в такой статичной логике, то всегда будем догоняющими, пропускной способности всегда будет не хватать. <...> Уже на этапе проектирования нужно закладывать возможности для расширения и модернизации инфраструктуры, чтобы в сжатые сроки с минимальными затратами потом можно было увеличить её пропускные способности.

Владимир Путин,
президент РФ
Совещание 24 мая 2022 года

Пассажиры выбирают поезда

ОАО «РЖД» планирует перевезти в 2022 году около 1,1 млрд человек, заявил начальник Департамента пассажирских перевозок компании Николай Костенко в ходе заседания комитета Госдумы по транспорту 24 мая.

Таким образом, исходя из данных о пассажиропотоке на сети РЖД, перевозки в этом году ожидаются примерно на 4,4% выше прошлогодних, но на 8,3% ниже, чем в доковидном 2019 году.

Согласно данным ОАО «РЖД», за прошлый год на сети компании

было перевезено в общей сложности 1,053 млрд пассажиров (+20,8% к кризисному 2020-му и -12,2% к доковидному 2019 году), в том числе в пригородном сообщении – 961,4 млн человек (+19,5% и -11% соответственно), в дальнем следовании – 92 млн (+36,4% и -21%). По итогам января – апреля 2022 года на сети РЖД перевезено 331,1 млн пассажиров (+6,5% к 2021-му и -7,9% к докризисному 2019 году): в пригородном сообщении – 304,1 млн человек (+6% и -7,3% соответственно), в дальнем следовании – 27 млн (+12,6% и -14%).

Движение на Восток

Генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров выступил на просветительском марафоне «Новые горизонты», который проходил 17–19 мая, в треке «Экономика». Свою лекцию он посвятил истории, развитию и строительству железнодорожной инфраструктуры страны. Олег Белозёров отметил, что изменение экономики страны и географии перевозок продиктованы геополитическими событиями. Так, за последние 2,5 месяца практически вся грузовая база и продукция российских производителей, следующая по железным дорогам, развернулась с запада на восток. Более



400 предприятий сегодня переориентировали свою продукцию на рынок Азиатско-Тихоокеанского региона. «Нам пришлось перестраи-

вать все наши процессы и найти логистические решения для удовлетворения требований клиентов», – отметил Олег Белозёров.



СЕРГЕЙ ГУСЕВ /
ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»



Восточная философия

Полигон опережающего развития

СЕРГЕЙ ГУСЕВ / ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

С 12 по 13 мая состоялась рабочая поездка генерального директора – председателя правления ОАО «РЖД» Олега Белозёрова по Дальневосточной магистрали. В её программу вошли посещение объектов железнодорожной инфраструктуры на Восточном участке БАМа, крупных объектов на Транссибе и примыкающих к нему территориях. Во время работы на Дальнем Востоке глава компании также провёл ряд важных рабочих совещаний, на которых обсуждались вопросы реализации программы «Дальневосточная дорога – полигон опережающего развития» и программы развития Восточного полигона.

Перегон Эльдиган – Тудур

Находясь на БАМе, Олег Белозёров уделил особое внимание перегону Эльдиган – Тудур линии Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань, где ведётся строительство второго пути. Это одно из узких мест. Железная дорога проходит там между горными возвышенностями, пересекает притоки Амура. Сложный рельеф местности, множество кривых малого радиуса, уклон пути вынуждают поезда снижать скорость и использовать подталкивающие локомотивы для тяжеловесных составов.

Второй путь строится с нуля: вырубается просека, отсыпается земляное полотно. На большинстве бамовских участков в этом плане немного проще, земляное полотно там изначально отсыпалось под два пути.

Протяжённость строящегося участка составит 10,9 км. Проектом предполагается его спрямление. Строители вырубали просеку, отсыпали более 3,5 млн кубометров земляного полотна, уложили почти 11 км пути, построили четыре моста длиной от 114 до 428 м, обустроили 11 водопропускных труб. Разработанная выемка позволит пропускать на участке поезда повышенной массы 7100 тонн без использования подталкивающих локомотивов.

«Это лимитирующий участок Восточного БАМа, который проходят наши грузовые поезда по пути к портам Охотского моря, – сказал глава ОАО «РЖД» Олег Белозёров. – Здесь ведётся строительство объектов с применением уникальных инженерных решений,



СЕРГЕЙ ГУСЕВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

которые дадут возможность прирастать объёмами груза, товара, производимого в Российской Федерации, а также везти импорт, поставляемый нашими восточными соседями».

Второй путь находится в высокой степени готовности – поезда по нему планируется запустить летом. После ввода в эксплуатацию пропускная способность на перегоне Эльдиган – Тудур вырастет с 29 до 32 пар

поездов в сутки. Это, по словам Олега Белозёрова, даст возможность вывезти на восток страны 42 млн тонн грузов.

Российская часть

Глава компании также посетил станцию Селихин, где ведётся реконструкция, и эксплуатационное локомотивное депо Комсомольск-на-Амуре.

На перегоне Эльдиган – Тудур линии Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань ведётся строительство второго пути. Это одно из узких мест



СЕРГЕЙ ГУСЕВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

13 мая в центре внимания оказался Хабаровский регион Дальневосточной дороги. Здесь Олег Белозёров вместе с губернатором Еврейской автономной области Ростиславом Гольдштейном и начальником ДВЖД Евгением Вейде осмотрел реконструированный участок Биробиджан – Ленинск, а также российскую часть железнодорожного мостового перехода Нижнеленинское – Тунцзян (КНР) через реку Амур.

На участке Биробиджан – Ленинск длиной 121 км расположены крупные станции: Биробиджан-2, Бирюфельд, Унгун и Ленинск. На каждой из них завершены основные этапы реконструкции – уложено более 10 км пути, более 50 стрелочных переводов, модернизированы системы управления движением, автоматики и телемеханики. В эксплуатацию введено более 80 км линий электропередачи. С российской стороны на мостовом переходе уложена совмещённая колея

длиной 1,5 км на 1520 мм для российских поездов и 1435 мм для китайских.

«Мы работаем в условиях беспрецедентного санкционного давления на Россию. Давление в виде прямых санкций ощущает и компания. Но мы видим и новые тенденции. Прежде всего это изменение грузопотока с запада на восток – в порты, к пограничным переходам. Очевидно, что в перспективе поток будет стремительно нарастать, – сказал Олег Белозёров. – В то же время расширяются и возможности дороги по экспорту груза. 27 апреля открыта российская часть мостового перехода в Китайскую Народную Республику через реку Амур. Его пропускная способность составит более 5 млн тонн, а в перспективе вырастет до 20 млн тонн груза».

Для людей

Особое внимание в ходе рабочей поездки глава компании уделил условиям труда железнодорожников.



СЕРГЕЙ ГУСЕВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

Он не раз подчёркивал, что наряду с реализацией крупномасштабных проектов главным остаётся создание условий для нормальной работы коллективов.

Олег Белозёров рассмотрел обращение работников по поводу приведения к современным стандартам пункта отдыха локомотивных бригад на станции Постышево. Здание пункта было построено в 1982 году и не соответствует определённым нормам. Как доложил начальник ДВЖД Евгений Вейде, пункт отдыха на станции Постышево включён в программу ремонта в 2024 году с суммой затрат 51,2 млн руб.

Руководитель магистрали также рассказал, что в I квартале были обследованы все 44 пункта отдыха локомотивных бригад, расположенных в границах дороги, их проверяли на соответствие нормативным требованиям. По результатам сформированы предложения, которые войдут в дорожную карту проектной группы программы «Создание передовых условий труда». Стоимость запланиро-

ванных мероприятий предварительно оценивается в 373 млн руб.

Особое внимание в ходе реализации программы уделяется улучшению и санитарно-бытовых условий труда. На этот год запланирована поставка 119 модульных пунктов обогрева, 11 модульных табельных, обновление трёх зданий и сооружений с учётом улучшения санитарно-бытовых условий, приобретение 24 модулей технического сопровождения.

Проектная группа «Создание передовых условий труда» попадает в направление «Инфраструктурный комплекс» программы «Дальневосточная дорога – полигон опережающего развития». В него также входят мероприятия, направленные на развитие и обновление инфраструктуры с внедрением инновационных технических средств и прогрессивных решений. Так, в 2022 году при капитальном ремонте планируется заменить 208 км пути с деревянным подрельсовым основанием на бетонное, отремонтировать 10 объектов.

В прошлом году локомотивный парк пополнился на 101 единицу. Обновление локомотивного парка и модернизация инфраструктуры позволяют увеличивать на дороге объёмы тяжеловесного движения

Техника для работы

Развитие инфраструктурного комплекса также предполагает совершенствование парка специальной железнодорожной техники. В этом году запланировано приобретение четырёх единиц самоходного универсального путеизмерительно-дефектоскопического комплекса «Север». Ещё 12 машин будут работать на других железных дорогах.

В категорию наиболее ресурсоёмких попадают проекты, касающиеся локомотивного комплекса дороги. За первые четыре месяца 2022 года на Дальневосточную магистраль поступило 26 локомотивов – 11 единиц серии 3ТЭ25К^{2М} и 15 единиц ТЭМ18ДМ (это 49% от годового плана). В прошлом году локомотивный парк пополнился на 101 единицу. Обновление локомотивного парка и модернизация инфраструктуры позволяют увеличивать на дороге объёмы тяжеловесного движения.

За четыре месяца 2022 года на Восточном полигоне было проведено 5136 поездов весом 7100 тонн, тогда как за аналогичный период 2021 года – 2990 поездов. Составы повышенной массы ходят по направлениям Верхнезейск – Ванино, Волочаевка-2 – Ванино, Тында – Штурм, Хабаровск – Уссурийск.

Гарантированные объёмы работы, достойная оплата труда и меры поддержки со стороны работодателя стали ключевыми факторами для привлечения на Дальний Восток железнодорожников из других регионов страны. С 2021 года в регионы присутствия магистрали на постоянное место жительства приехали 102 семьи работников локомотивных бригад, в том числе 24 семьи прибыли в этом году.

«Считаю, что это ключевой показатель, – сказал Олег Белозёров. – Можно самим себя много хвалить, но людей не обманешь. Это первый небольшой, но очень серьёзный показатель».



ЭДУАРД КРУГЛОВ

Клиенто-ориентированность»



ОЛЕГ АСРАТЯН/ОАО «РЖД»

Добро пожаловать

ОАО «РЖД» адаптирует инфраструктуру и сервисы под нужды маломобильных

СЕРГЕЙ ГУСЕВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»



Обеспечение доступности для маломобильных пассажиров на железнодорожном транспорте возможно только во взаимодействии всех заинтересованных сторон. 18 мая 2022 года в ОАО «РЖД» подвели итоги деятельности рабочей группы в 2021 году, обсудили вопросы, которые требуют решения, а также поделились планами на текущий год.

Открывая 10-е, юбилейное заседание рабочей группы по обеспечению доступности для маломобильных пассажиров на железнодорожном транспорте, заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрий Пегов отметил, что с 2012 года удалось выстроить системную работу подразделений «Российских железных дорог» при взаимодействии с общественными организациями разных групп инвалидов и это, безусловно, отражается на удобстве пассажиров.

Центр содействия мобильности

Основную помощь инвалидам на железнодорожном транспорте оказывает Центр содействия мобильности (ЦСМ). В 2021 году его услугами воспользовались более 227 тыс. маломобильных пассажиров. А уже в I квартале текущего года в ЦСМ обратились 44 тыс. человек.

«Сегодня маломобильный пассажир, оформив заявку, может получить помощь на всех вокзалах и остановочных пунктах ОАО «РЖД», – уточнила начальник отдела развития безбарьерной среды Департамента пассажирских перевозок Мария Левшукова.

Адаптация вокзалов

В прошлом году по итогам паспортизации увеличилось количество доступных для инвалидов железнодорожных вокзалов с 103 до 111 и остановочных пунктов с 276 до 297. Была проведена сертификация Ленинградского вокзала на предмет доступности, аналогичная работа запланирована на вокзале Восточный. Сертификация вокзалов рассматривается в качестве альтернативы проводимой паспортизации для объектов нового строительства, а также прошедших реконструкцию с учётом всех современных требований.

Клиенто-ориентированность ➔



АЛЕКСАНДР САВЕРКИН/ИД «ГУДОК»

Повышается доступность подвижного состава для маломобильных пассажиров. На сегодня 1072 пассажирских вагонов оборудованы специализированным купе для инвалидов – это более 94% от общего количества штабных вагонов (1147), из них 77 вагонов с четырёхместными купе. В 2022 году планируется приобретение 24 штабных вагонов.

Подвижной состав пригородного сообщения
Компания «РЖД» обновляет подвижной состав пригородного сообщения, адаптируя его для нужд маломобильных пассажиров. В 2021 году количество электропоездов серий ЭП2Д и ЭПЗД и рельсовых автобусов серии РА3 составило 108 составов. В прошлом году приобретено восемь электропоездов и 18 рельсовых

автобусов. В 2022 году планируется приобрести 40 электропоездов и 11 рельсовых автобусов. Они поступят в Псковскую, Тверскую, Ленинградскую, Ивановскую, Архангельскую, Воронежскую, Тамбовскую, Омскую, Челябинскую, Новокузнецкую, Новосибирскую, Ярославскую и Иркутскую области, в Алтайский, Красноярский, Приморский и Пермский края, в Республику Мордовия.

Количество скоростных электропоездов «Ласточка», отвечающих требованиям доступности для инвалидов, составляет 262 состава.

Цифровизация в помощь

В прошлом году РЖД стали первой транспортной компанией, которая интегрирует свои информа-



АРКАДИЙ ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

В 2021 году было реализовано около 83 тыс. билетов в купе для инвалидов, из них с использованием сервиса Федеральной государственной информационной системы «Федеральный реестр инвалидов» оформлено 15,6 тыс. билетов

ционные системы с государственными как в дальнем сообщении, так и в пригородном. Теперь не обязательно приезжать на вокзалы или на остановочные пункты и приобретать билеты в кассе, подтверждая свои льготы различными справками и документами. Так, для покупки билетов на места для инвалидов в поездах дальнего следования на сайте или в приложении «РЖД Пассажирам» достаточно внести номер СНИЛСа, дату рождения, фамилию, имя, отчество – система сама подтвердит льготу на проезд.

В прошлом году было реализовано около 83 тыс. билетов в купе для инвалидов из 98 тыс. предложенных мест (83%), из них с использованием сервиса Федеральной государственной информационной си-

стемы «Федеральный реестр инвалидов» оформлено 15,6 тыс. билетов – это около 19% (в прошлом году этот показатель составлял 10%).

В пригородном сообщении пассажиру достаточно назвать кассиру номер СНИЛСа, который может быть для удобства записан где угодно (в телефоне, в записной книжке и пр.). Вторым идентификатором является дата рождения, которая в момент оформления или проверки билета сверяется с документом, удостоверяющим личность. После ввода данных в контрольно-кассовую технику происходит автоматическая сверка данных с базой данных Пенсионного фонда России, и при наличии сведений о льготном статусе пассажира и совпадении даты рождения оформляется льготный билет.

Клиенто-ориентированность ➤



«Данная услуга доступна во всех пригородных поездах на инфраструктуре ОАО «РЖД», за исключением поездов АО «Центральная ППК», на полигоне которой происходит ещё доработка и тестирование системы», – отметил Руслан Лисневский, заместитель начальника Центра по корпоративному управлению пригородным комплексом ОАО «РЖД».

«Однако остаются вопросы с оформлением билетов на сопровождающего (поскольку порой это может быть не один и тот же человек) и абонементов на пригородные поезда для пассажиров, имеющих право на бесплатный проезд», – заявил генеральный директор негосударственного учреждения «Институт профессиональной реабилитации и подготовки персонала Общероссийской общественной организации инвалидов – Всероссийского ордена Трудового Красного Знамени общества слепых «Реакомп» Сергей Ваньшин.

По словам Руслана Лисневского, решение видится в законодательной сфере и определяется контрактами, заключёнными между компаниями-перевозчиками и Минтрудом. «Поэтому данное предложение необходимо рассматривать в первую очередь с участием Минтруда России. Следует учесть, что по-

требуется разработать механизм учёта поездок по абонементам и порядка предоставления перевозчикам субсидий за данные поездки и тогда внести соответствующие изменения в законодательные документы», – подчеркнул он.

За прошедший год ЦСМ продвинулся в вопросах информирования пассажиров, имеющих различные ограничения здоровья. Это мобильная навигация по вокзалам, в том числе с помощью аудиогuida в мобильном приложении «РЖД Пассажирам», сервисы видеоконсультации на русском жестовом языке как на сайте, так и на терминалах у касс, разработанные специально по рекомендации Всероссийского общества глухих. Так, оператор поможет подобрать удобный поезд, ответить на дополнительные вопросы. Если у пассажира возникнут проблемы с заполнением заявки на услуги, в режиме совместного использования экрана ему помогут с вводом текста и управлением мышью при выборе необходимых опций.

Летние перевозки

По данным Министерства транспорта РФ и компании «РЖД», количество инвалидов, в том

числе на креслах-колясках, пользующихся железнодорожным транспортом, растёт с каждым годом.

Их количество увеличивается летом, когда многие следуют к местам отдыха, на санаторно-курортное лечение.

В связи с этим на заседании рабочей группы был поднят вопрос о необходимости использования в железнодорожных перевозках пассажиров четырёхместных купе для инвалидов.

«Данный вид купе позволяет одновременно перевозить большее количество инвалидов, что, учитывая значительно возрастающий спрос на железнодорожные перевозки, является своевременной мерой. Такие купе необходимы для инвалидов, которым важно купить билеты на определённую дату, иначе, ожидая поезда с двухместным купе, они могут опоздать к месту лечения или прохождения реабили-

А с 16 мая Федеральная пассажирская компания предоставляет скидки для детей-инвалидов и их сопровождающего, если они являются участниками программы «РЖД Бонус». Скидка на места в купейные вагоны составит 55%, а в СВ – 50%.

Туризм для каждого

Как рассказал заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрий Пегов, в планах холдинга «РЖД» – повысить доступность железнодорожных туров для маломобильных граждан. «Из-за закрытия внешних границ зарубежные туристические маршруты практически стали недоступны для наших граждан. На РЖД легла нагрузка по доставке наших граждан в туристические локации внутри страны. И нам поступают запросы от инвалидов о возможности посетить ту или иную локацию. Нами выбран пул востребованных маршрутов, и в этом

С 16 мая Федеральная пассажирская компания предоставляет скидки для детей-инвалидов и их сопровождающего, если они являются участниками программы «РЖД Бонус». Скидка на места в купейные вагоны составит 55%, а в СВ – 50%

тации», – отметил заместитель председателя ООО «Всероссийское общество инвалидов» (ВОИ) Олег Рысев.

С конца апреля начались железнодорожные перевозки на Черноморское побережье организованных групп детей-инвалидов в рамках программы правительства Москвы по комплексной выездной реабилитации. «Это дети, которые имеют нарушения опорно-двигательного аппарата, в том числе передвигаются на креслах-колясках. Несколько раз в месяц в Евпаторию отправляются и прибывают группы по 180–250 человек. До конца года в составе групп планируется перевезти более 6 тыс. детей-инвалидов», – уточнила Мария Левшукова.

году хотим протестировать их на доступность маломобильным пассажирам. Это три туристических поезда – «В Карелию», наш флагман «Рускеальский экспресс», «Серебряный маршрут», – сказал он.

В связи с этим Олег Рысев обозначил важность обеспечения доступности для инвалидов туристических поездов в комплексе с другими необходимыми составляющими – вокзалами, путями движения, индивидуальным сопровождением, предоставлением необходимых технических средств реабилитации во время перемещения по вокзалу, а также комфортным перемещением по самим туристическим маршрутам, включая места общепита и отдыха в месте туристической локации.

Надежда Кожухова

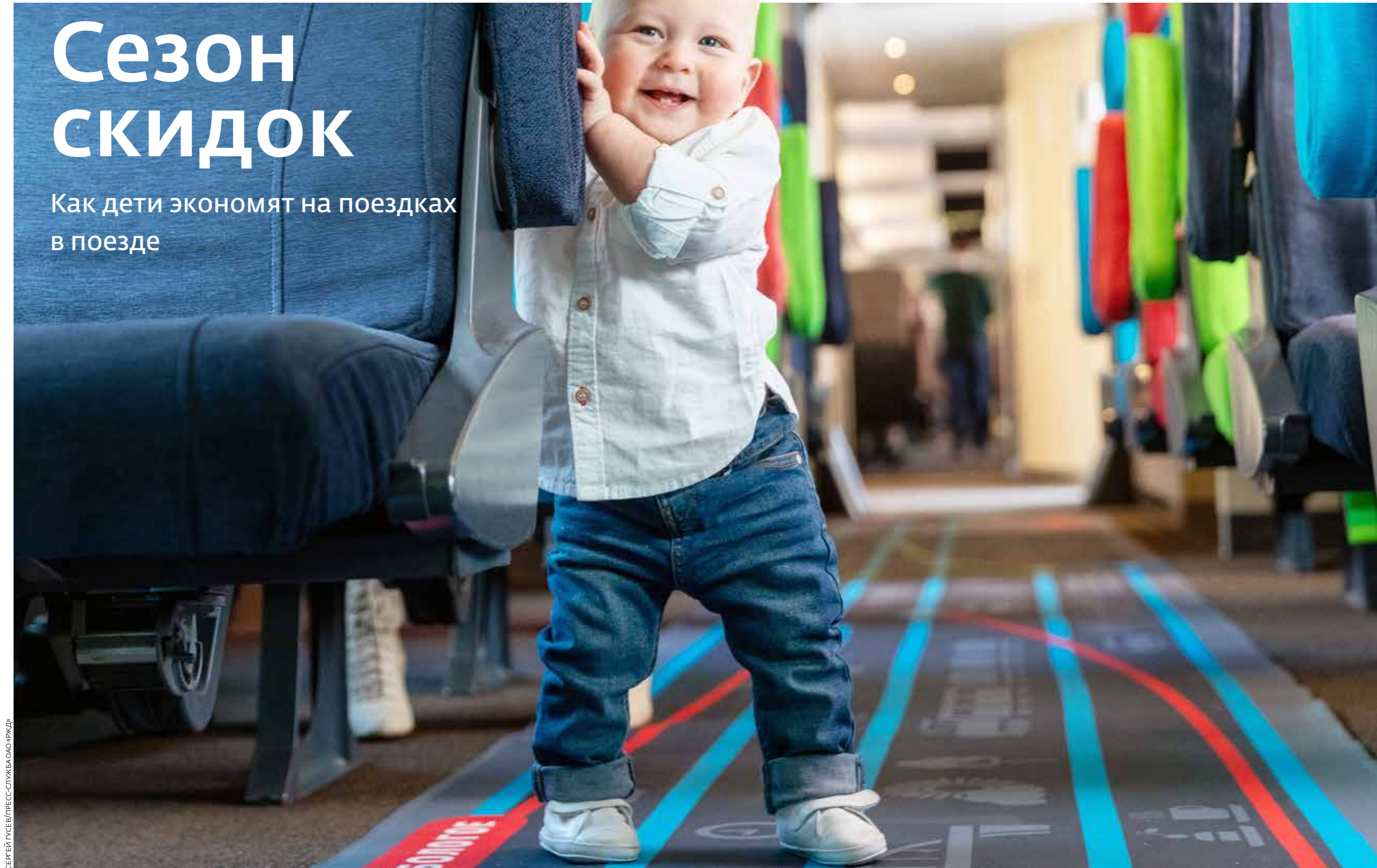
Клиенто-ориентированность»



Сезон скидок

Как дети экономят на поездках в поезде

СЕРГЕЙ ГУСЕВ / ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»



В начале мая в Госдуме в первом чтении был принят законопроект о бесплатном проезде на электричках детей от пяти до семи лет включительно. Документ предлагает привести к единообразию норму о бесплатном проезде и предоставить пассажирам право бесплатно провозить детей в возрасте до семи лет включительно в электричках без предоставления отдельного места. Инициативу уже поддержали Министерство транспорта РФ и ОАО «РЖД». Какие ещё действуют скидки на детские билеты на железнодорожном транспорте, разбирался «Пульт управления».

На море с комфортом

Этим летом компания планирует перевезти свыше 400 тыс. детей в составе организованных групп. Будет назначено порядка 200 специальных рейсов поездов. Ежедневно в Анапу, Адлер, Новороссийск, Краснодар и Кисловодск будет прибывать до 90 составов.

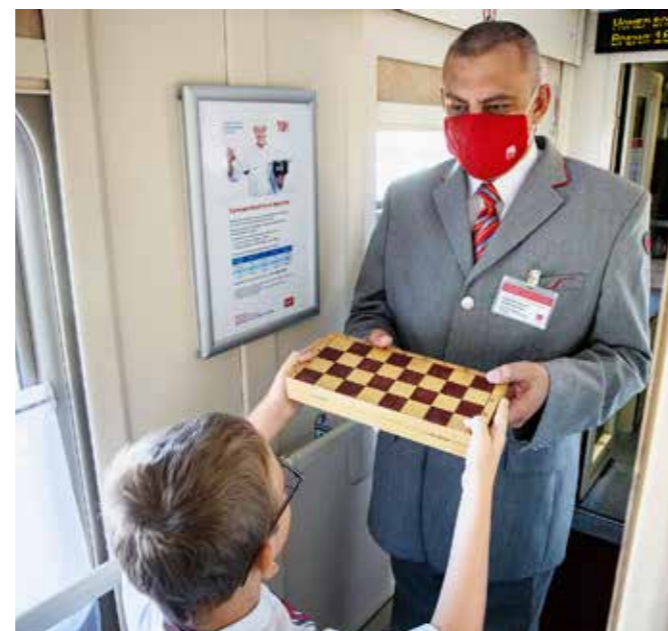
«Уже проведена большая работа по проработке расписания движения «детских» поездов, подготовке инфраструктуры, подвижного состава, персонала и обеспечению безопасности проследования организованных групп детей до мест назначения. И эта работа будет продолжена», – сказал заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрий Пегов.

Специально для маленьких пассажиров сформированы 29 специальных составов из новых вагонов, которые были изготовлены в последние несколько лет. Они оборудованы экологически чистыми биотуалетными комплексами, автоматизированными системами питьевого водоснабжения (кулерами) и системами кондиционирования воздуха. В пути детей будут сопровождать лучшие сотрудники поездных бригад, которые прошли обязательный медицинский осмотр и специальный курс по детской психологии. Для обеспечения безопасности ребят организовано специальное сопровождение поездов сотрудниками МВД России и охранных предприятий. Также в «детских» поездах установлен строгий диспетчерский контроль. Он будет осуществляться в режиме онлайн. Не забыли и про питание. Специально для детских групп было организовано питание в вагонах-ресторанах по обновлённому меню для разных возрастных категорий (несколько вариантов

Клиенто-ориентированность ➤



ДОПРОФЖЕЛ НА ИЖД



СЕРГЕЙ ГУСЕВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

меню для детей от 7 до 12 лет и от 12 лет и старше). Все меню было согласованы с Роспотребнадзором.

«Мы делаем это для того, чтобы как можно больше ребят, в том числе и из социально незащищённых семей, смогли воспользоваться льготой для школьников не только в течение учебного года, но и в летние каникулы: отдохнуть в лагере, увидеть новые города, познакомиться с географией своей страны и узнать её историю», – сказал Дмитрий Пегов.

Цена вопроса

Для детей от 10 до 17 лет в летний период действует акция «Счастливые каникулы». С 1 июня

по 31 августа им предоставят скидку в размере 50% на проезд в вагонах с местами для сидения, в общих и плацкартных вагонах скорых и пассажирских поездов дальнего следования (включая фирменные) и вагонах 2-го, 3-го классов моторвагонного подвижного состава, в двухэтажных пассажирских вагонах с четырёхместными купе, курсирующих в пассажирских и скорых поездах (включая фирменные).

Для ребят в возрасте от 5 до 10 лет можно приобрести билет в поезда дальнего следования по детскому тарифу. Стоимость билета будет составлять около 35% от взрослого. Также цена детского билета на поезд зависит от типа вагона (плацкарт,

купе и СВ) и категории поезда. В вагоне класса люкс ребёнок до 10 лет может ехать бесплатно. Эта льгота действует в течение всего года.

Тариф «Счастливые каникулы» также действует на проезд в электричках и поездах «Ласточка». Дети до пяти лет могут в электричках со свободной посадкой проехать бесплатно, им билет оформлять не нужно.

Детям от пяти до семи лет билет необходим, но его приобретают со скидкой. Эта скидка относится к региональным льготам. Порядок предоставления льготы зависит от того, к какому субъекту РФ относится станция отправления, а также от маршрута поездки. В большинстве регионов предусмотрена льгота на проезд в размере 50% с 1 сентября по 15 июня.

на ребёнка в вагонах СВ, купе, плацкартных и общих (с местами для сидения) будет составлять от 35% от стоимости полного взрослого билета.

Для школьников и воспитанников образовательных учреждений от 10 лет предоставляется 50-процентная скидка на проезд по России в плацкартных, общих и сидячих вагонах нефирменных поездов.

Важно помнить, что возраст ребёнка определяется на день начала поездки. При оформлении билета справка из школы не нужна, но потребуется при посадке в поезд.

На крыльях «Ласточек» и «Сапсанов»

Специальные детские тарифы действуют на скоростных поездах «Сапсан» и «Ласточка». Так, на

Важно помнить, что возраст ребёнка определяется на день начала поездки. Например, если в день отправления поезда ребёнку исполняется 10 лет, то на него оформляется билет по тарифу на перевозку детей

Школьники старше восьми лет также могут ездить на электричке со скидкой 50% с 1 сентября по 15 июня.

Скидки круглый год

В компании действует ряд скидок на детские билеты на поезда дальнего следования в течение всего года. Так, дети до пяти лет имеют право на бесплатный проезд, если ребёнок не занимает отдельное место в вагонах купе, СВ, плацкартных, общих и сидячих.

Если вы всё-таки хотите, чтобы у ребёнка было отдельное место, то на него оформляется проездной документ по тарифу на перевозку детей (он включает скидку от стоимости взрослого тарифа во внутрисообщественном сообщении и со странами СНГ и Балтии). Плата за отдельное место

скоростных поездах «Сапсан» действует тариф «Детский» (для детей до 10 лет). Скидка по нему составляет 70% от стоимости билета и распространяется на все классы обслуживания.

Также для школьников и студентов от 10 до 21 года существует тариф Junior. Он даёт скидку в 30% при покупке взрослого билета и не распространяется на классы обслуживания 1Р (купе-переговорная) и 1В (первый класс).

На скоростных поездах «Ласточка» действует ряд скидок для детей. Тариф «Детский» для пассажиров до 10 лет предусматривает скидку в 70%. Он распространяется на все классы обслуживания. Для пассажиров от 10 до 21 года (включая день 21-летия) действует тариф Junior, который предоставляет скидку в 30%.

ПУЛЬТ

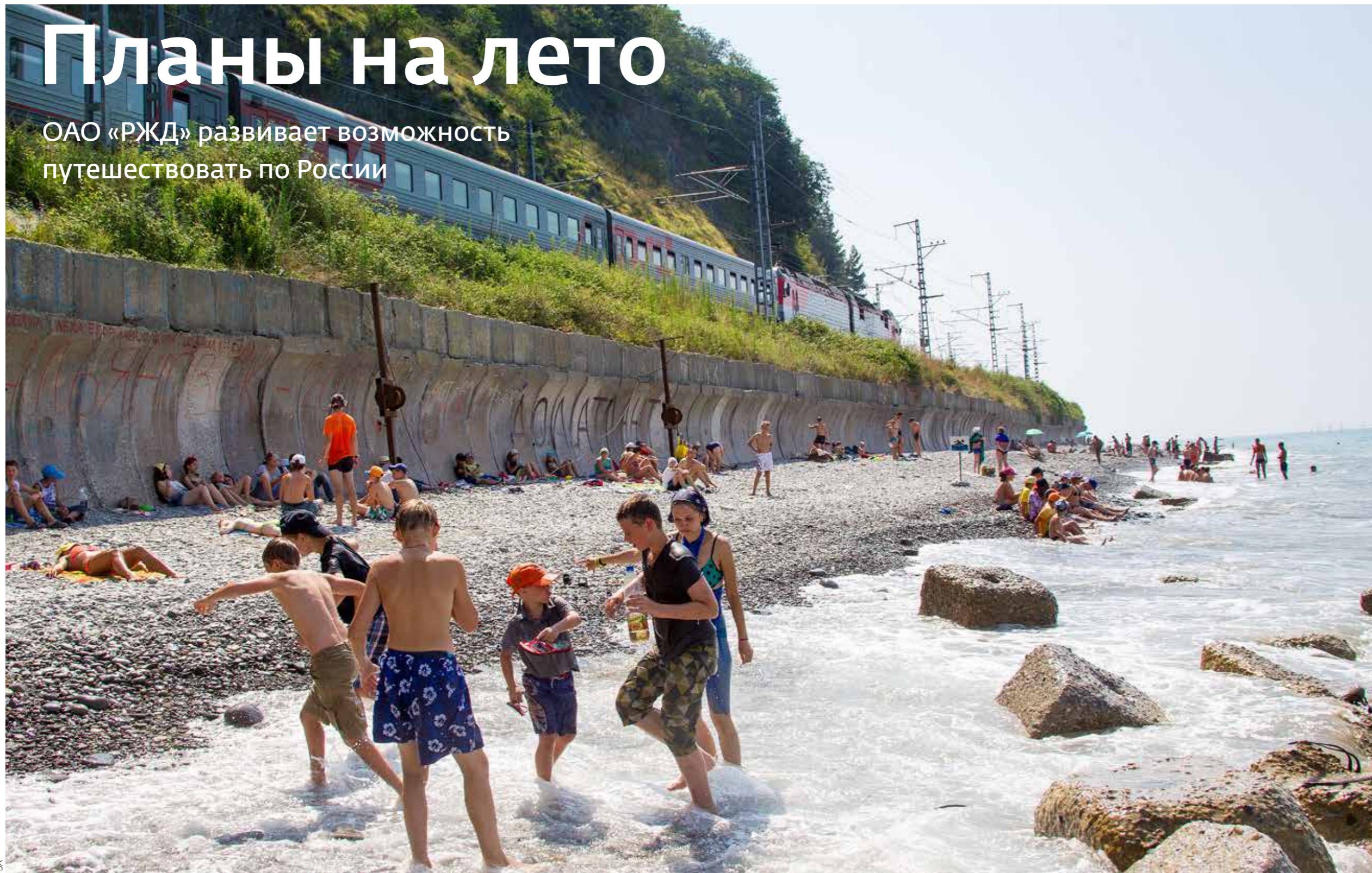
Дарья Чикиркина

Мы делаем это для того, чтобы как можно больше ребят, в том числе и из социально незащищённых семей, смогли воспользоваться льготой для школьников не только в течение учебного года, но и в летние каникулы



Планы на лето

ОАО «РЖД» развивает возможность путешествовать по России



Внутренний туризм становится всё более востребованным: за последние пять лет почти каждый второй россиянин хотя бы раз отдыхал за пределами региона своего проживания. Это следует из свежих данных Всероссийского центра изучения общественного мнения.

Изменение геополитической ситуации, санкции, приостановка авиасообщения России с рядом стран и городов незначительно отразились на отпускных планах россиян: взять отпуск этим летом планируют 37% россиян, что сопоставимо с данными прошлых лет. ОАО «РЖД», со своей стороны, не только обеспечивает перевозку пассажиров к местам отдыха, но и предлагает туристические маршруты и продукты.

Тянет на юг

По подсчётам Ростуризма, с мая по сентябрь число россиян, которые воспользуются услугами гостиниц, турагентств, перевозчиков превысит 31 млн человек.

«Исходя из этих предпочтений, мы понимаем, что основная нагрузка придёт на инфраструктуру Юга России. Помимо этого будет пользоваться спросом балтийское побережье (Санкт-Петербург, Калининград). И конечно же, Каспий (Дагестан) как альтернатива югу», – рассказала глава Ростуризма Зарина Догузова.

Из-за того что как минимум до 6 июня по решению Росавиации действует режим временного ограничения полётов в 11 российских аэропортов (Анапа, Белгород, Брянск, Воронеж, Геленджик, Краснодар, Курск, Липецк, Ростов-на-Дону, Симферополь и Элиста), возросла нагрузка на железнодорожный транспорт. На это обратил внимание и президент России Владимир Путин во время совещания по вопросам развития отдельных направлений транспортного комплекса РФ, которое состоялось 24 мая.

«Лето – традиционная пора отпусков. Многие наши граждане планируют провести это время на море, поехать на курорты – кто-то на автомобиле, кто-то поездом или самолётом. На сегодняшний день ряд южных аэропортов временно закрыты. В результате вырос спрос на железнодорожные билеты. Я знаю, что ОАО «РЖД» уже запустило дополнительные рейсы из центральной части страны на Чёрное море. И очень

Внутренний туризм



важно, чтобы в летний период пассажирское сообщение в этом направлении работало чётко, стабильно, без сбоев и в нужном объёме», – подчеркнул глава государства.

Для того чтобы предложение превышало спрос, в дополнение к 480 парам поездов, курсирующих круглогодично, «Российскими железными дорогами» назначаются сезонные поезда. Летом текущего года ежедневно в Анапу, Адлер, Новороссийск, Краснодар и Кисловодск будет прибывать до 90 составов. Схемы поездов на южных направлениях планируется пополнить 1700 вагонами, что позволит обеспечить в них свыше 50–70 тыс. дополнительных мест.

«В период летних перевозок будет особый график – дополнительные 117 летних поездов, здесь постараем-

ся максимально обеспечить нужное количество мест. Если нужно будет, поставим ещё поезда», – сказал генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров во время заседания комитета Госдумы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры 24 мая.

По его словам, планируется, что летом в южном направлении будет перевезено свыше 7,5 млн человек, что на 15% больше прошлогоднего показателя.

По многочисленным просьбам

Компания расширяет и географию маршрутов туристических поездов. Так, из-за повышенного спроса в июне и июле назначены дополнительные рейсы турпоезда «В Сибирь» по маршруту Москва – Казань – Тю-

ОАО «РЖД» уже запустило дополнительные рейсы из центральной части страны на Чёрное море. И очень важно, чтобы в летний период пассажирское сообщение в этом направлении работало чётко, стабильно, без сбоев и в нужном объёме

Успешный продукт – это не только составляющая в части железной дороги и подвижного состава. ОАО «РЖД» всегда работает в плотном контакте с регионами. Только в такой синергии туристу возможно сформировать незабываемые впечатления

мень – Тобольск – Пермь – Москва. Напомним, в ходе недельного путешествия в поезде-отеле туристы имеют возможность познакомиться с главными достопримечательностями городов: среди них Казанский кремль, дом семьи императора Николая II, тематический парк «Тобол», музей деревянного зодчества в Перми. Поезд «В Сибирь» формируется из комфортабельных спальных вагонов СВ и купе с душем, вагонов люкс. «Этот тур, по отзывам туристов, набирает максимальную оценку – 5 баллов из 5», – подчёркивает первый заместитель начальника Департамента пассажирских перевозок ОАО «РЖД» Елена Ракова.

Кроме этого по многочисленным просьбам пассажиров с 27 мая по 26 августа будет частично изменена туристическая программа кругового поезда № 924/923 «Серебряный маршрут». Он будет следовать привычным путём Москва – Великий Новгород – Рыбинск – Москва, но делать более длительные остановки в Новгороде и Рыбинске. Благодаря этому у туристов будет больше времени для знакомства с историей и культурой Древней Руси и волжского купечества.

Ещё один популярный туристический поезд «Сочи» (Туапсе – Сочи – Гагра) вернулся в расписание с 30 апреля. «Пассажиры полюбили особую атмосферу поезда в сочетании с высоким уровнем сервиса. В состав включены плацкартные и купейные вагоны, вагоны с местами для сидения, а также вагон-ресторан, интерьер которых стилизован под советскую эпоху. На долгую память о поездке останутся и тематические фотографии, которые можно сделать в специальном фотокупе», – добавляет Елена Ракова.

В июле на Кругобайкальскую железную дорогу вернутся два туристических поезда под общим названием «Кругобайкальский экспресс». Составы будут следовать по маршрутам Иркутск – Слюдянка-1 – Байкал

– Иркутск и Улан-Удэ – Слюдянка-1 – Байкал – Иркутск – Улан-Удэ. Путешественники совершат экскурсию по Кругобайкальской железной дороге на поезде на паровозной тяге: увидят железнодорожные тоннели и системы водоотвода, аналогов которым нет в мире, посетят станцию Байкал и прогуляются по берегу озера.

Впечатления дома

Ещё одно направление деятельности ОАО «РЖД» – содействие субъектам в развитии внутрирегионального туризма. Для запуска турпоездов на внутрирегиональных маршрутах ОАО «РЖД» предоставляет подвижной состав, ремонтирует пути, готовит пассажирскую инфраструктуру. На вокзалах открываются справочные туристические центры.

Так, 14 мая в Свердловской области «Орлан» связал Екатеринбург и парк «Оленьи ручьи», в котором туристы могут пройти по экомаршрутам Среднего Урала. В Республике Башкортостан к горам Южного Урала путешественников теперь доставляют пригородные туристические поезда выходного дня «Айгир». По выходным пригородный поезд начал ходить из Калининграда в посёлок Железнодорожный к руинам замка Гердауэна и озеру Бактинзее.

«Успешный продукт – это не только составляющая в части железной дороги и подвижного состава. Абсолютно все должны вкладываться на паритетной основе: и мы, и регион, и местные операторы, и индустрия гостеприимства. Мы всегда работаем в плотном контакте с регионами. Только в такой синергии туристу возможно сформировать незабываемые впечатления, ради которых он путешествует», – подчеркнула Елена Ракова.

ПУЛЬТ

Виталий Маслюк



Экологический компонент

Компания сократила негативное воздействие на природу

В ОАО «РЖД» подвели итоги природоохранной деятельности в 2021 году. На полигонах всех железных дорог выбросы загрязняющих веществ от стационарных источников в сравнении с 2020 годом снижены, компания сократила потребление воды для производственных нужд, уменьшились выплаты компании за причинённый экологический урон.

На дорогах становится чище

В прошлом году по данным Департамента экологии и техносферной безопасности ОАО «РЖД» (ЦБТ), выбросы от стационарных источников загрязнения компании снизились по сравнению с 2020 годом на 3 тыс. тонн. Пока наибольшие объёмы загрязнения приходятся на полигоны Забайкальской (21% выбросов всей сети) и Дальневосточной железных дорог (12%). По словам заместителя начальника Департамента экологии и техносферной безопасности

Максима Полищука, факторный анализ установил, что в значительной степени (на 31% от общего объёма сокращения выбросов) этого позитивного результата удалось добиться благодаря модернизации и реконструкции оборудования.

По данным ЦБТ, в течение 2021 года компания использовала 67,35 млн куб. м воды, что на 2,4 млн куб. м (3,45%) меньше, чем в 2020 году.

На производственные нужды приходится 45% сэкономленного объёма. Наибольшее

снижение потребления воды отмечено на полигонах Западно-Сибирской (-17,2%), Северо-Кавказской (-13,3%), Приволжской (-11,3%) и Забайкальской (-11,2%) железных дорог.

Сброс загрязнённых сточных вод в водоёмы и на местность составил 4,66 млн куб. м, что на 0,8 млн куб. м (-14%) меньше по сравнению с 2020 годом.

Лидерами по снижению сброса загрязнённых сточных вод стали Московская, Горьковская, Дальневосточная, Юго-Восточная железные дороги.



МАКСИМ КАШИРИН/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»



СЕРГЕЙ ГУСЕВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»



МАКСИМ КАШИРИН/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

Большая часть этих сооружений (72%) находится в удовлетворительном состоянии, 16% – в неудовлетворительном, а 12% – законсервировано.

Компания вводит в эксплуатацию и модернизирует природоохранную инфраструктуру.

Максим Полищук сообщил, что в 2021 году завершены строительство и реконструкция 8 сооружений для очистки сточных вод, 2 котельные переведены на газ, переведено 20 маломощных котельных на электротермию, построено 44,1 км шумозащитных экранов, приобретено 2 передвижных экологических поста.

Доходы от отходов

По данным Департамента экологии и техносферной безопасности, в прошлом году в филиалах ОАО «РЖД» образовалось 1,412 млн тонн отходов производства и потребления – на 6 тыс. тонн больше, чем в 2020 году. Однако компании удалось за год увеличить на 55% доходы от реализации отходов, прежде всего металлолома.

Объём подлежащих захоронению отходов в 2021 году составил 223,7 тыс. тонн – на 22,1 тыс. тонн (на 9 %) ниже уровня 2020 года. Этого удалось достичь благодаря внедрению компанией проекта по разделному накоплению вторсырья, развитию электронного документооборота, а

Лидерами по снижению сброса загрязнённых сточных вод стали Московская, Горьковская, Дальневосточная, Юго-Восточная железные дороги

В ЦБТ уточнили, что в прошлом году в ходе проверок надзорными органами было выявлено больше всего нарушений в сфере превышения уровня шума (32%) и в области обращения с отходами (21% нарушений)

также развитию технологий по вторичному использованию отходов.

Наиболее заметно долю захораниваемых отходов снизили на Забайкальской, Московской, Свердловской и Куйбышевской железных дорогах. В 2021 году передано на переработку 1854 тонны отходов бумаги, картона, стекла, пластика и бытового алюминия (на 21% выше уровня 2020 года).

«Годовое задание по увеличению на 10% объёма разделного накопления отходов перевыполнено в 2 раза», – уточнили в Департаменте экологии и техносферной безопасности ОАО «РЖД». Лидерами по селективному накоплению вторсырья

стали Октябрьская, Западно-Сибирская, Свердловская и Московская железные дороги, а в Дирекции железнодорожных вокзалов утверждена типовая технология по организации разделного накопления отходов на железнодорожных вокзальных комплексах, на вокзалах Москвы и Санкт-Петербурга были установлены 13 фандоматов для приёма тары. Подобная технология утверждена Дирекцией скоростного сообщения. В компании отмечают, что проект по селективному накоплению может охватить до половины твёрдых отходов ОАО «РЖД» – до 78 тыс. тонн.

ВЛАДИМИР КОНСТАНТИНОВ



Ключевые инвестиции



ОАО «РЖД» охраняет здоровье своих сотрудников

От здоровья сотрудников, их психологического самочувствия зависят экономическая стабильность любой компании, её конкурентные преимущества. Поэтому всё больше предприятий внедряют на рабочих местах корпоративные программы укрепления здоровья. В ОАО «РЖД» выстроена и успешно действует уже два года комплексная система охраны здоровья работников.

Пандемия COVID-19 подтолкнула работодателей к разработке и внедрению программ укрепления здоровья. По данным Минздрава и РАН, ежегодно экономика страны теряет минимум 182 млрд руб. из-за временной нетрудоспособности граждан.

«Поэтому укрепление здоровья работающего населения является необходимым условием социально-экономического развития страны и требует внимания со стороны не только общества, но и органов власти всех уровней, работодателей», – подчёркивает директор Национального медицинского исследовательского центра терапии и профилактической медицины (НМИЦ ТПМ), главный внештатный специалист по терапии и общей врачебной практике Минздрава России Оксана Драпкина.

В НМИЦ ТПМ отмечают, что в течение последних лет среди руководителей целого ряда крупных предприятий в нашей стране (ОАО «РЖД», «Газпром», «Лукойл», «Сбер», ПАО «Северсталь») выросло понимание экономической вы-

годы формирования у работников здорового образа жизни (ЗОЖ) и регулярного прохождения профилактических медицинских осмотров.

Среди мер, осуществляемых российскими предприятиями, наиболее популярными являются ежегодная диспансеризация и вакцинация, организованное питание, дополнительное медицинское страхование (ДМС), частичная или полная оплата абонементов в спортивный зал, путёвок в санатории, дома отдыха и детские лагеря.

Комплексный подход

В июле 2020 года правление ОАО «РЖД» утвердило Концепцию здорового образа жизни на 2020–2025 годы. Это главный документ, определяющий политику в области охраны здоровья железнодорожников. «Реализация социальной политики, популяризация превентивной медицины и здорового образа жизни являются одними из способов повышения эффективности труда и поддержания здоровья работающих, снижения уровня заболеваемости с временной утратой трудоспособности», – рассказал первый заместитель начальника Центральной дирекции здравоохранения ОАО «РЖД» Сергей Алексеев во время всероссийского форума «Здоровье нации», который проходил с 11 по 14 мая.

Принятая в компании концепция предполагает комплексный подход к сохранению здоровья и увеличению продолжительности жизни работников. В документе содержится девять основных разделов: профилактика употребле-



АЛЕКСАНДР САВЕРКИН/ИД «ГУДО»

ния табака; снижение количества потребляемого алкоголя; здоровое питание на рабочем месте; повышение физической активности; сохранение психологического здоровья и благополучия; профилактическая медицина; условия труда; просветительская работа; мотивация.

«Для каждого работника предусмотрено ДМС. Основным звеном в обеспечении профессионального долголетия работников ОАО «РЖД» является проведение еже-

годной диспансеризации», – добавил Сергей Алексеев.

Всего в 2021 году прошли диспансеризацию более 647,8 тыс. работников ОАО «РЖД», при этом охват диспансеризацией составил 98,8% (2020 год – 93,3%).

В ситуации пандемии COVID-19 компания в кратчайшие сроки организовала прививочную кампанию против заболевания – в 2021 году в клиниках сети «РЖД-Медицина» работникам ОАО «РЖД» было проведено более

620 тыс. прививок против коронавирусной инфекции. Это позволило обеспечить 90-процентный охват вакцинацией против COVID-19 и в кратчайшие сроки сформировать коллективный иммунитет.

Персональная ответственность

С 2020 года согласно Плану мероприятий по реализации Концепции в ОАО «РЖД» было проведено более 24 тыс. мероприятий с общим охватом около 5,5 млн человек. Результаты уже есть. Например, в 2021 году по сравнению с 2020 годом сократилось потребление алкоголя среди работников на 3,1%, с 30,3% до 27,2%. Число сотрудников, отмечающих высокий уровень стресса на работе, снизилось на 13,2%: в 2020 году таких было 32,5%, в 2021-м – 19,3%.

89% железнодорожников согласны с тем, что сам человек несёт ответственность за своё здоровье. При этом лишь треть респондентов (25,6%) заявили, что они придерживаются ЗОЖ. В то же время лишь 7% опрошенных в полной степени соответствуют ведению ЗОЖ.

По данным последнего опроса, проведённого в ОАО «РЖД», 35% руководителей физически актив-

В структурных подразделениях ОАО «РЖД» открываются комнаты эмоциональной разгрузки (функционируют 33 комнаты), где каждый сотрудник может снять напряжение и стресс, чтобы приступить к работе с новыми силами

ны. Реже остальных ЗОЖ придерживаются представители рабочих профессий, на активность также влияют возраст и пол: идею ЗОЖ меньше разделяют мужчины среднего возраста (от 35 до 50 лет).

По словам Сергея Алексеева, к основным препятствиям для ведения ЗОЖ участники опроса относят нехватку времени и большую нагрузку на работе (эти факторы отмечались руководителями и специалистами чаще, чем представителями других категорий).

В ОАО «РЖД» созданы и развиваются физкультурно-спортивные клубы (ФСК) для вовлечения работников в регулярные занятия спортом. На сегодняшний день на сети железных дорог уже осуществляет деятельность 591 ФСК, в котором занимаются 26 тыс. железнодорожников.

Кроме того, в структурных подразделениях ОАО «РЖД» открываются комнаты эмоциональной разгрузки (сейчас действует 33 комнаты), где каждый железнодорожник может снять напряжение и стресс. «Показателем эффективности созданной в компании системы охраны здоровья работников является тенденция мониторинга заболеваемости с временной утратой трудоспособности. В 2021 году пока-

затель заболеваемости (в случаях с временной утратой трудоспособности работников ОАО «РЖД» с учётом заболеваемости коронавирусной инфекцией COVID-19 составил 53,2 на 100 работников (2020 год – 59,8 случаев), в днях – 732,8 на 100 работников (2020 год – 793,3 дня)», – рассказал Сергей Алексеев.

По мнению вице-президента по социальной политике и трудовым отношениям Российского союза промышленников и предпринимателей Виктора Черепо-

ва, компании – лидеры по уровню развития охраны здоровья, характеризуются наличием хорошо организованной и стабильно действующей системы. По его словам, комплексный подход включает создание безопасных и комфортных условий труда, оценку и борьбу с профессиональными рисками, профилактику профессиональных заболеваний, повышение доступности и качества медпомощи.

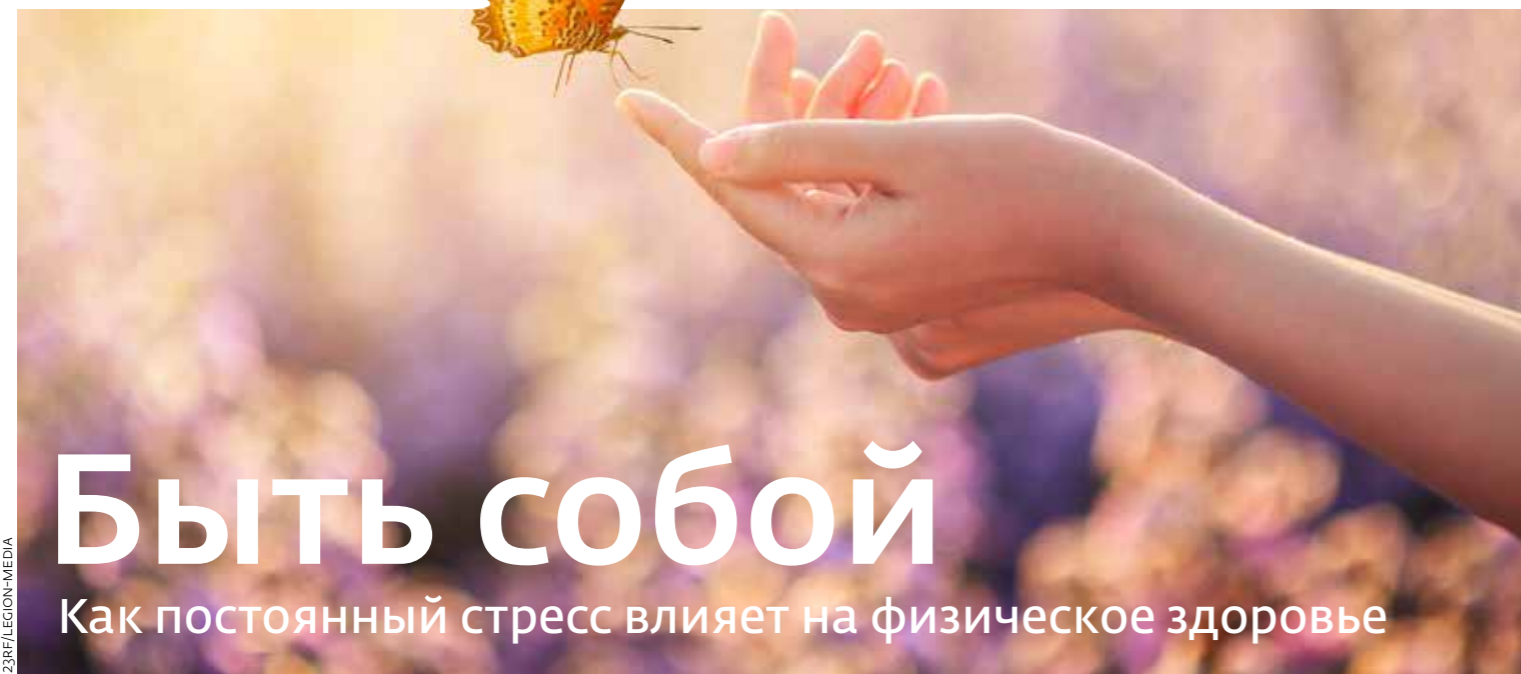
ПУЛЬТ

Виталий Маслюк



«РЖД-МЕДИЦИНА»

Укрепление здоровья работающего населения является необходимым условием социально-экономического развития страны и требует внимания со стороны не только общества, но и органов власти всех уровней, работодателей



БЫТЬ СОБОЙ

Как постоянный стресс влияет на физическое здоровье

От постоянного стресса человек может начать болеть, но при этом он может быть абсолютно здоров физически. Такие расстройства относят к психосоматике. «Пульт управления» поговорил с главным внештатным психиатром сети клиник «РЖД-Медицина», врачом-психотерапевтом КБ «РЖД-Медицина» Нижнего Новгорода Екатериной Мисевич о том, что же такое психосоматика и можно ли избавиться от её проявлений самостоятельно.

– Почему у здоровых людей в ситуации стресса ухудшается здоровье?

– Когда мы сталкиваемся со стрессом, мы переживаем эмоции. Переживание запускает нейрохимические процессы. Активируется либо симпатический, либо парасимпатический отдел вегетативной нервной системы. Симпатический отдел мобилизует ресурсы организма, приводит все функции в состояние готовности к экстремному действию. Также симпатическая нервная система перестраивает обменные процессы органа или ткани, создаёт оптимальные условия для их функционирования в данный момент. «Рабо-

чие лошади» симпатической нервной системы: адреналин, норадреналин, дофамин. С их помощью активизируются и включаются в защиту организма гипофиз, гипоталамус, лимбическая система. Так появляются усиленное сердцебиение, тремор пальцев рук, неусидчивость. Эти же медиаторы снижают функции половых желёз и клеток, вырабатывающих инсулин.

Парасимпатическая система обеспечивает отдых и расслабленность. Защищает организм от чрезмерно истощающих влияний, выделяя ацетилхолин, снижает уровень функционирования дыхательной, кровеносной, пищеварительной систем. Человек ощущает замедление сердцебиения, усталость.

Эти системы не действуют изолированно. На разных этапах действия стрессового фактора преобладает то симпатический, то парасимпатический отдел. Согласно теории Г. Селье, вначале стрессовый фактор вызывает мобилизацию органов и систем, затем адаптацию к постоянно изменяющимся условиям. При длительно или сильнодействующем стрессе наступает истощение.

На развитие заболевания действуют три группы факторов: биологические, психологические и социальные. У тех, кто развивает навыки

стрессоустойчивости, тренирует стратегии адаптации, вырабатывает здоровые привычки мышления, уровень функционирования под влиянием стресса восстанавливается быстрее.

– Какие заболевания относятся к психосоматическим?

– Психосоматические заболевания чаще развиваются у тех, кто в силу особенностей личности или окружения не позволяет себе демонстрировать переживания: тревогу, страх, печаль, гнев. Множество исследований в современной психиатрии посвящены исследованию особенностей характера, влияющих на развитие психосоматических расстройств, – язвенной болезни желудка и кишечника, бронхиальной астмы, гипертонии, нарушений менструального цикла, псориаза и других. Неспособность описать словами свои эмоции, перфекционизм, выученная беспомощность, потребность контролировать эмоции, поисковая активность и даже влияние семьи играют роль в формировании подобных состояний. Чаще всего люди с психосоматическими расстройствами годами проходят несколько кругов обследования и лечения, прежде чем обращаются к психиатрам и психотерапевтам.

В «РЖД-Медицине» кабинеты врачей в области психического здоровья располагаются среди кабинетов терапевтов, кардиологов, неврологов, хирургов. Наша работа встроена в систему многопрофильной клиники. Это позволяет железнодорожнику увидеть, что психиатр – обычный врач, не опасаться «закрытых дверей» и диагнозов. А коллегам-врачам это помогает в короткие сроки присоединить к лечению психотерапию или лекарства, улучшающие качество жизни пациентов с психосоматическими расстройствами.

– Как диагностируют подобные состояния?

– Самостоятельно вы можете заподозрить психосоматическую природу, если ваше заболевание имеет следующие особенности. Врач говорит о том, что не находит изменений в органах, а вам не становится спокойнее – вы ищете другого врача и диагноз. Заболевание возникло сразу или в течение шести месяцев после острого стресса. Вы видите связь между ухудшением самочувствия

и психологическим напряжением. Заболевание носит сезонный характер. Обострение случается в годовщину сильного потрясения. Неприятные ощущения или боли возникают в различных системах организма одновременно или «блуждают» с одного органа на другой.

– Может ли расстройство, которое возникло после стресса, стать причиной серьёзной патологии?

– К сожалению, да. Сначала организм сигнализирует об ухудшении функциональными изменениями, которые врачи называют «симптом». Если не обращать внимания на эти сигналы, они становятся ярче, симптомов – больше, формируется синдром. При игнорировании проблем со здоровьем развиваются изменения в органах и системах. Телесная боль практически всегда сопровождается изменениями психологического состояния. А если не лечить тревогу или депрессию, риск инсульта возрастает в несколько раз. На первой консультации мы говорим, что с сигналами неразумно бороться. Их нужно услышать и получить помощь врача.

– Можно ли самому себе помочь избавиться от психосоматического заболевания?

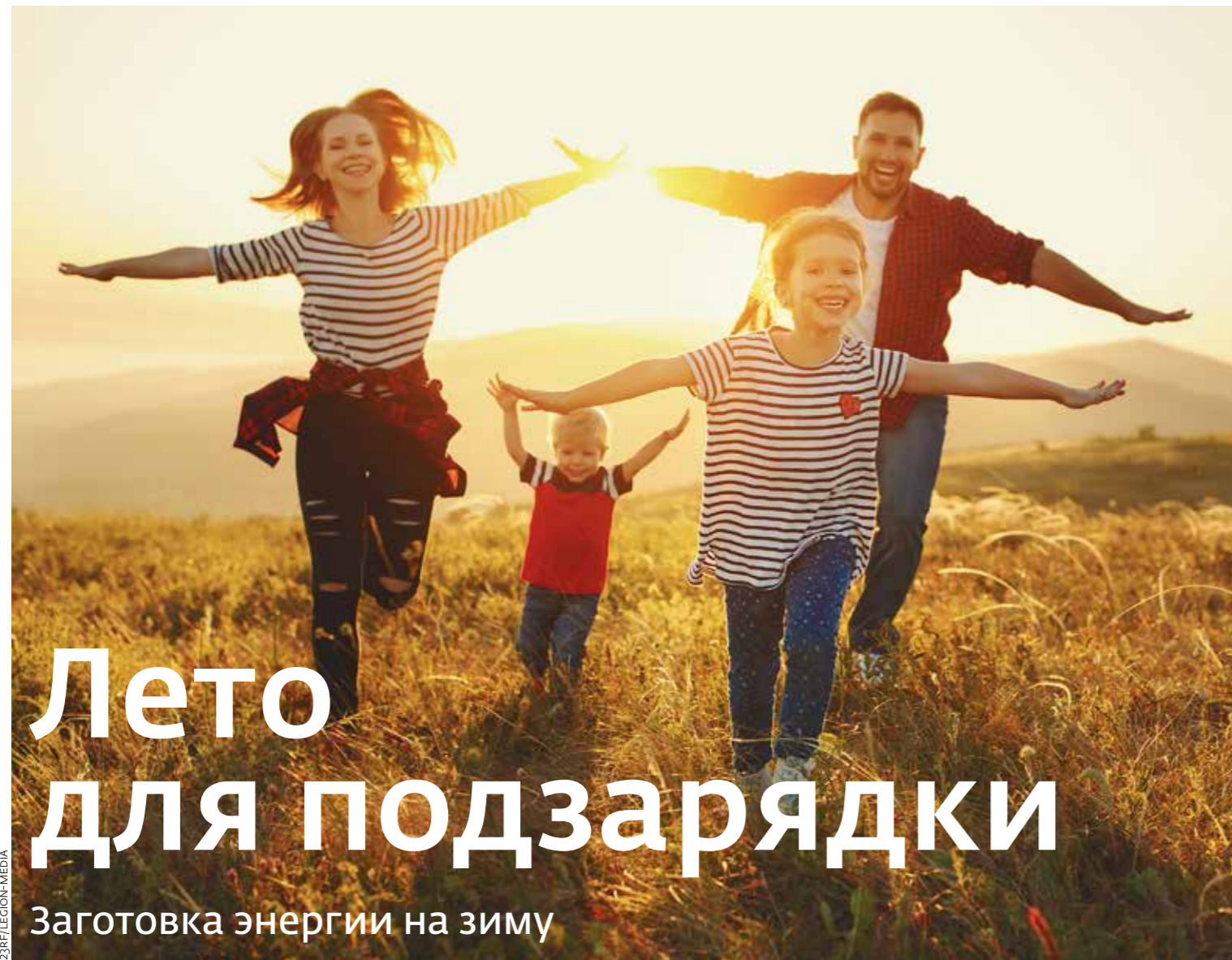
– Психотерапевты считают: симптом возник в ситуации, когда по-другому выжить было невозможно. Если боль, кашель, спазмы сохраняются день за днём, то самостоятельно справиться не получится. Чтобы облегчить состояние, подумайте, ради чего хотите выздороветь. Запишите и озвучьте это на консультации. Перед визитом к врачу попробуйте вспомнить, что предшествовало ухудшению состояния. Тогда на приёме вы сможете сразу получить поддержку врача в переживании именно той ключевой ситуации. Также вы можете отмечать в блокноте своё настроение утром и вечером, а также записывать мысли, ухудшающие самочувствие. Оказывается, привычка приписывать событиям чёрные и белые полосы может усилить тревогу и плохое самочувствие. Врач поможет обнаружить такие автоматические мысли, подберёт лекарства, поможет попробовать новые способы поведения, и болезнь уйдёт.

БЕСЕДОВАЛА ДАРЬЯ ЧИКИРКИНА

ЕКАТЕРИНА МИСЕВИЧ,
главный внештатный
психиатр сети клиник
«РЖД-Медицина»,
врач-психотерапевт
КБ «РЖД-Медицина»
Нижнего Новгорода



ЛИЧНЫЙ АРХИВ



Лето для подзарядки

Заготовка энергии на зиму

Незря говорят, что лето – это маленькая жизнь. Летом всегда хочется запастись энергией, которой должно хватить на весь зимний период. Специалисты отмечают: это связано с тем, что в летний период увеличен световой день, а в остальные времена года россиянам не хватает солнца и витамина D. Как сделать запасы, разбирался «Пульт управления».

«Лето – самый благоприятный период для восполнения энергии. Мы достаточно метеозависимы, а когда есть солнце и витамин D, восполняться энергией значительно проще. Подавленные состояния характерны для середины осени и ранней весны. Конец февраля – начало марта – это самые тяжёлые периоды, которые связаны с депрессивными состояниями. Аналогичные эмоции настигают людей в конце октября – начале ноября. Зима у нас тоже достаточно пасмурная. Поэтому для нас актуально

Для того чтобы в летний период наполниться энергией, не обязательно уезжать из города. В первую очередь нужно заняться физическим здоровьем. Лето как раз является идеальным временем для восполнения запаса витаминов с помощью свежих овощей и фруктов

заряжаться энергией в летний период. Если этого не сделать, человек может дойти до эмоционального выгорания, депрессий и психосоматических заболеваний», – говорит клинический психолог Яна Акинкина.

Чтобы в летний период наполниться энергией, не обязательно уезжать из города. В первую очередь нужно заняться физическим здоровьем. Лето как раз является идеальным временем для восполнения запаса витаминов с помощью свежих овощей и фруктов.

Необходимо включить в свой режим зарядку или ежедневные прогулки.

Также специалисты рекомендуют нормализовать сон. «Я рекомендую придерживаться режима даже во время отдыха. Можно лечь на час или два позже, но не более», – считает Яна Акинкина.

Психолог Татьяна Клишина рекомендует во время летнего отдыха отказаться от гаджетов, телевизора и просмотра новостей.

«Чтобы максимально подзарядить свои «батарейки» в дни, свободные от работы, рекомендую максимально отвлечь своё внимание от гаджетов и телевизора. Ведь в летний период открывается масса возможностей устремить свой взор в прекрасное и живое, выйти из мира виртуальной реальности, социальных сетей с чужими жизнями, фильмами и играми: всё это лишь переключает внимание, но энергию забирает не меньше рабочих процессов. Подключите все органы чувств, чтобы отдалиться процессам, побыть в них наедине, дать внимание себе и своему телу. Без надрыва, без спешки, не фотографируя и не записывая видео, просто эгоистично забрать эти моменты себе в копилку. Тогда и время

перестанет утекать сквозь пальцы, и лето не пролетит быстро, как это обычно бывает», – считает Татьяна Клишина.

Если вы остались в отпуске в городе, восполнить баланс сил может помочь составление списка того, что вам нравится, что пополняет запасы ваших сил и что вы из этого делаете.

«В первом столбике вы можете перечислить, что вам нравится делать. Например, гулять, рисовать или собирать ягоды. Это всё, что вы делаете. Во втором столбике вы перечисляете то, что вам нравится иметь у себя. Например, список книг для обязательного прочтения летом или красивая лампа в доме. Это то, что даёт вам силы. Третий столбик посвящён реальным действиям: что вы делаете, чтобы осуществить свои желания. Если в каком-то столбике у вас перекося, следует подумать, как лучше их сбалансировать», – говорит Яна Акинкина.

Также специалисты рекомендуют задуматься, какую потребность закрывают путешествия в вашей жизни. Ведь не всегда есть возможность отправиться в путешествие, но восполнить баланс сил надо стараться дома. «Человек должен понимать, какие потребности ему закрывают путешествия. Если ему хочется уехать из города, то для чего? Например, я уезжаю для того, чтобы сменить обстановку, но её можно сменить в городе: сходить в парк, театр. Если есть потребность подышать свежим воздухом, перезагрузиться, можно поехать на природу недалеко от города. Если потребность добавить движения, сейчас много развлечений, которые тоже закрывают эти желания», – говорит Яна Акинкина.

ПУЛЬТ

ДАРЬЯ ЧИКИРКИНА



Юлия Алексева,
начальник департамента
управления персоналом
ОАО «РЖД»

Трансформер бонусов



Как в компании меняется система предоставления льгот

В этом году в ОАО «РЖД» на всю сеть был распространён проект по гибкому предоставлению льгот и гарантий работникам «Бонусный пакет». «Пульт управления» узнал у начальника Департамента социального развития ОАО «РЖД» Юлии Алексеевой о том, почему было важно реализовать этот проект и как он будет развиваться в дальнейшем.

– Юлия Олеговна, почему так важна нематериальная мотивация и зачем в ОАО «РЖД» потребовалось внедрить новый инструмент?

– Прежде всего грамотная система нематериальной мотивации способствует профессиональному и личному развитию работников, повышает эффективность работы в целом, уменьшает текучесть кадров.

Механизм предоставления льгот и гарантий должен быть современным, соответствовать потребностям и запросам всех категорий работников. Мы стараемся идти по пути персонализации и стремимся сделать его более вариативным.

В компании очень много активных и инициативных сотрудников, которым важно реализовать себя не только в работе. Для молодого поколения имеет значение гибкий и индивидуальный подход, возможность выбора. И «Бонусный пакет» отражает эти запросы. Для компании же это дополнительный механизм вовлечения сотрудников в решение корпоративных задач, участие в значимых проектах.

Поэтому в Коллективном договоре ОАО «РЖД» на 2020–2022 годы была закреплена возможность получения дополнительных льгот в формате «Бонусного пакета». Суть проекта в том, что работникам начисляются баллы за инициативность и активность в деятельности, выходящей за рамки их должностных обязанностей. Накопленные баллы затем можно обменять на бенефиты из перечня корпоративных предложений ОАО «РЖД».

– Как проект внедрялся?

– Пилотирование проекта «Бонусный пакет» началось в 2020 году. Тогда он заработал на 16 предприятиях Северной дороги и в моторвагонном депо Санкт-Петербург-Балтийский Октябрьской дирекции моторвагонного подвижного состава.



Всего о возможности принять участие в проекте было проинформировано 6949 работников, 2315 из них подали заявления на начисление баллов. За период с сентября по декабрь 2020 года было зарегистрировано 5041 достижение в области повышения производительности труда и саморазвития.

Затем в апреле 2021 года в проект были включены предприятия Дальневосточной железной дороги, Новосибирский региональный центр связи, станция Бекасово-Сортировочное Мо-

сковской дирекции управления движением, станция Пермь-Сортировочная Свердловской дирекции управления движением, Санкт-Петербург-Витебский, Башкирский, Самарский, Тюменский, Челябинский и Красноярский центры организации работы железнодорожных станций.

За время реализации пилота мы получали много положительных отзывов о проекте. Распоряжение «Об утверждении Порядка начисления и обмена баллов бонусного пакета», распространя-

ющее действие проекта на всю сеть, было подписано 30 декабря 2021 года и вступило в силу с 1 января текущего года. В проекте могут участвовать все работники компании вне зависимости от должности. Сейчас к проекту присоединились более 14 тыс. железнодорожников.

– За какие достижения происходит начисление баллов?

– Мы начинали с 16 видов достижений, на сегодня их уже 98. Все достижения сгруппированы в три категории: «Повышение произ-

Сейчас обменять баллы можно на более чем 1000 различных предложений от компании и партнёров. Например, это может быть внеочередная корпоративная поддержка по жилищной программе, путёвка в санаторий для себя или члена семьи

водственной эффективности и внедрение изменений» (наставничество, рационализаторская деятельность, развитие корпоративной культуры, новаторство, инновационное развитие, бережливое производство, охрана труда, безопасность движения); «Саморазвитие, здоровый образ жизни, участие в общественной деятельности» (участие в корпоративных молодёжных программах и различных конкурсах, спортивных мероприятиях, получение профильного образования и прохождения курсов повышения квалификации); «Активная гражданская позиция» (волонтерство, творчество, организация культурных и спортивных мероприятий).

Число баллов, которые можно получить, варьируется от 200 до нескольких. К примеру, 200 баллов можно заработать за получение государственной награды – знака отличия «За наставничество» или же за получение звания «Лучший общественный инспектор по безопасности движения поездов на железнодорожном транспорте». За организацию волонтерской акции будет начислено от 50 до 25 баллов в зависимости от масштаба акции. А исполнение заявки на оказание помощи или

участие в волонтерской акции принесёт 5 баллов.

– Начисление баллов происходит автоматически?

– На данный момент для начисления баллов работник должен предоставить в службу управления персоналом своего предприятия документ, подтверждающий своё достижение. Но планируется полностью автоматизировать этот процесс.

– Что включено в перечень бенефитов? Будет ли он меняться?

– Сейчас обменять баллы можно на более чем 1000 различных предложений от компании и партнёров. Например, это может быть внеочередная корпоративная поддержка по жилищной программе (2 тыс. баллов), путёвка в санаторий АО «РЖД-Здоровье» для себя или члена семьи (1200 и 1600 баллов соответственно), абонемент на занятия спортом на объектах ОАО «РЖД» (600 баллов) и другие. Для каждой железной дороги предусмотрены и свои региональные предложения: билеты в музеи, участие в экскурсионных и туристических программах. Обменять баллы на бенефиты можно в течение трёх лет с момента их начисления.

Перечень бенефитов был специально вынесен в отдельный при-

каз, чтобы мы могли своевременно вносить в него изменения с учётом ожиданий наших сотрудников и возможностей регионов, в которых они живут и работают. Популярностью пользуются путёвки в санатории и пансионаты и сувенирная продукция ОАО «РЖД».

– Сейчас проект уже распространён на всю сеть. Будет ли он ещё развиваться?

– Конечно, перечень бенефитов будет расширяться, будут появляться новые партнёры. Также планируется ввести разные уровни привилегий, будут проходить акции со скидками на бенефиты.

– Есть ли ещё подобные проекты в ОАО «РЖД»?

– Это проект «Твой выбор». Сейчас он только проходит пилотирование в Дирекции железнодорожных вокзалов, Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом и Центральной дирекции по тепловодоснабжению. Участники проекта раз в три года могут выбрать вместо льготного проезда на поезде любое другое средство передвижения: самолёт, личный автомобиль или водный транспорт.

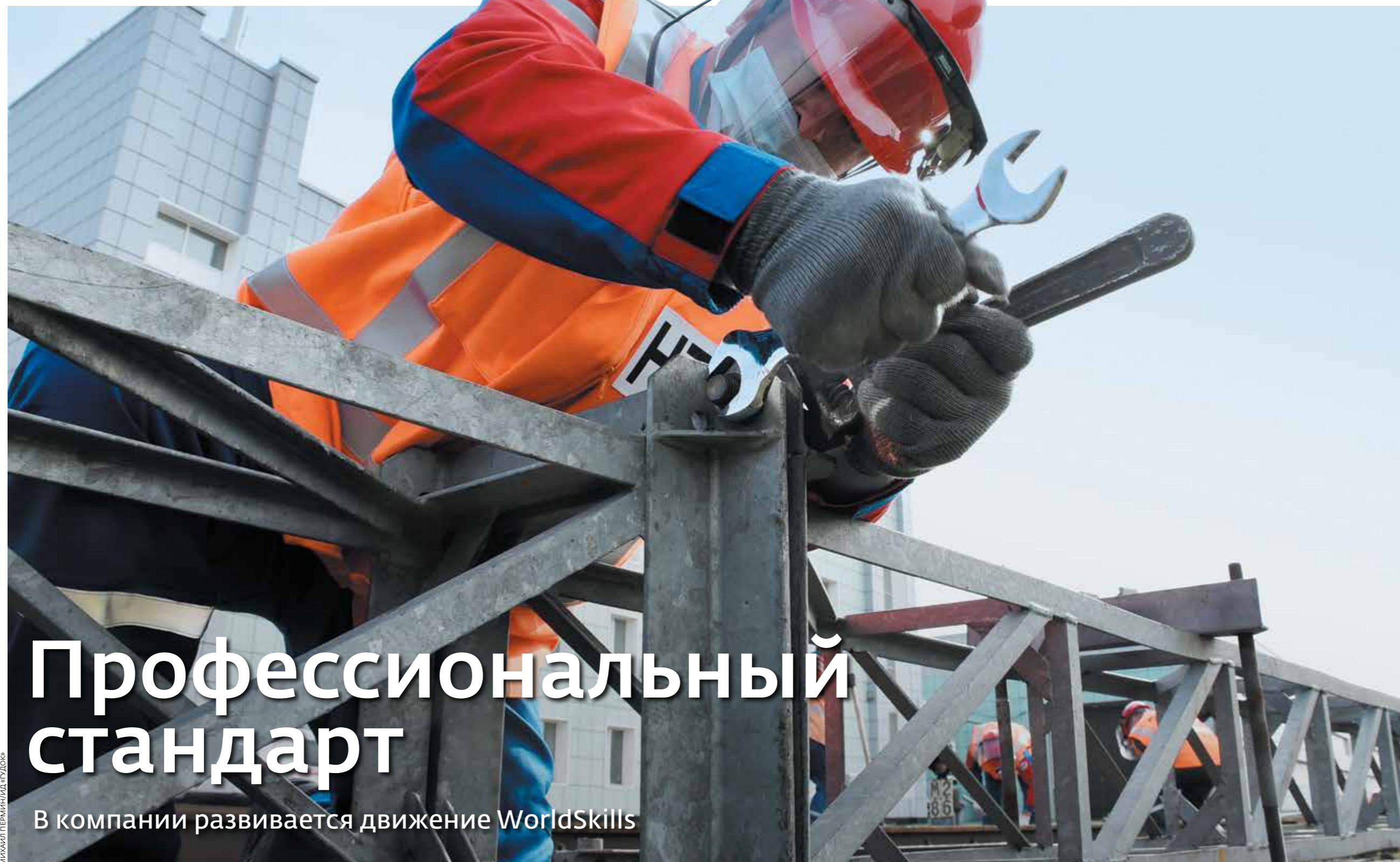
ПУЛЬТ

БЕСЕДОВАЛА
ВИКТОРИЯ ГАДЖИЕВА

Механизм предоставления льгот и гарантий должен быть современным и соответствовать потребностям и запросам всех категорий работников. Мы стараемся идти по пути персонализации и стремимся сделать его более вариативным



СЕРГЕЙ САРАТОВ,
НАЧАЛЬНИК ДЕПАРТАМЕНТА
УПРАВЛЕНИЯ ПЕРСОНАЛОМ
ОАО «РЖД»



Профессиональный стандарт

В компании развивается движение WorldSkills

Руководство WorldSkills International и WorldSkills Europe приостановило участие российских конкурсантов в международных чемпионатах, проектах и мероприятиях. В таких условиях АНО «Агентство развития профессионального мастерства (Ворлдскиллс Россия)» сделало ставку на развитие чемпионатного движения внутри страны. Большое внимание при этом уделено проведению корпоративных соревнований. О том, какие профмероприятия подготовлены для железнодорожников, «Пульт управления» рассказал начальник Департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Сергей Саратов.

– Сергей Юрьевич, расскажите, как сейчас развивается движение WorldSkills в ОАО «РЖД».

– Благодаря WorldSkills мы нашли такой формат конкурсов профессионального мастерства, который интересен работникам и полезен для компании. Поэтому наш курс – это популяризация корпоративного чемпионата RZDSkills. Мы разрабатываем конкурсные задания для новых компетенций, вовлекаем энтузиастов из всех дирекций, расширяем географию соревнований и приглашаем участвовать в корпоративном чемпионате всех, кто готов продемонстрировать свой профессионализм.

По нашим ожиданиям, в этом году на площадки RZDSkills по всей сети выйдут почти 2 тыс. участников. Активность работников хорошая, чемпионат стал частью нашей корпоративной культуры. В региональных этапах корпоративного чемпионата примут участие 11 филиалов. В общей сложности запланировано провести 134 конкурса по 17 компетенциям – это больше, чем в прошлом году. В частности, Южно-Уральская железная дорога и Корпоративный университет РЖД разрабатывают компетенцию «Организация корпоративной волонтерской деятельности» – это делается в рамках Года волонтерства в компании.

Кадровый блок готовит конкурсное задание для HR-специалистов. Я думаю, что в перспективе эта работа позволит компании продемонстриро-

Образование



ЮЛИЯ СУПРУН



АЛЕКСАНДР ДРВЯНИД «ГУДОК»

вать свою экспертизу в HR-сфере на национальном уровне и внести свой вклад в разработку отраслевых стандартов. Коллеги из банковской сферы заинтересовались нашими подходами и готовы использовать наши наработки в проведении своих профессиональных конкурсов для HR-специалистов.

Ещё один новый участник RZDSkills – это Центральная дирекция закупок и снабжения, она начала разработку компетенции для машинистов

погрузчиков. В этом году дирекция планирует провести четыре конкурса.

Также с инициативой вышла Центральная дирекция по ремонту пути, её эксперты присоединились к разработке компетенции по промышленной безопасности. Этот конкурс впервые будет проведён в финале RZDSkills, но также будет проводиться на общероссийском уровне.

Думаю, что популярность RZDSkills в компании будет расти, поскольку участие в чемпионате по-

зволяет работникам заявлять о себе и на национальном уровне. Так, в этом году наша компания по уже сложившейся традиции примет участие в IX чемпионате сквозных рабочих профессий высокотехнологичных отраслей промышленности WorldSkills Hi-Tech. Соревнования пройдут в ноябре, но уже летом, когда станет понятен перечень компетенций чемпионата, мы начнём набирать команду. Пользуясь случаем, приглашаю всех желающих подавать заявку (для этого нужно написать о себе на почту Worldskills@center.rzd.ru). Мы будем брать как победителей региональных этапов, так и самовыдвиженцев.

Движение WorldSkills помогает нам по-новому развивать и рационализаторство. Сейчас продолжается всероссийский онлайн-марафон рационализаторов, в рамках которого участники могут послушать лекции об опыте внедрения рационализаторских проектов или сами рассказывают о личном вкладе в движение. Если у вас есть интересные кейсы для обсуждения, вы также можете написать нам на почту Worldskills@center.rzd.ru.

Осенью команды рационализаторов от разных дирекций снова поедут на общероссийский Кубок рационализации и производительности. Надеюсь, что выступят не хуже, чем в прошлом году, когда железнодорожники взяли четыре призовых места.

– Россия отстранена от участия в финале чемпионата мира WorldSkills Shanghai 2022. Это значит, что соревнования по компетенции «Технология железнодорожного транспорта» пройдут без студентов отраслевых вузов РФ. Будет ли эта компетенция развиваться на национальном уровне и окажет ли компания поддержку отстранённым участникам?

– К сожалению, в настоящее время национальная сборная Российской Федерации отстранена от всех международных чемпионатов WorldSkills International. Однако компетенция «Технология железнодорожного транспорта» была переработана для российской чемпионатной линейки ещё в прошлом году, и уже тогда по ней состоялся пилотный конкурс.

В этом году на площадки RZDSkills по всей сети выйдут почти две тысячи участников. Активность работников хорошая, чемпионат стал частью нашей корпоративной культуры. В региональных этапах корпоративного чемпионата примут участие 11 филиалов

Образование



ЮЛИЯ Выходцева



Александр Саверкин/ИД «Тудокс»

В этом году пройдут ещё четыре конкурса для слесарей подвижного состава. Эту работу в компании возглавляет Центральная дирекция моторвагонного подвижного состава (ЦДМВ). Двое из членов сборной – Максим Лаврёнов и Данила Ветров – трудоустроены в ЦДМВ. Ещё двое – Евгений Барашков и Алексей Мураткин – планируют после окончания учёбы начать работу в Дирекции тяги.

Безусловно, мы будем приглашать ребят на конкурсы, будем следить за их развитием. Уверен,

что перед ними открываются хорошие карьерные возможности. Уже сейчас можно сказать, что их уникальный опыт востребован в компании, и я очень рад, что они усилили наш коллектив. И отдельно хочется поблагодарить начальника Перовского подразделения Московского учебного центра профессиональных квалификаций (УЦПК) Глеба Захаренко, который много сил отдал подготовке нашей национальной сборной. Глеб остаётся активным участником движения WorldSkills

Компетенция «Технология железнодорожного транспорта» была переработана для российской чемпионатной линейки ещё в прошлом году, и уже тогда по ней состоялся пилотный конкурс. В этом году пройдут ещё четыре конкурса для слесарей подвижного состава

в компании. На базе Перовского подразделения Московского УЦПК в этом году пройдут пять конкурсов RZDSkills, которые готовят Центральная дирекция управления движением и Центральная станция связи.

– В прошлом году Московский колледж транспорта Российского университета транспорта (МИИТ) инициировал проект Expert Skills – конкурс профмастерства по стандартам WorldSkills для экспертного сообщества. В апреле он прошёл в рамках VI Открытого вузовского чемпионата РУТ (МИИТ) – работники ОАО «РЖД» соревновались с преподавателями отраслевых учебных заведений. Насколько полезен такой обмен опытом?

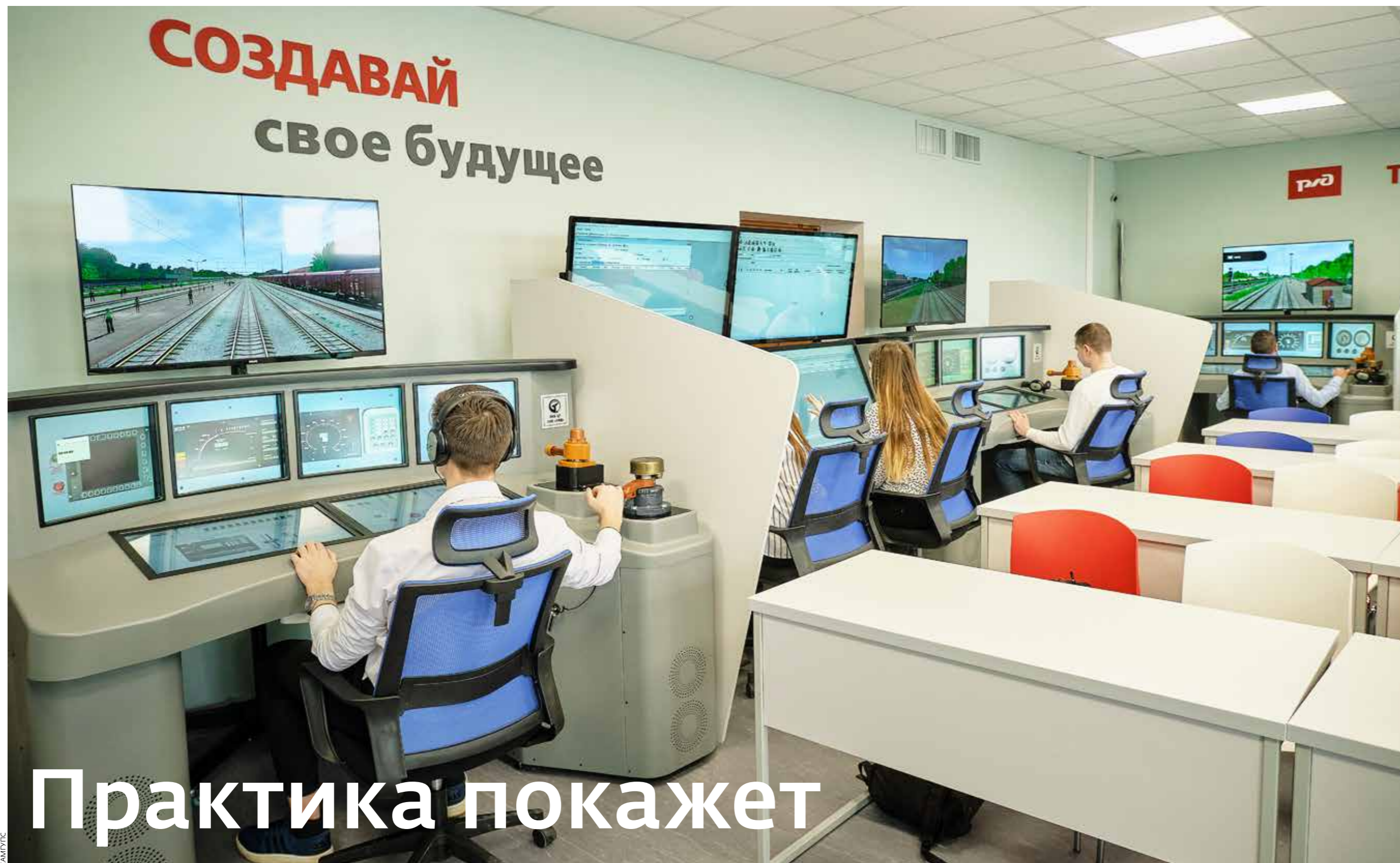
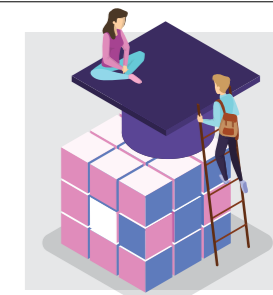
– Это новый интересный формат, и у него есть, на мой взгляд, хорошие перспективы. Обычно конкурсанты соревнуются, а эксперты оценивают их действия, а на ExpertSkills эксперты получают возможность на собственном опыте почувствовать все сложности, с которыми сталкиваются участники. Такой подход предполагает, что экс-

перты смогут посмотреть на конкурс изнутри, получат новые знания, которые помогут им в итоге сделать соревнования по стандартам WorldSkills более совершенными.

При этом я бы хотел отметить, что совместное участие в чемпионате – не единственный и не основной канал взаимодействия компании и отраслевых учебных заведений по линии WorldSkills. Мы активно сотрудничаем в разработке новых и развитии уже утверждённых компетенций. В будущем планируем приглашать студентов на наш корпоративный чемпионат, это позволит им буквально погрузиться в производственные процессы компании, выполняя те операции, которые являются основной частью ежедневной работы железнодорожников. И здесь большие надежды возлагаем на Центральную дирекцию управления движением, у которой уже есть опыт в привлечении студентов в RZDSkills. Этот опыт нужно тиражировать на другие функциональные филиалы компании.

Иллюстрация

БЕСЕДОВАЛА Юлия Антич



Практика покажет

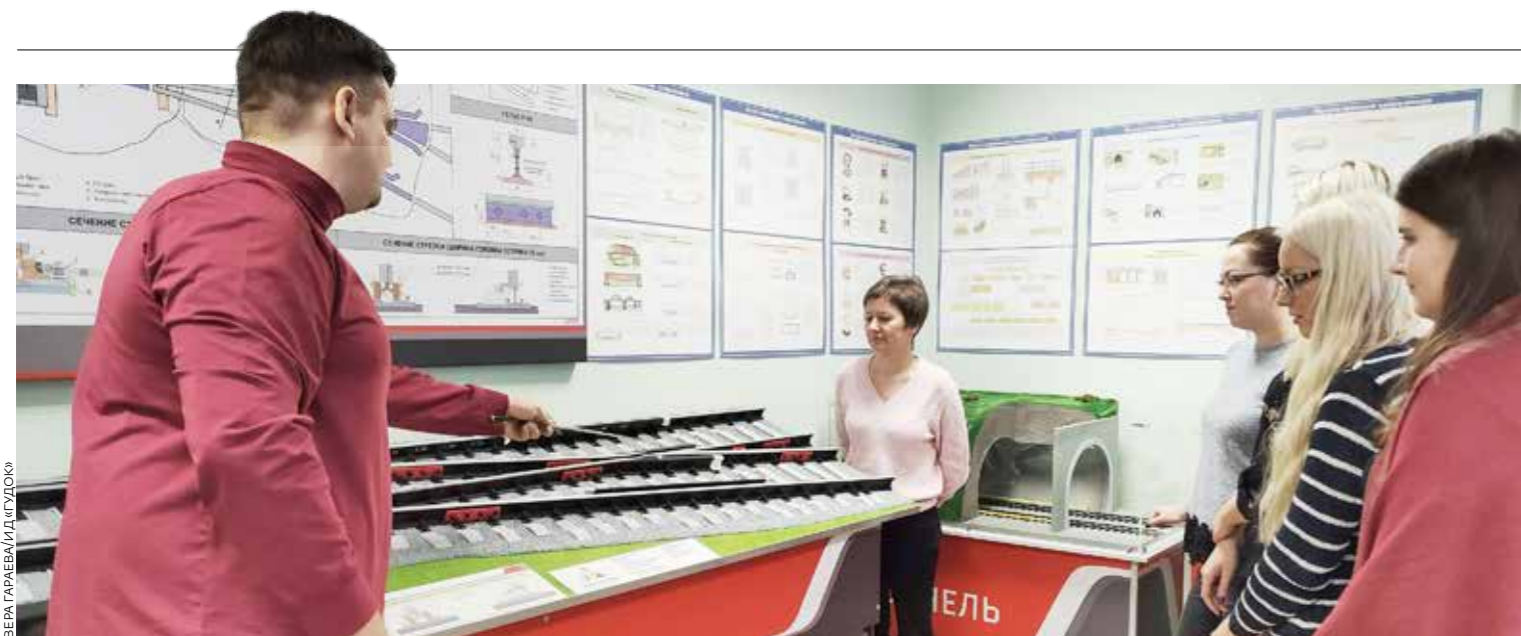
В СамГУПСе создадут производственный кластер

На базе Самарского государственного университета путей сообщения (СамГУПС) будет создан железнодорожный образовательно-производственный кластер. В новом подразделении будут готовить студентов, поступивших на программы профессионалитета.

Кластер создаётся для реализации федерального проекта «Профессионалитет» при участии правительства Самарской области, отраслевых работодателей и профильных учебных заведений региона. Соответствующее соглашение о партнёрстве в апреле подписали министр образования и науки Самарской области Виктор Акопьян, заместитель начальника Куйбышевской железной дороги по кадрам и социальным вопросам Александр Шведов, а также руководители профильных учебных заведений (в том числе и.о. ректора СамГУПСа Максим Гаранин).

«Основная цель федерального проекта «Профессионалитет» – это подготовка специалистов по наиболее востребованным профессиям и специальностям под конкретные запросы работодателей и при их непосредственном участии в образовательном процессе. Это позволит снизить срок адаптации студента на его будущем рабочем месте», – пояснил Виктор Акопьян.

Базовой площадкой для создания кластера выступает Самарский колледж железнодорожного транспорта им. А.А. Буянова – структурное подразделение СамГУПСа. Учебному заведению выделен грант из средств федерального бюджета в размере 100 млн руб. Также в софинансировании проекта примут участие правительство Самарской области и Куйбышевская магистраль. Средства будут направлены в первую очередь на



Важно, чтобы учреждения среднего профессионального образования имели передовое материально-техническое оснащение, а процесс обучения был ориентирован на практическую подготовку и отвечал запросам производства

обновление материально-технической базы учебного заведения – закупку станков, тренажёрных комплексов и другого оборудования. В колледже будут созданы учебно-производственные участки, появятся тематические классы для занятий и коворкинг-пространства.

Как рассказал заместитель начальника КбшЖД по кадрам и социальным вопросам Александр Шведов, компания «РЖД» традиционно вкладывает средства в развитие отраслевых образовательных организаций, обновление их производственной и

учебной базы. Так, например, за последние два года в СамГУПС поставлены тренажёрные комплексы для обучения студентов – будущих работников локомотивного комплекса и хозяйства движения.

«В этом году в вуз планируется поставка современного оборудования по путевому хозяйству», – отметил он.

Как ранее подчеркнул начальник Департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Сергей Саратов, компания активно поддерживает реализацию проекта «Про-

фессионалитет». «Для нас важно, чтобы учреждения среднего профессионального образования имели передовое материально-техническое оснащение, а процесс обучения был ориентирован на практическую подготовку и отвечал запросам производства», – подчеркнул он.

Для реализации и развития проекта «Профессионалитет» в СамГУПСе создана рабочая группа, в которую вошли руководители администрации университета, управлений и отделов по направлениям деятельности, а также структурных подразделений вуза.

Общее руководство осуществляет и.о. ректора университета Максим Гаранин.

Образовательные программы профессионалитета адаптируют под запросы работодателя. ОАО «РЖД» примет участие в их разработке, апробации и внедрении.

Обучение будет вестись по следующим специальностям: «строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство», «техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог (локомотивы, вагоны)», «автоматика и телемеханика на железнодорожном транспорте», «электроснабжение (по отраслям)».

Приём абитуриентов на обучение будет вестись на базе как 9, так и 11 классов. В Самарском колледже железнодорожного транспорта для них выделено 100 бюджетных мест (по 25 на каждую специальность профессионалитета).

«В настоящее время формируются экспертные группы для разработки примерных образовательных программ профессионалитета, в которые входят представители образовательных организаций и работодателя. К середине июня программы должны выйти в свет. Совместно с ОАО «РЖД» ведётся активная работа по брендбуку железнодорожных кластеров и формированию инфраструктурных листов по оснащению новейшим оборудованием железнодорожных лабораторий по заявленным в профессионалитет специальностям», – рассказала директор учебно-методического центра среднего профессионального образования СамГУПС Екатерина Кожуханова.

Курс обучения рассчитан на три года. Практику студенты будут проходить на предприятиях Куйбышевской магистрали.

«Особенностью железнодорожного кластера, создаваемого в Самарской области, является сетевая форма реализации образовательных программ – в проекте будут участвовать несколько колледжей. Студенты будут проходить обучение по совместным образовательным программам, получать дополнительные компетенции, – рассказал Максим Гаранин. – Нашим индустриальным партнёром в реализации проекта «Профессионалитет» является холдинг «Российские железные дороги», на региональном уровне – Куйбышевская железная дорога».

Аттестация выпускников пройдет в форме демонстрационного экзамена по корпоративным стандартам работодателя. После её успешного прохождения им будет гарантировано трудоустройство на предприятиях полигона Куйбышевской дороги.

Юлия Антич

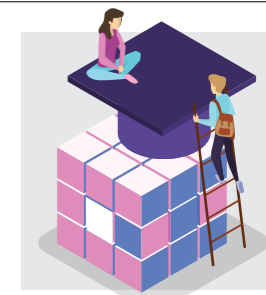
СПРАВКА

Федеральный проект «Профессионалитет» реализует Министерство просвещения. Он предусматривает внедрение новых образовательных программ в системе среднего профессионального образования (СПО) с сокращёнными сроками обучения (от двух до трёх лет). При этом подготовка студентов должна стать более практико-ориентированной за счёт активного включения в процесс компаний-партнёров.

В экспериментальном режиме обучение по программам профессионалитета начнётся с нового учебного года. Для этого 70 колледжам и техникумам, готовящим кадры для ряда отраслей, в том числе железнодорожного транспорта, будут выделены гранты в размере 100 млн руб. на создание образовательно-производственных центров (кластеров). В числе участников проекта – СамГУПС и

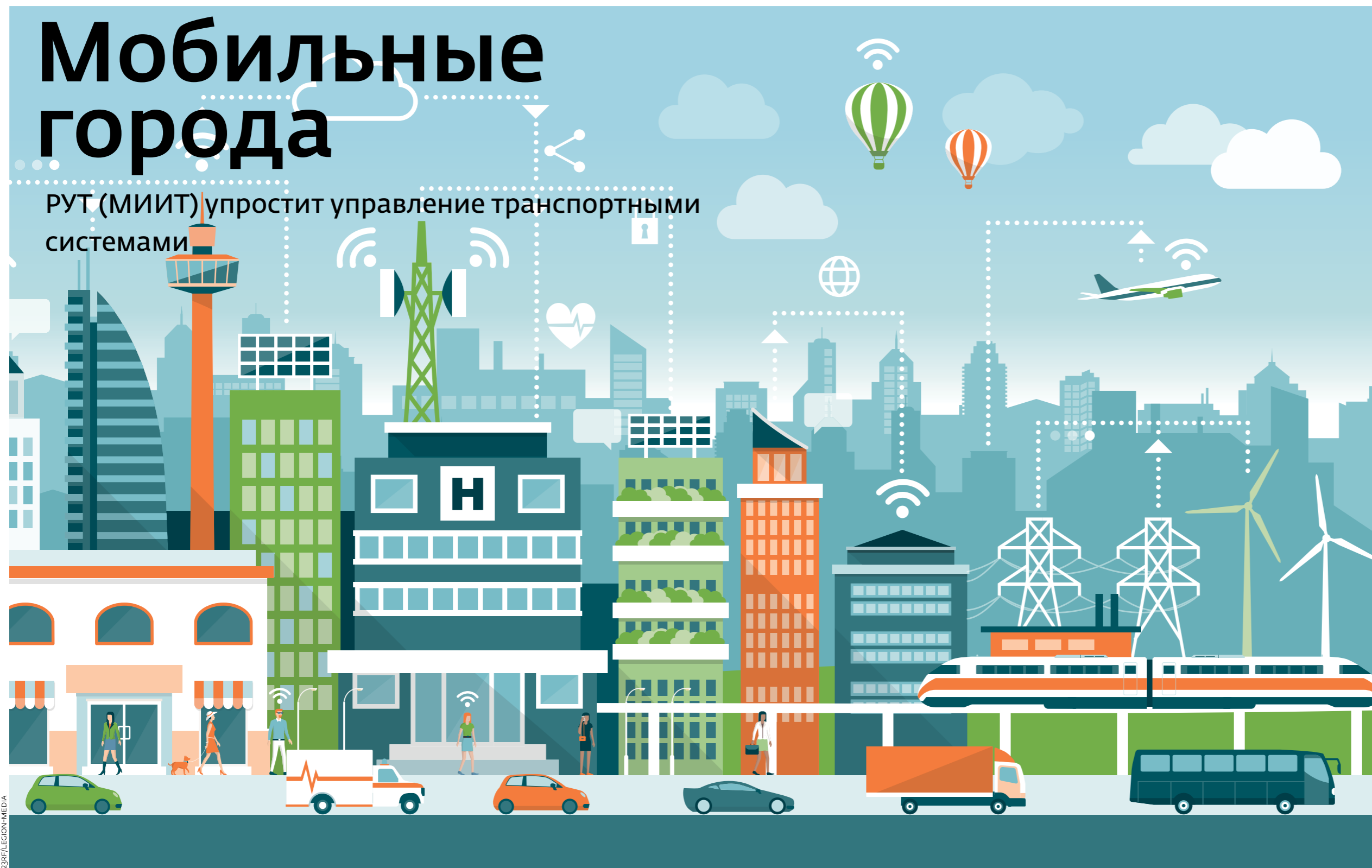
РГУПС, Пермский филиал УрГУПС, Ярославский филиал ПГУПС, Томский техникум железнодорожного транспорта СГУПС, Тайгинский институт путей сообщения ОмГУПС, Улан-Удэнский колледж железнодорожного транспорта ИрГУПС, Тындинский и Хабаровский филиалы ДВГУПС. Кластеры в них будут создаваться при поддержке ОАО «РЖД». Студенты приступят к обучению на усло-

виях договора о целевом обучении. Обучающиеся получат навыки в соответствии с профстандартами и корпоративными требованиями ОАО «РЖД». Продолжительность производственной практики увеличится до шести месяцев. По результатам обучения выпускники должны будут сдать тесты по модели профессиональных компетенций компании, а также демонстрационный экзамен.



Мобильные города

РУТ (МИИТ) упростит управление транспортными системами



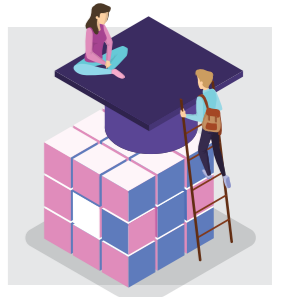
Российский университет транспорта (МИИТ) займётся развитием мобильности в транспортных системах агломераций. Эксперты вуза в партнёрстве с крупнейшими отраслевыми компаниями, в том числе ОАО «РЖД», к 2026 году разработают решения для комплексной оптимизации системы транспортного обслуживания в агломерациях, снижения временных потерь в пробках, низкоуглеродной транспортной трансформации и подготовки соответствующих кадров.

Стратегический проект «Управление мобильностью в транспортных системах агломерации» входит в проектный портфель РУТ (МИИТ), на реализацию которого выделены средства из федерального бюджета в рамках программы стратегического академического лидерства «Приоритет-2030». Напомним, программа направлена на поддержку и развитие учебных заведений, их трансформацию в центры научно-технологического и социально-экономического развития страны.

В сентябре прошлого года были определены 106 вузов – участников программы, в том числе РУТ (МИИТ), которые ежегодно в течение 10 лет будут получать гранты в размере 100 млн руб. Университет также вошёл в число 28 учебных заведений, каждому из которых выделен дополнительный грант «Территориальное и (или) отраслевое лидерство» в размере 994 млн руб.

Цель проекта «Управление мобильностью в транспортных системах агломерации» – достижение технологического лидерства в области управления транспортными системами крупных городов, мегаполисов, агломераций. Как подчёркивают авторы проекта (коллектив научно-образовательного центра «Управление мобильностью в транспортных системах агломераций» Академии «Высшая инженерная школа» РУТ (МИИТ), дисбаланс пространственного развития мегаполисов и городских агломераций, рост нагрузки на транспортные системы и необходимость повышения эффективности их функционирования является большим вызовом для Российской Федерации и зарубежных стран.

Один из инструментов улучшения качества городской среды – своевременное удовлетворение возрас-



растающего спроса на мобильность в городах, что невозможно обеспечить без использования современных цифровых технологий.

В этой связи эксперты РУТ (МИИТ) планируют разработать платформы управления мобильностью в транспортной системе агломераций на базе модулей моделирования транспортного поведения и интеллектуального управления движением транспорта.

Мобильные кадры

Управлять транспортной мобильностью должны грамотные профессионалы. «Пока не все регионы приходят к пониманию необходимости комплексного подхода к решению вопроса развития этой концепции во многом ещё и потому, что нет достаточного количества специалистов должного уровня», – подчеркнул заместитель директора научно-образовательного центра «Управление мобильностью в транспортных си-

стемах агломераций» Академии «Высшая инженерная школа» РУТ (МИИТ) Александр Чекмарев.

Для решения этой задачи РУТ (МИИТ) планирует разработать и реализовать образовательные программы высшего и дополнительного профессионального образования на стыке урбанистики, цифровизации и инновационных инженерных решений на транспорте в современном формате проектно ориентированной подготовки.

Так, будут открыты три специализированные программы бакалавриата: «IT-сервисы и технологии обработки данных на транспорте» (по направлению «Информатика и вычислительная техника»); «Системы мобильной связи и сетевые технологии на транспорте» (по направлению «Инфокоммуникационные технологии и системы связи»); «Транспортный и промышленный дизайн» (по направлению «Наземные транспортно-технологические комплексы»).

Эксперты РУТ (МИИТ) планируют разработать платформы управления мобильностью в транспортной системе агломераций на базе модулей моделирования транспортного поведения и интеллектуального управления движением транспорта

Планируется открыть дополнительные профессиональные программы в области применения технологии информационного моделирования линейных объектов и объектов транспортной инфраструктуры

Будет развиваться и магистерское обучение. Появятся две новые программы: «Транспортные системы агломераций» (по направлению «Наземные транспортно-технологические комплексы»); «Информационное моделирование объектов транспортной инфраструктуры» (по направлению «Строительство»).

Также планируется открыть дополнительные профессиональные программы (для повышения квалификации действующих работников) в области применения технологии информационного моделирования линейных объектов и объектов транспортной инфраструктуры, квантовых технологий и квантовой связи, управления транспортными системами агломераций, транспортного планирования в агломерациях, в области технологий обработки данных в транспортных системах.

«Подготовка людей, которые владеют самыми современными средствами и инструментами развития транспортных систем городских агломераций, субъектов Российской Федерации и всей нашей страны, является суперактуальной», – подчеркнул ректор РУТ (МИИТ) Александр Климов.

Среди партнёров проекта – Федеральный исследовательский центр «Информатика и управление» Российской академии наук, ФГАОУ ВО «Московский физико-технический институт», ГУП «Московский метрополитен», ГБУ «МосТрансПроект», ГКУ «Центр организации дорожного движения Правительства Москвы», ОАО «РЖД».

В апреле к партнёрскому консорциуму также присоединился Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики» (НИУ ВШЭ). Сотрудничество вузов предполагает подготовку специалистов в сфере транспорта, а также совместную научную деятельность. Университеты прове-

дут научные исследования и разработки, реализуют совместные социально-гуманитарные проекты. «Фиксация нашего сотрудничества с крупнейшим транспортным университетом страны, с лидером отрасли – очень важное событие, ведь только вместе мы становимся сильнее и можем решать масштабные задачи», – отметил ректор НИУ ВШЭ Никита Анисимов.

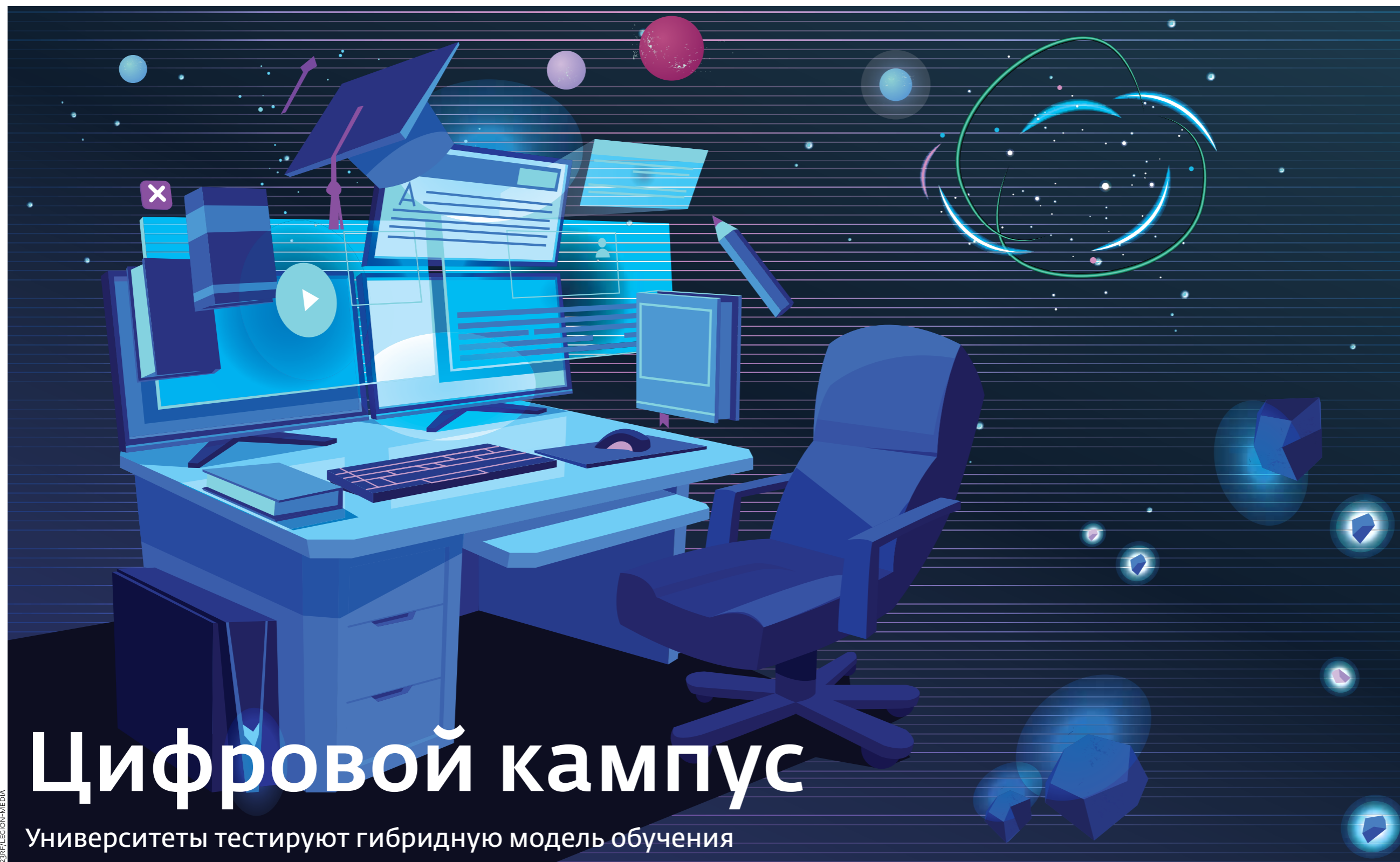
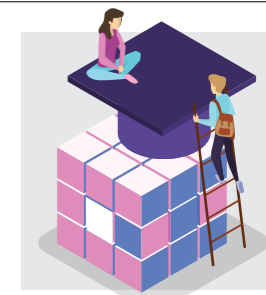
НИУ ВШЭ и РУТ (МИИТ) уже договорились о реализации совместной программы бакалавриата «Экономика и инженерия транспорта», которая будет доступна для абитуриентов в следующем учебном году. Направление, известное за рубежом как Transport Economics, будет впервые представлено в России. Теоретическая часть программы будет дополнена инженерными, инструментальными знаниями и навыками. Это позволит выпускникам программы стать наиболее гибкими и компетентными специалистами. Занятия будут проводить специалисты и преподаватели обоих университетов.

ПУЛЬТ

Юлия Антич

СПРАВКА

Российский университет транспорта (МИИТ) в рамках программы стратегического академического лидерства «Приоритет-2030» будет развивать пять актуальных отраслевых проектов: «Интеллектуальная дорожная инфраструктура для беспилотного движения», «Управление мобильностью в транспортных системах агломерации», «Электронная навигация и беспилотное (автономное) судовождение», «Нейротехнологии, искусственный интеллект и предиктивная аналитика для транспорта и логистики», «Углеродно-нейтральный транспорт».



Цифровой кампус

Университеты тестируют гибридную модель обучения

Пандемия COVID-19 открыла новые возможности для абитуриентов и усилила конкуренцию между вузами во всём мире. Так, число заявок на поступление в престижные вузы мира в прошлом году увеличилось на 57% по сравнению с допандемийным периодом. Аналогичная ситуация отмечена в ведущих российских вузах: в прошлогоднюю приёмную кампанию в МГУ им. М.В. Ломоносова и МГИМО было подано на 20% заявлений больше, чем годом ранее, в НИУ ВШЭ – на 28%, в Российский университет транспорта (МИИТ) – на 23%.

Многие абитуриенты – иностранные или иногородние граждане. В условиях дистанционной работы учебных заведений их привлекла возможность поступить в вуз и обучаться в любой точке мира, не выходя из дома. Эксперты IT-холдинга TalentTech и онлайн-университетов «Нетология» и EdMarke прогнозируют: спрос на дистанционное образование продолжит расти. Чтобы оставаться привлекательными для абитуриентов и конкурентоспособными на рынке образовательных услуг, вузы, в том числе отраслевые, должны развивать цифровые технологии и трансформироваться в так называемые гибридные кампусы.

С постепенным снятием эпидемиологических ограничений учебные заведения начали возвращаться к привычной работе. Однако от дистанта многие из них не стали полностью отказываться, развивая так называемую гибридную модель обучения. «В нашем случае смысл гибридного обучения – минимизировать число студентов в вузе на теоретических занятиях, при этом не потерять в качестве проведения практических занятий. При этом речь идёт не только о дистанционном обучении, когда большая часть материала изучается самостоятельно, но и о полноценных онлайн-занятиях, часто в составе группы, – пояснил проректор по цифровой трансформации и связи с производством Омского государственного университета путей сообщения Олег Балагин. – Любая нестандартная ситуация – это вызов, и

Образование



задача университета – извлечь из неё максимум пользы. Приобретённый опыт дал стимул к дальнейшему развитию университетской цифровой среды».

Концепция «гибридного кампуса» подразумевает повышение скорости и качества предоставления образовательных услуг с помощью виртуальных технологий (онлайн-консультаций с преподавателями, чат-ботов и виртуальных помощников). Так, например, в конце апреля 2020 года в Самарском государственном университете путей сообщения (СамГУПС) был за-

пущен проект «Цифровой университет» – это цифровая образовательная платформа, включающая комплекс баз данных и сервисов. Обучающиеся получили доступ к среде электронного обучения (в разделе содержатся электронные зачётные книжки с результатами промежуточных и итоговых аттестаций, учебные планы, расписание занятий, информация о темах курсовых и выпускных квалификационных работ, приказы). Также студенты могут удалённо записаться на учебные курсы и воспользоваться онлайн-библиотекой.

Смысл гибридного обучения – минимизировать число студентов в вузе на теоретических занятиях, при этом не потерять в качестве проведения практических занятий. При этом речь идёт не только о дистанционном обучении, но и о полноценных онлайн-занятиях

Фактически студент получил «университет в кармане», когда дистанционно можно не только качественно учиться, но и запрашивать и получать всю необходимую документацию и справочную информацию

«Фактически студент получил «университет в кармане», когда дистанционно можно не только качественно учиться, но и запрашивать и получать всю необходимую документацию и справочную информацию», – подчеркнул проректор по учебно-воспитательной работе СамГУПС Андрей Булатов.

Чтобы оперативно реагировать на изменяющиеся потребности рынка труда и потенциальных работодателей, учебные заведения разрабатывают гибкие академические программы и краткосрочные онлайн-курсы. Например, студенты Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I имеют доступ к электронным образовательным ресурсам (каталогу вузовской научно-технической библиотеки, автоматизированной системе поиска информации по железнодорожному транспорту), а также могут выбрать гибкие траектории обучения (например, безотрывные и сокращённые программы).

Изменился и подход к организации приёмной кампании. Чтобы познакомить иногородних абитуриентов с вузом дистанционно, РУТ (МИИТ) разработал проект виртуальной экскурсии в формате 360°.

«Благодаря виртуальной карте будущие студенты могут погулять по студенческому кампусу, пройти по коридорам корпусов, заглянуть в учебные аудитории, увидеть Дом спорта, Дворец культуры, библиотеку. Такая экскурсия поможет абитуриентам и их родителям больше узнать о вузе и сделать осознанный выбор дальнейшего места обучения», – рассказала начальник Управления талантами РУТ (МИИТ) Варвара Лазуткина.

С 2020 года абитуриенты могут подать документы на поступление без личного посещения приёмных комиссий через суперсервис госуслуг «Поступи в вуз онлайн». Ежегодно к нему подключается всё больше университетов, и в этом году их количество превысило 800 (в том числе все отраслевые университеты). Также во многих железнодорожных вузах продолжится онлайн-работа приёмных комиссий. Так, в Омском государственном университете путей сообщения абитуриенты смогут подать документы на поступление через личный кабинет на сайте.

«Подача документов онлайн для многих абитуриентов, несомненно, большой плюс – это быстро и удобно. Семья не несёт дополнительные финансовые затраты на поездку в другой город, регион или даже страну», – рассказал «Гудку» ответственный секретарь приёмной комиссии Омского госуниверситета путей сообщения Андрей Шатохин.

Новшество этого года – предоставленная абитуриентам возможность дистанционно подать заявку на целевое обучение в отраслевые вузы и их филиалы. Новый онлайн-сервис открыт на Карьерном портале холдинга «РЖД», и уже идёт отбор потенциальных целевиков. Кандидатов приглашают на обучение по четырём основным железнодорожным специальностям высшего образования («подвижной состав железных дорог», «эксплуатация железных дорог», «системы обеспечения движения поездов», «строительство железных дорог, мостов и транспортных тоннелей») и на семь специальностей среднего профессионального образования.

ИСТОЧНИК

Юлия Антич



Столетие реформ

Указ, благодаря которому железные дороги интегрировались в СССР

К 1922 году железные дороги молодой Советской республики оказались в двояком положении. С одной стороны, был принят и фактически введён в действие целый ряд решений, направленных на их восстановление в существовавшем до Гражданской войны виде. С другой стороны, советские практики управления на железнодорожном транспорте принципиально отличались от более ранних и успели внести очень серьёзные изменения в саму работу железных дорог.

Нарком Феликс Дзержинский («Пульт управления» писал о нём в № 8, 2019; № 3, 8, 2020; № 1, 2022), понимая эту противоречивость, писал в начале 1922 года: «Положение у нас трудное, хоть и не такое, как было всего несколько месяцев назад, в чём прежде всего надо видеть победу самих железнодорожников... Совнарком не поддержал мои начинания в преобразовании железнодорожного дела. Пусть так, но нам всё равно не уйти от повестки дня... Между тем речь идёт о путях развития советского железнодорожного транспорта вообще. Выражаясь по-ленински, мы сделали шаг вперёд и два шага назад. Железные дороги национализированы, на них поставлено советское руководство, но не утверждён генеральный план развития железнодорожной сети республики, не произошло его смычки с ГОЭЛРО, о чём много говорили Ленин, Кржижановский и я. Но самое для меня непонятное, это то, что советские железнодорожники оказались выброшены за поля наших документов. Товарищи, не я один уже несколько раз предлагал меры важнейшие, как то: увеличение самоуправления и самостоятельности на железнодорожном транспорте, рост доверия к железнодорожникам, тесная их спайка с другими группами пролетариата... Не беда, что лично я не был услышан. Хуже, что при этом для самих железнодорожников было сделано очень мало, а иногда и вовсе ничего».

К сожалению, у нас нет полной уверенности в том, кто был адресатом этого документа: соратники по партии и правительству, работники НКПС или же рабочие-железнодорожники.

Многие его инициативы и оригинальные идеи о реформировании железнодорожного дела наталкивались на сопротивление и косные взгляды руковод-

ства. Прежде всего это касалось точки зрения о месте и роли железнодорожного транспорта и в жизни простых граждан, и в промышленности. Дзержинский не раз сетовал, что ему приходится иметь дело с устаревшим и неверным представлением о железных дорогах как о «пристяжном ремне индустриализации». Впоследствии с таким же непониманием столкнётся и преемник Дзержинского Ян Эрнестович Рудзутак. Несмотря на всю личную преданность Ленину – как и партии в целом, – Дзержинский не боялся открыто высказывать своё несогласие с партийной линией, будучи близок к так называемой рабочей оппозиции и активно участвуя в дискуссии о профсоюзах, об их значении в Советской России.

В первые месяцы 1922 года происходит целый ряд встреч Дзержинского с железнодорожниками. До нас дошёл черновик одной из них. «Товарищи! Я бы хотел, чтобы вы были уверены: Народный комиссариат путей сообщения делает всё от него зависящее, чтобы не просто улучшить вашу жизнь и облегчить вашу работу, но и в корне изменить положение дел на железных дорогах... Мы прекрасно знаем ваши нужды и ваши требования, мы высоко ценим ваш благородный труд. И в ближайшем будущем мы собираемся наконец перестроить и управление железными дорогами, и расширить ваше участие в нём».

Утверждение Дзержинского не было голословным. В том же году были разработаны и введены в действие меры социальной поддержки для советских железнодорожников. К самым важным надо отнести введение пайковой системы питания для железнодорожников и членов их семей, снабжение бесплатными дровами и другими видами топлива, создание инженерно-технических классов и школ для детей. Однако, по мнению Дзержинского, всё это половинчатые меры.

Почему же Дзержинский так упорно пытался изменить саму систему управления железными дорогами? Сегодня благодаря в том числе и публикуемым документам мы можем хотя бы сделать предположение. На протяжении почти всех 20-х годов в советском руководстве прослеживались две тенденции по отношению к железнодорожному транспорту и представлявшему его наркомату. Согласно первой из них железные дороги продолжали восприниматься как существенная, но всё-таки далеко не главная отрасль, призванная обслуживать нужды тяжёлой промыш-



ленности, сельского хозяйства и расширявшейся добычи полезных ископаемых. Разумеется, при таком подходе не могло быть речи о сколько-нибудь самостоятельном управлении железными дорогами из ведомственного наркомата. Это особенно ярко проявилось уже в годы проведения индустриализации. Другая же тенденция, которую последовательно отстаивал Дзержинский, была связана с равноправным участием Наркомата путей сообщения в принятии всех важнейших решений, а на более глубоком уровне – с доверием к возможностям самоуправления на железных дорогах. С точки зрения менеджмента ситуацию существенно осложнял тот факт, что нарком путей сообщения по должности входил в состав Политбюро, что создавало конфликт интересов при принятии решений – по линии исполнительно-ведомственной власти (Совета народных комиссаров) или политико-партийной (в Политбюро).

Всё это очевидно осознавал и Дзержинский, пользовавшийся совершенно исключительным личным авторитетом и в силу этого иногда умевший продать

необходимые решения. Однако даже он признавал, что серьёзной проблемой остаётся недоверие пролетариата к железнодорожникам, «в которых видят белую кость рабочего класса. Но это вредные и опасные выдумки. После того, как революция совершилась, у нас уже нет и не может быть в принципе разделения на лучшие и худшие профессиональные группы рабочих. Конечно, среди них не так уж много тех, кто был искренне предан революции с самого первого её дня и кто сегодня своей жизнью разделяет наши социалистические идеалы. Но нельзя же из-за этого возводить поклёп на всех остальных рабочих!.. Выход один: дать время на их перековку, развитие и воспитание социалистического сознания, благодаря которому они смогут не только лучше трудиться, но и лучше понимать свои классовые интересы, а значит, уметь их отстаивать и участвовать в трудовом подвиге народа».

Из этих взглядов Дзержинского рождалось его желание усилить самостоятельность рабочего самоуправления снизу, появившееся во время дискуссии о профсоюзах. А в 1922 году, после постигшей рабочую оппозицию неудачи, из этих же представлений и вырос очередной его проект реформирования системы управления железными дорогами, который получил рабочее название «План по передаче части полномочий НКПС и железных дорог республики в ВСНХ». В чём же была его суть?

Вот что писал сам Дзержинский в преамбуле: «Рабочим-железнодорожникам отказывают в профсоюзном самоуправлении, но это не повод прекращать борьбу за лучшее положение дел на транспорте... Прежде всего необходимо целиком и полностью избавить наши железные дороги от излишнего влияния политиканства. Чтобы нам, партийным товарищам, быть полностью уверенными в надёжности и револю-

Планировавшееся формирование Союза ССР требовало принципиальной интеграции железнодорожной сети всех союзных республик

ционной сознательности железнодорожников, надо просто дать им время, за которое многие из них вступят в партию, а на транспорте появится новый, уже проникнутый социалистическим духом железнодорожный пролетариат... Мне представляется необходимым изъять всякую политику из повестки дня по железным дорогам... При этом я выступаю резко против негодной идейки о железных дорогах как об обслуге для нужд промышленности. Решительно нельзя было придумать ничего глупее и ошибочнее. Пугающим видится уже одно только то последствие протаскивания в жизнь этой мысли, что она вбивает кол между железнодорожниками и другими рабочими... Что же делать? Я бы предложил передать всё текущее положение дел на транспорте в ВСНХ. Тем самым мы будем избавлены сразу от нескольких опасностей. Во-первых, ВСНХ – орган, так сказать, технический по преимуществу, что означает, что работающие в нём товарищи не будут руководствоваться в принятии решений какой-либо политикой (или тем паче политиканством). Таким образом, мы сможем быть уверенными, что текущий политический момент не окажет влияния на принятие решений по железным дорогам. Во-вторых, ВСНХ обладает куда большими, чем Совнарком, связями со всеми отраслями народного хозяйства и благодаря этому может не в пример лучше направлять транспортные мощности на необходимые участки. Наконец, в-третьих, ВСНХ, разгруженный от правительственной повестки дня, будет уделять гораздо больше внимания основательному подходу к нашим делам. Я знаю, что в ВСНХ уже есть люди, ответственные за сбор статистики и учёт. Благодаря им Наркомат пути сможет планировать работу железных дорог... Предвидя возможные возражения, я сразу же хочу отметить, что нам ничто не мешает распределить полномочия между ВСНХ и Совнаркомом. Совершенно не обязательно, к примеру, чтобы

принимаемые ВСНХ решения имели обязательную силу – их можно использовать как отправную точку. Однако при этом их рекомендательный характер всё равно необходимо будет учитывать».

Точной даты на документе нет, но известно, что со своими предложениями Дзержинский выступил после 1 мая 1922 года, когда уже можно было говорить о первом после Гражданской войны мирном годе работы советских железных дорог. Свой отпечаток наложило и планировавшееся формирование Союза ССР. Это обстоятельство требовало принципиальной интеграции железнодорожной сети всех союзных республик, но вновь поднимало оставшийся без ответа вопрос об автономии железнодорожного транспорта и распределении полномочий в принятии решений.

К сожалению, у нас нет точных сведений о том, как происходила дискуссия по проекту Дзержинского. Впрочем, в её бурном характере можно не сомневаться: доклады, отчёты и служебные записки Дзержинского слушались той весной в Совете народных комиссаров еженедельно, что свидетельствует об остроте проблем на транспорте.

Наконец в июне 1922 года было принято постановление СНК об особом порядке работы НКПС – кажется, именно его имел в виду Дзержинский, когда писал об «указе о половинчатых решениях». Это постановление, как и предлагал Дзержинский, передавало существенные полномочия в деле управления транспортом ВСНХ. Теперь за советом было закреплёно ведение статистики и учёта, информирование о планах и право предложения технических решений по текущему положению дел на транспорте. Несмотря на то что от оригинального проекта Дзержинского осталась лишь малая часть, он сыграл важную роль в восстановлении железных дорог после Гражданской войны и их интеграции в создававшийся СССР.

Владимир Максаков

Дзержинский выступал резко против негодной идейки о железных дорогах как об обслуге для нужд промышленности. Решительно нельзя было придумать ничего глупее и ошибочнее

Библиотека Корпоративного университета РЖД»



**НИКИТА
НЕПРЯХИН**
«ГНИ СВОЮ ЛИ-
НИЮ. ПРИЁМЫ
ЭФФЕКТИВНОЙ
КОММУНИКА-
ЦИИ»
Издательство
«Альпина
Паблицер»
2020 ГОД



Антон Хохлов,
БИЗНЕС-ТРЕНЕР
КОРПОРАТИВНОГО
УНИВЕРСИТЕТА РЖД

ЛИЧНЫЙ АРХИВ

«Одна из ранних работ Никиты Непряхина (эксперта в области аргументации, публичных выступлений и риторики), переизданная много раз, остаётся актуальной до сих пор. Несомненные плюсы книги: большой объём представленных коммуникационных инструментов; простые и понятные примеры из практики; лёгкая, местами шутливая манера подачи; структурированный и широкий охват различных аспектов коммуникации – от индивидуальной беседы и преодоления барьеров слушания до аргументации своей позиции в публичном выступлении, влияния на аудиторию и разрешения конфликтов. К минусам (куда же без ложки дёгтя?) я бы отнёс ряд устаревших и сомнительных подходов (впрочем, в поздних изданиях есть соответствующие комментарии к таким инструментам), а также отсутствие ссылок по отдельным инструментам или исследованиям авторов. В книге новички смогут почерпнуть много конкретных приёмов, опытные коммуникаторы – структурировать знания и проверить себя, любители уникального получают авторский взгляд. Я как опытный искатель новенького отмечу 18 законов коммуникации, выведенных автором. Это лаконичные и ёмкие резюме по рассмотренным темам, позволяющие упаковать большой объём теории в конкретный рецепт применения полученных знаний. Бонусом в конце книги можно найти несколько приложений: словарь терминов, тезисы для тренировки навыка убеждения и тесты по различным коммуникативным элементам, например слушанию или самоконтролю при общении.



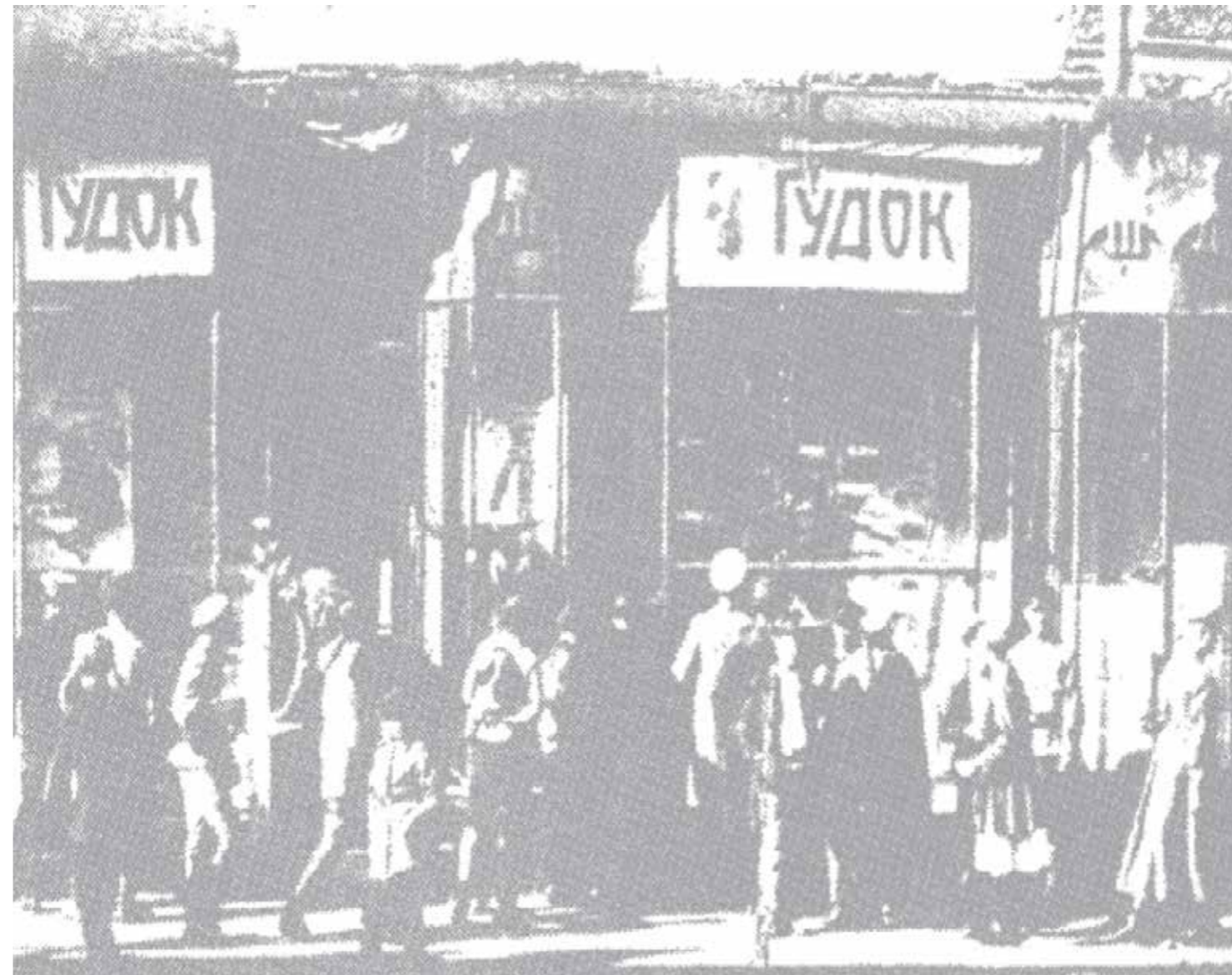
**ЛОРА
ВАНДЕРКАМ**
«ЧУВСТВО
ШТИЛЯ. ПРО-
ДУКТИВНОСТЬ
И СПОКОЙСТВИЕ
В ЭПОХУ ВЕЧНЫХ
ДЕДЛАЙНОВ»
Издательство
«БОМБОРА»
2022 ГОД



Татьяна Матвеева,
КУРАТОР SMM-
НАПРАВЛЕНИЯ
КОРПОРАТИВНОГО
УНИВЕРСИТЕТА РЖД

ЛИЧНЫЙ АРХИВ

«У меня нет на это времени», «Был бы в сутках 25-й час» – часто ли вы произносите эти фразы? Как подчёркивает автор книги: «Мы говорим, что хотим больше времени, но на самом деле мы хотим больше воспоминаний». Каким же образом в потоке рабочих дел и горящих дедлайнов сохранять спокойствие и находить время на себя? Лора Вандеркам предлагает системно подойти к этому вопросу и начать с анализа расписания с точностью до получаса, чтобы выявить часы прокрастинации и дела, которые можно делегировать. При этом нельзя сказать, что это классическая книга о тайм-менеджменте: она не научит успевать всё за 24 часа. Она скорее о том, как изменить взгляд на понимание и ощущение времени, ведь, как ни парадоксально, увеличение временной свободы требует временной дисциплины. Искали ли вы когда-нибудь способ убить время? Часто под эту задачу попадает общение с людьми. Лора Вандеркам задаётся вопросом: «Зачем тебе друг, если ты ищешь его только для того, чтобы убить время? Ищи друга, чтобы прожить с ним время». Правда в том, что продуктивное времяпрепровождение с друзьями и близкими нужно планировать, а не ждать, когда появится свободное окно. Автор подчёркивает, что коммуникация – важный ресурс для каждого, на который необходимо осознанно выделять время в расписании. Книга обратит ваше внимание на то, куда уходит время и что для вас по-настоящему важно, научит задерживаться в моменте и получать максимальное удовольствие от жизни.



реклама

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

Не забудьте подписаться на «Гудок»

«ГУДОК» ВСЕГДА С ВАМИ!

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

Гудок

12+

Гудок ^{ИД}

Издательский дом
