

ПУЛЬТ УПРАВЛЕНИЯ

№ 05 (103) 2024

ЖУРНАЛ ДЛЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ КОМПАНИЙ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

WWW.PULT.GUDOK.RU



121 МЛН ТОНН грузов

отправлено ОАО «РЖД» с начала года
в адрес стран БРИКС, это на 5% больше,
чем за аналогичный период 2023-го

Программа развития России

Владимир Путин сформулировал
10 направлений движения

СТР. 6

ЭЛЕКТРОННАЯ ВЕРСИЯ СВЕЖЕГО
НОМЕРА ГАЗЕТЫ
ВСЕГДА РЯДОМ,



ВСЕГДА ПОД РУКОЙ



12+

www.gudok.ru/newspaper/

От редакции ➔



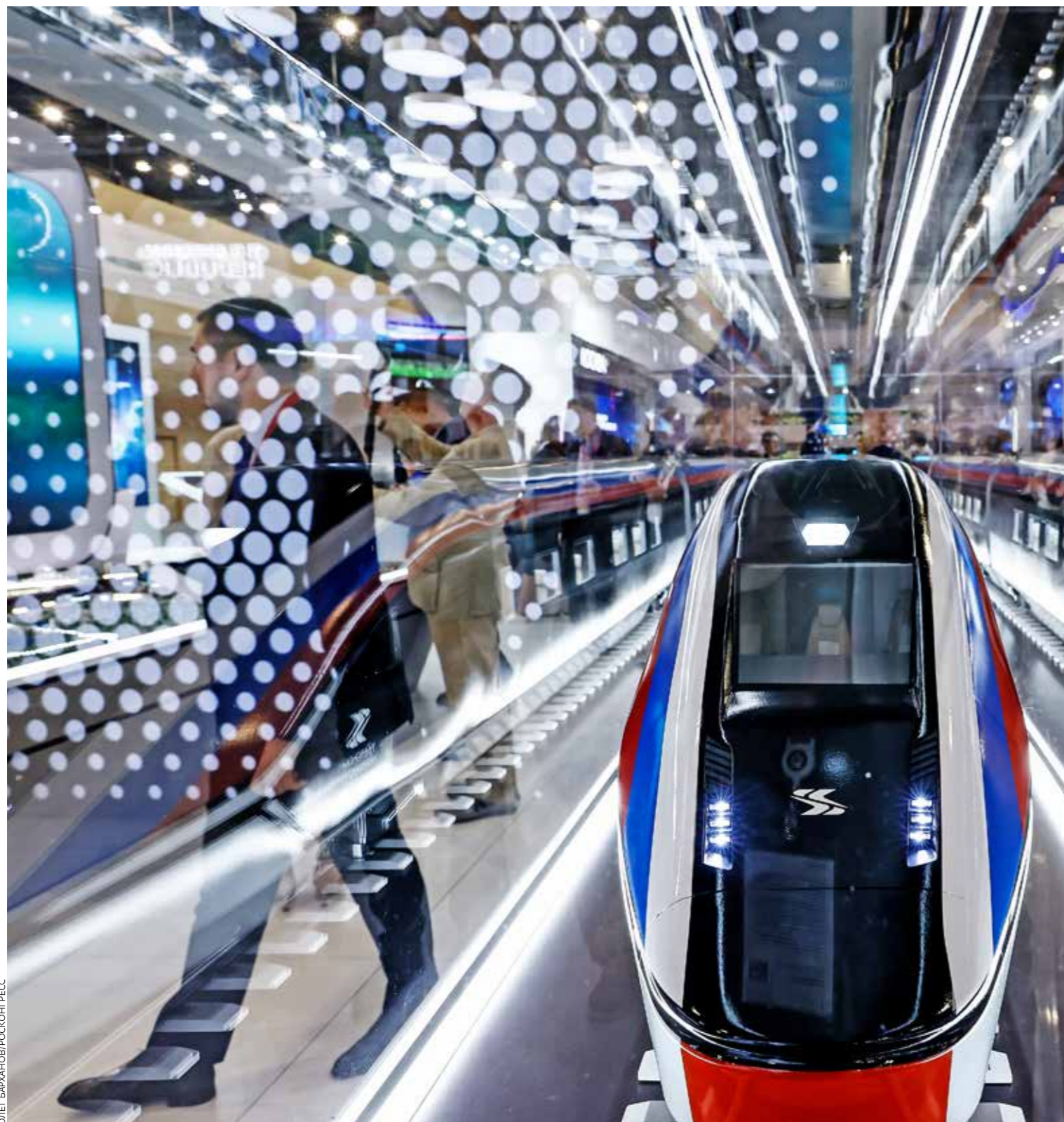
Вечный двигатель

С 5 по 8 июня прошёл XXVII Петербургский международный экономический форум, который стал главной площадкой для обсуждения новых геополитических условий, развития политических и экономических объединений (речь о БРИКС+), заключения контрактов. В этом году ПМЭФ собрал 21 300 участников и представителей СМИ из 139 стран и территорий. На форум приехали делегации из 95 стран, в том числе 63 руководителя дипкорпуса и 48 иностранных министров.

По итогам работы форума было подписано 1073 соглашения на общую сумму 6 трлн 492 млрд руб. (учтены соглашения, сумма которых не является ком-

мерческой тайной), из них 55 – с представителями иностранных компаний.

Архитектура деловой программы строилась вокруг актуальных тем повестки экономического развития России. Приоритетные задачи, стоящие перед страной, были сформулированы президентом Владимиром Путиным в ходе пленарной сессии. Девиз ПМЭФ-2024 «Основа многополярного мира – формирование новых точек роста» определил и транспортную тематику мероприятия. Обсуждались вопросы модернизации Восточного полигона, развития международных транспортных коридоров, освоения Северного морского пути. Шла речь и о первой в России высокоскоростной магистрали, которая свяжет сначала две столицы, а затем и другие регионы огромной страны. Курс России остаётся неизменным – только вперёд!



ОЛЕГ БАРАНОВ/РОСКОМПРЕСС

ТЕМА НОМЕРА

Точки роста

Оперативка

4–5 Отраслевые новости

Тема номера

Точки роста

6–11 Программа развития России

Владимир Путин сформулировал 10 направлений движения
12–19 К сотрудничеству готовы ПМЭФ-2024 стал площадкой для расширения бизнеса ОАО «РЖД»

20–23 Объединение равных Страны БРИКС+ выстраивают транспортный каркас

24–29 Продуктивный бизнес-диалог Россия и Китай ищут пути расширения сотрудничества

Развитие

30–33 Для ВСМ нашлась концессия
Схема государственно-частного партнёрства покажет свою эффективность

Цифровизация

34–37 Точка сингулярности
Какие тренды уже совсем скоро изменят нашу жизнь

Рынок труда

38–41 Из вуза на работу
Работодатели должны быть вовлечены в процесс подготовки кадров

Персонал

42–45 Ход мысли
Стратегические сессии необходимы бизнесу

Образование

46–49 Ген качества
Отраслевые школы выходят в лидеры
50–53 Верное направление
Отраслевые вузы готовят востребованных айтишников

Психология

54–55 Учитывать интересы сторон
Как наладить работу с людьми разного возраста

Здравоохранение

56–59 Бесценные инвестиции
Работодатели в ответе за здоровье своих сотрудников

История

60–63 Вечная молодость рельсовых строк
Как железные дороги вдохновляют композиторов и поэтов

Библиотека Корпоративного университета РЖД

64 Обзор деловой литературы

РЕДАКЦИЯ

Дирекция

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
Е.С. Мельникова
ШЕФ-РЕДАКТОР ИЗДАТЕЛЬСКИХ ПРОЕКТОВ
С.Ф. Шатковский

РЕДАКТОРАТ

Главный редактор
Д.Л. Кравченко
ШЕФ-РЕДАКТОР
И.В. Замуруева
Служба выпуска
Бильдредактор
Е.Н. Малышева
Предпечатная подготовка, вёрстка
Т.В. Мацевская
Цветокоррекция
М.Ю. Саянов

КОРРЕКТУРА

Заведующая отделом
О.В. Подколзина

Над номером работали:

Алексей Алеев, Юлия Антч, Сергей Волков,
Виктория Гаджиева, Дмитрий Коптев,
Виталий Маслюк, Дмитрий Пучков, Богдан
Чайковский, Дарья Чикиркина, Ольга Шелкова

Фото на обложке:

МАКСИМ КАШИРИН/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»
ОТДЕЛ РАСПРОСТРАНЕНИЯ:
(499) 262-89-69, (495) 624-52-37 (ФАКС)
Учредитель и издатель:
АО «Издательский дом «Гудок»
Адрес учредителя, издателя и редакции:
105066, г. Москва, ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3
Тел.: (499) 262-15-56, 262-26-53, ФАКС: (495) 624-72-61,
E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

ПЕРЕПЕЧАТКА МАТЕРИАЛОВ БЕЗ СОГЛАСИЯ
АО «Издательский дом «Гудок» ЗАПРЕЩЕНА.
Подписано по графику:
25.06.2024 г.
Подписано фактически:
25.06.2024 г.

ИЗДАНИЕ ЗАРЕГИСТРИРОВАНО В ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЕ
ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ СВЯЗИ,
ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ
И МАССОВЫХ КОММУНИКАЦИЙ.
СВИДЕТЕЛЬСТВО О РЕГИСТРАЦИИ:
Эл № ФС 77-70104 от 16 июня 2017 года

Итоги поездки в Пхеньян



По итогам переговоров между РФ и КНДР состоялась пресс-конференция, в ходе которой Владимир Путин отметил: «Хорошо работает межправкомиссия. Речь касается самых разных направлений наше-

го взаимодействия. Упомянуту стратегически важный проект по модернизации железной дороги Хасан – Раджин с участием нашей компании «Российские железные дороги». Проводится реконструкция совме-

щённой колеи 1435/1520 мм от пункта пропуска Хасан на территории России до корейского порта Раджин, где построен современный мультимодальный перегрузочный терминал. Это всё используется в том числе

в интересах третьих стран, в частности осуществлена поставка крупной партии угля китайским потребителям. Между нашими странами восстановлено пассажирское железнодорожное сообщение. По этому маршруту уже поехали первые туристы». Заметим, что в ходе дружественного государственного визита Владимира Путина в Пхеньян по приглашению Ким Чен Ына подписан Договор о всеобъемлющем стратегическом партнёрстве двух стран. Кроме того, в ходе визита в КНДР подписаны межправсоглашения о строительстве пограничного автомобильного моста через реку Туманная, о сотрудничестве в сфере здравоохранения, медицинского образования и науки.

Обновился оргкомитет юбилея БАМа

Распоряжением Правительства России внесены изменения в организационный комитет по празднованию 50-летия начала строительства Байкало-Амурской магистрали. Документ опубликован на портале нормативно-правовых актов.

Председателем комитета утверждён заместитель председателя Правительства России Виталий Савельев.

В состав оргкомитета вошёл министр транспорта РФ Роман Старовойт. В числе участников

оргкомитета и исполняющий обязанности губернатора Хабаровского края Дмитрий Демешин.

Юбилей Байкало-Амурской магистрали будет отмечаться 8 июля 2024 года. Именно в этот день в 1974 году было подписано Постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР о строительстве магистрали. На торжества ожидается приезд более 1000 ветеранов «стройки века», руководителей федеральных структур и железнодорожных предприятий. Принять гостей готовится столица БАМа – Тында.



НЕ ПРОСТО СЛОВА



За последние пять лет инвестиционная программа выросла в 1,8 раза – 1,279 трлн руб. она составляет в этом году. Строительный комплекс увеличился в 2,3 раза. Но, как вы сказали, это деньги не только для РЖД, а и для тех, с кем мы работаем, для наших смежников. Это и производители локомотивов, и строители, это практически весь комплекс, который с нами взаимодействует. По результатам пяти месяцев 2024 года уже выполнено более чем на 338 млрд работ в целом – в рамках и инвестиционной программы, и поставок. Строительный комплекс – выполнено на 182 млрд работ. Это расширение инфраструктуры, что даст нам возможность провозить больше пассажиров и грузов и более качественно. Причём разбито по всем направлениям. Регулярно вы задаёте вопрос. Докладываю: по Восточному полигону идём с превышением. И в прошлом году вышли на рекордные цифры.

Олег Белозёров,
генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД»
во время встречи с премьер-министром России Михаилом Мишустинным,
13 июня 2024 года

Оплата проезда по геолокации

Испытание новой технологии оплаты проезда по геолокации проходит на линии между центральным железнодорожным вокзалом и аэропортом Казани. «Умная оплата» реализуется при помощи мобильного приложения «ПроТранспорт+», которое по Bluetooth-меткам на станциях определяет местоположение пассажира.

«Технология оплаты по геолокации – новая и уникальная для железнодорожной отрасли. Эксперимент в Казани проходит успешно: уже в

ближайшее время начнётся тестирование технологии в Северо-Западном регионе и на юге России. Банк ВТБ обеспечивает приём платежей от пассажиров и расчёты с перевозчиком в рамках интернет-эквайринга. Кроме того, специально для перевозчиков, участвующих в проекте, ВТБ предоставил выгодные условия эквайрингового сопровождения и тарификации», – сказал заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Евгений Чаркин.

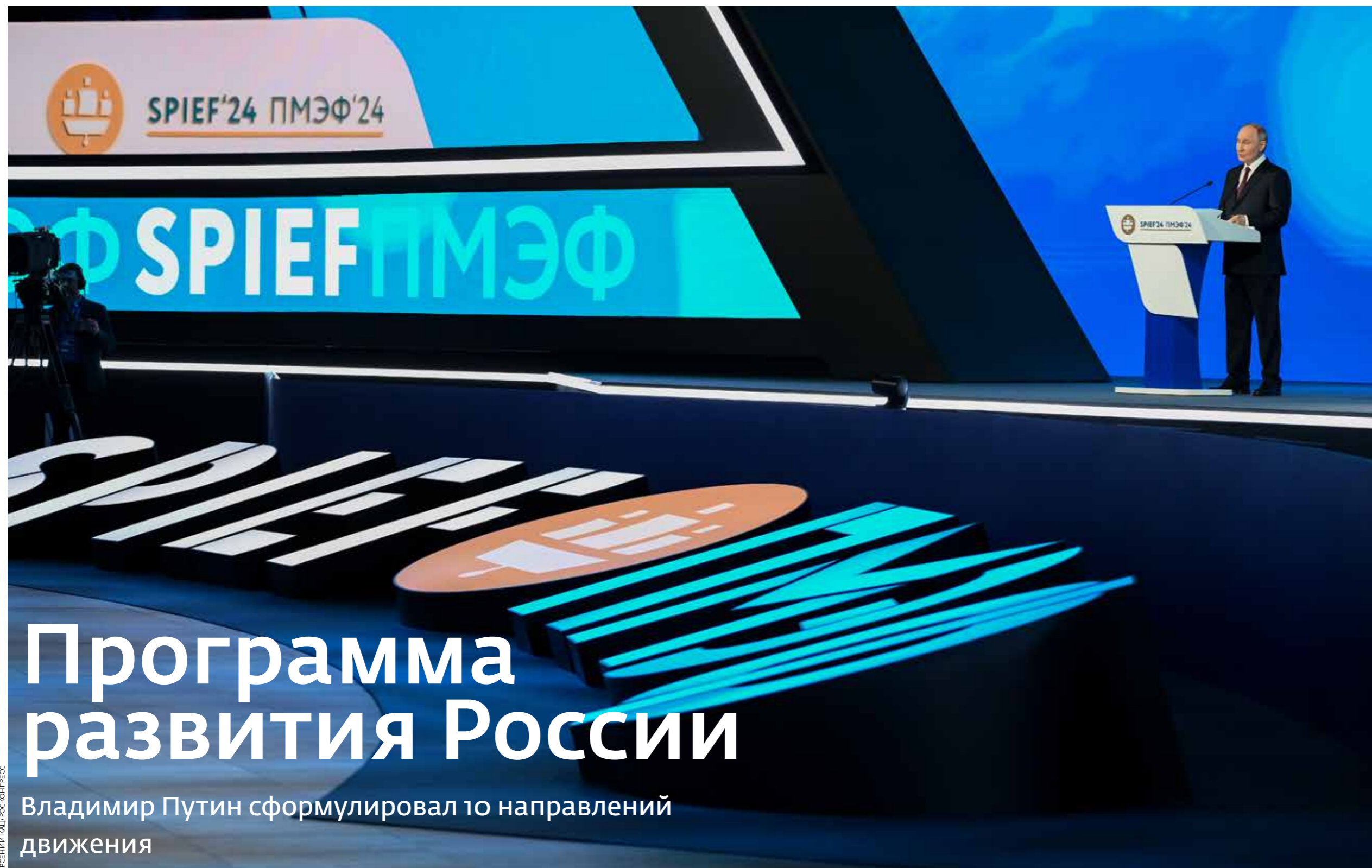
Участок Айрум – Санаин помогли восстановить россияне



15 июня в 12.20 по московскому времени с участием российских железнодорожников досрочно было восстановлено движение поездов на размытом участке Айрум – Санаин железной дороги Армении. В результате наводнения 25 мая было повреждено 1800 м железнодорожного полотна, 45 опор контактной сети, нарушено энергоснабжение и работа средств железнодорожной автоматики. Приостановлено движение поездов в сообщении с Грузией.

Российские железнодорожники помогли обследовать все повреждения, восстановить земляное полотно, верхнее строение пути и энергоснабжение. Оперативным штабом руководил глава ОАО «РЖД» Олег Белозёров. Финансирование работ осуществлялось из бюджета РФ.

Тема номера Точки роста»



Программа развития России

Владимир Путин сформулировал 10 направлений
движения

Владимир Путин 7 июня текущего года принял участие в пленарном заседании XXVII Петербургского международного экономического форума. Девиз ПМЭФ-2024 – «Основа многополярного мира – формирование новых точек роста» – задал тон всем дискуссиям на форуме. Архитектуру нового миропорядка и пути создания справедливого делового сотрудничества в Санкт-Петербург приехали обсудить около 20 тыс. человек из 139 стран.

«По традиции форум в Санкт-Петербурге даёт возможность не только завязать деловые контакты, договориться о сотрудничестве или дать старт перспективным проектам, но и в открытой дискуссии обменяться мнениями по актуальным тенденциям на глобальных и региональных рынках, сквозь призму экономических отношений взглянуть на процессы, которые динамично развиваются в современном мире», – подчеркнул в своём выступлении Владимир Путин.

Он отметил, что в последнее время страны Южной Азии и Африки всё громче заявляют о себе. В них высокая рождаемость и пока ещё низкий уровень урбанизации, но при этом быстрый, догоняющий рост экономик. По оценкам экспертов, профильных специалистов, именно такие государства будут определять глобальную экономическую картину уже в середине текущего века, отметил президент России.

Он выразил уверенность, что и в современных условиях, и в долгосрочной перспективе роль, вес и будущее государств зависят от того, насколько эффективно они смогут ответить на глобальные вызовы, реализовать внутренний потенциал, использовать свои конкурентные преимущества и нивелировать слабые стороны, сохранить и укрепить партнёрские отношения с другими странами.

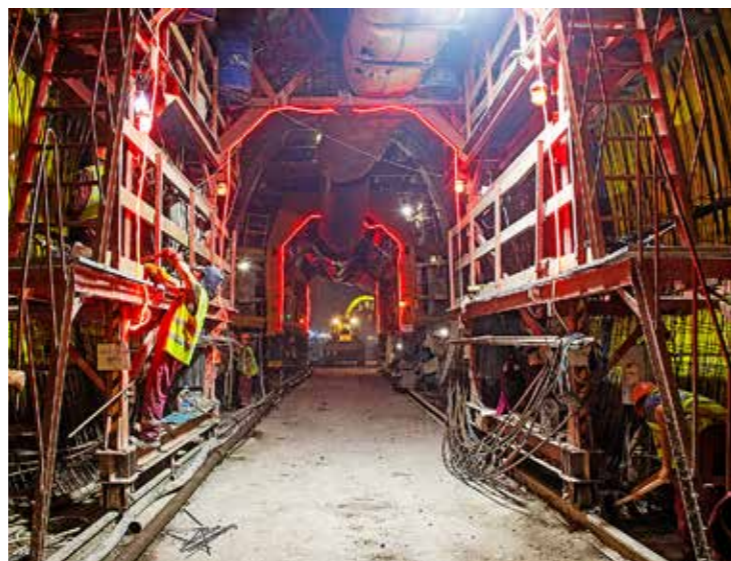
Владимир Путин напомнил, что основные задачи России были обозначены в Послании Федеральному собранию. В ходе проведения экономического форума глава государства акцентировал внимание на некоторых приоритетных направлениях.

Несырьевой, неэнергетический экспорт

Несмотря на все препятствия и нелегитимные санкции, Россия остаётся одним из ключевых участников мировой торговли, активно развивает логистику, гео-

Тема номера

Точки роста



графию сотрудничества. Несырьевой, неэнергетический экспорт из России мы будем активно поддерживать. К 2030 году его объём должен вырасти не менее чем на две трети по сравнению с 2023 годом. Россия готова предлагать другим странам полноформатные технологические и промышленные партнёрства, включая обеспечение полного жизненного цикла товаров и услуг с подготовкой национальных кадров, локализацией производств, инжиниринговым сопровождением, техническим сервисом, страхованием и так далее.

Подход на равных

Подход к сотрудничеству на равных, трансфер технологий и компетенций, а не их монополизация позволяют налаживать более прочные связи между государствами, повышают устойчивость позиций наших компаний на глобальном рынке, дают им возможность работать с иностранными партнёрами в долгие годы.

Укрепление транспортных связей

Освоение новых рынков требует укрепления транспортных связей. Так, на восточном направлении, в Китай, в страны Азиатско-Тихоокеанского региона, основным проектом для России является развитие так называемого Восточного полигона железных дорог. «В апреле были утверждены параметры очередного, уже третьего по счёту, этапа его модернизации», – напомнил Владимир Путин. – К 2030

году провозная способность Восточного полигона железных дорог должна вырасти до 210 млн тонн, а к 2032-му – до 270 млн тонн. Особое внимание будем уделять южному направлению. Уже утверждены планы развития международного коридора Север – Юг, а также коридора в азово-черноморском направлении.

Востребованной глобальной артерией становится Северный морской путь. В прошлом году по нему прошло 36 млн тонн грузов, а в перспективе перевозки могут превысить 150 млн тонн».

По прогнозам, к 2030 году объём перевозок по международным транспортным коридорам через территорию России вырастет в 1,5 раза по сравнению с 2021 годом, в первую очередь за счёт повышения конкурентоспособности этих маршрутов, их удобства для бизнеса, для перевозчиков.

Развитие трансграничной платёжной инфраструктуры

Глава государства отметил, что после 2022 года надёжность, доверие к западным платёжным системам основательно подорваны, причём самими западными странами. «В прошлом году доля расчётов за российский экспорт в так называемых токсичных валютах недружественных государств сократилась вдвое. При этом растёт доля рубля в экспортных и импортных операциях. Она приближается сегодня к 40%. С 2021 по

2023 год доля рубля в расчётах за российский экспорт выросла почти в три раза, до 39%», – сказал Владимир Путин.

Задача на сегодня: вместе с зарубежными партнёрами наращивать применение национальных валют во внешнеэкономических расчётах, повышать безопасность и эффективность таких операций. В том числе по линии БРИКС прорабатывается формирование независимой платёжной системы, не подверженной политическому давлению, злоупотреблениям и внешнему санкционному вмешательству.

Экономика предложения

Достижение нового качества и содержания экономического роста в России, изменение отраслевой структуры – за счёт активной политики экономики предложения.

На восточном направлении, в Китай, в страны Азиатско-Тихоокеанского региона, основным проектом для России является развитие так называемого Восточного полигона железных дорог

«Нам важно обеспечивать стабильно высокие темпы и качество роста на долгосрочную перспективу. Решение этой задачи требует укрепления финансового, технологического, кадрового суверенитета, наращивания производственных мощностей и повышения конкурентоспособности российской продукции, причём и на внешних рынках, и на нашем собственном, внутреннем рынке. Результатом развития такой модели экономики предложения в том числе должно стать снижение уровня импорта до 17% ВВП к 2030 году», – поставил задачу президент и добавил, что удельный вес импорта должен сокращаться не за счёт административных, заградительных барьеров, а благодаря собственным конкурентным производствам, готовым обеспечивать внутренние потребности в продукции обрабатывающей промышленности, сельского хозяйства, сферы услуг, ИТ, многих других отраслей.

К 2030 году инвестиции в основной капитал должны прибавить 60% в реальном выражении к уровню 2020-го.

Инвестиционная активность потребует ресурсов: так, почти в 2 раза планируется увеличить Фонд развития промышленности, будут наращиваться возможности такого инструмента, как «Фабрика проектного финансирования» института развития ВЭБ России. С его помощью уже реализуются проекты на сумму более 2 трлн руб. На первом этапе лимиты фонда будут увеличены до 600 млрд руб., что позволит дополнительно поддерживать проекты реального сектора на сумму до 6 трлн руб.

Объёмы банковского кредитования

«Важная задача – увеличивать объёмы банковского кредитования проектов технологического суверенитета. Для этого будем донастраивать так называемую таксономию подобных проектов, то есть систему приоритетов по поддержке и наращиванию инвестиций

в ключевых отраслях, и технологические проекты, направленные на структурные изменения в экономике. Будем увеличивать число проектов, которые охватит такая система, что позволит привлечь дополнительные ресурсы для их реализации», – сказал президент РФ.

Он также отметил, что в Госдуме находятся законопроекты, которые позволят расширить механизм государственно-частного партнёрства на отрасли промышленности и космическую сферу.

«Возвращаясь к работе субъектов Федерации по поддержке деловой активности, отмечу такой механизм, как региональный инвестиционный стандарт. Его задача – исходя из запросов и рекомендаций бизнеса, обеспечить единые принципы привлечения инвесторов на всей территории страны. То есть в каждом регионе сформировать универсальную инвестиционную экосистему, создать понятный алгоритм действий для бизнеса, для размещения производств», – подчеркнул Владимир Путин.

Тема номера

Точки роста



Качество рынка труда

Ещё 15–20 лет назад главный вопрос состоял в том, как найти работу, а сейчас – где найти кадры, отметил глава государства. «В этих условиях важно перенастроить систему профессионального образования на запросы рынка труда, на подготовку современных, востребованных специалистов, создать возможности для работников повышать свой профессиональный уровень в течение всей трудовой карьеры. Для этого мы формируем прогноз кадровой потребности отечественной экономики. На его основе трансформируем и систему профессионального образования и развития. К концу текущего десятилетия на нашем рынке труда должна вырасти доля квалифицированной занятости, то есть специалистов, работающих на производствах с высокой добавленной стоимостью, а значит, и с большей заработной платой. Повторю: задача системы развития кадров – обеспечить такую трансформацию», – сказал Владимир Путин.

Цифровая революция и работа на опережение

Пятое структурное изменение – это цифровая платформенная революция. К 2030 году России предстоит сформировать цифровые платформы во всех ключевых отраслях экономики и социальной сферы. Эти задачи будут решаться в рамках нового нацпроекта «Экономика данных».

В этой связи шестое структурное изменение – форсированное, опережающее насыщение отраслей экономики современными технологиями и инновациями. «За шесть лет мы планируем войти в десятку мировых лидеров по объёму научных исследований и разработок. Внутренние затраты на эти цели должны увеличиться не менее чем до 2% ВВП», – заявил Владимир Путин.

Малым и средним – дорогу

Седьмое важнейшее структурное изменение – это трансформация усиления роли малого и среднего бизнеса в развитии экономики. Сегодня в нашей стране



МИХАИЛ БУРДУКОВСКИХ



НАТАЛЬЯ КУЗЬМИНА/ИД «Гудок»

Результатом, проявлением государственных изменений должно стать увеличение продолжительности жизни, причём с акцентом на рост именно активной, здоровой жизни

Он особо отметил, что экономике страны нужны не только молодые кадры, но и опытные, знающие специалисты, которые и сами компетентны в своём деле, и коллег могут многому научить, стать для них настоящими наставниками.

Повышение эффективности

Четвёртое структурное изменение прямо связано с повышением эффективности экономики. «Россия за короткий срок должна войти в топ-25 стран мира по плотности роботизации. Это означает установку более 100 тыс. роботов, причём их производство нужно ускоренно развивать в нашей стране на собственной технологической базе, и такая возможность, безусловно, у нас есть», – резюмировал Владимир Путин.

около 6,5 млн субъектов малого и среднего предпринимательства. По словам президента, в этом секторе на сегодня занято до 25 млн человек.

«Мы будем создавать все условия, чтобы малые и средние компании в нашей стране росли ещё быстрее, будем повышать эффективность действующих мер поддержки, а также в дополнение к ним предлагать новые. Отмечу, что значительную роль в развитии начинающего, некрупного бизнеса играют так называемые маркетплейсы. Вместе с «Почтой России» они формируют современную инфраструктуру, своего рода кровеносную систему доставки отечественной продукции, позволяют компаниям даже в отдалённых городах и посёлках получать доступ к большому рынку России и всего Евразийского экономического союза», – сказал Владимир Путин.

Потенциал регионов

Восьмое важнейшее структурное изменение связано с раскрытием потенциала регионов России. «Это новая география развития, создания точек роста в городах, посёлках по всей территории страны, возможностей для людей не только в столицах, но и в малых городах, на селе приобрести профессию, найти хорошо оплачиваемую работу или вести своё дело, реализовать себя, жить, воспитывать детей в комфортных, современных условиях», – акцентировал внимание президент.

Развитие внутреннего туризма – один из приоритетов долгосрочной стратегии российской власти. «За шесть лет доля туристической отрасли в ВВП должна увеличиться до 5%, а количество поездок по стране с размещением в гостиницах вырасти до 140 млн человек. Будем создавать комфортные и доступные условия для отдыха, включая строительство гостиниц и небольших кемпингов, горнолыжных курортов и парков развлечений», – сообщил Владимир Путин.

Рост доходов россиян и повышение качества жизни

Девятый структурный сдвиг – снижение бедности, сокращение неравенства, рост доходов российских се-

мей, что, в свою очередь, прямо влияет на качество жизни людей, на увеличение внутреннего спроса и ёмкости национального рынка. На решение этой задачи должны работать все инструменты, включая выплаты семьям с детьми, налоговые вычеты, социальные контракты.

«Десятое, интегральное по своей сути структурное изменение – повышение качества жизни российских семей. Об этом было подробно сказано в Послании Федеральному собранию. Повторю, принципиальное значение здесь имеют все направления: поддержка рождаемости и многодетных семей, защита материнства и детства, повышение доступности системы долгосрочного ухода для пожилых людей и инвалидов, улучшение систем образования и здравоохранения, качество среды для жизни. Результатом, проявлением государственных изменений должно стать увеличение продолжительности жизни, причём с акцентом на рост именно активной, здоровой жизни. Конечно, формирование равных возможностей для реализации потенциала подрастающих поколений, для роста уровня жизни российских семей», – подытожил глава государства.

НАУШЕЦ

Ирина Иванова



К СОТРУДНИЧЕСТВУ ГОТОВЫ



ПМЭФ-2024 стал площадкой для расширения бизнеса ОАО «РЖД»

На XXVII Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ-2024) ОАО «РЖД» подписало 20 соглашений с представителями бизнеса и государственных структур. Объ-

ёмы подписанных договоров впечатляют, отмечает президент Национального исследовательского центра перевозок и инфраструктуры Павел Иванкин.

Развитие инфраструктуры

Одним из знаковых событий стало подписание меморандума ОАО «РЖД», Банком ВТБ (ПАО) и ГК

«Нацпроектстрой». Стороны договорились о взаимодействии при реализации масштабных проектов развития и модернизации объектов транспортной инфраструктуры. Подписи под документом поставили генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров, президент – председатель правления ВТБ Андрей Костин

и генеральный директор АО «ГК «НПС» Алексей Крапивин.

Первым пилотным проектом, который будут развивать стороны, станет Юго-Западный железнодорожный обход Санкт-Петербурга от станции Владимирская до станции Бронка.

Ожидается, что реализация проекта позволит решить следующие

важнейшие задачи: значительно улучшить комфорт городской среды в интересах жителей и гостей Санкт-Петербурга (за счёт выноса транзитного грузового движения за пределы черты города и использования текущей инфраструктуры для пассажирских перевозок), сформировать новые радиальные и кольцевые транспортные маршруты и эффективно организовать движение грузопотоков в адрес портов Усть-Луга и Бронка.

В рамках реализации проектов договоры генерального подряда будут заключаться с условием рассрочки платежа. При этом на этапе создания объектов генеральный подрядчик самостоятельно привлекает финансирование. Оплата выполненных работ будет производиться ОАО «РЖД» после приёмки готового объекта. «Возможность для подрядных организаций привлекать средства в такие проекты позволяет компании наращивать объёмы инвестиций в инфраструктуру и реализовывать масштабные стройки государственного значения в условиях, когда привычные источники финансирования ограничены», – рассказал Олег Белозёров.

Расширение механизмов финансирования позволит обеспечить безусловное выполнение задач, нарастить производственные мощности и существенно сократить сроки реализации проектов, отметил Алексей Крапивин.

Строительный чемпионат

Одним из достижений форума стало то, что ОАО «РЖД» вошло в состав учредителей IV Международного строительного чемпионата.

Соответствующее соглашение на ПМЭФ-2024 подписали Олег Белозёров, министр строительства и жилищно-коммунального хозяйства России Ирек Файзуллин, генеральный директор «Росатома» Алексей Лихачёв и председатель правления «Газпрома» Алексей Миллер, командир центрального штаба Молодёжной общероссийской общественной организации «Российские студенческие отряды» Дмитрий Парамонов, первый заместитель генерального директора платформы «Россия – страна возможностей» Алексей Агафонов. Международный строительный чемпионат – это ключевая площадка для обмена опытом и знаниями, обсуждения важнейших вопросов отрасли в одном информационном поле, а также возможность делиться профессиональными разработками и инновациями, отмечает Олег Белозёров.

Документ предусматривает совместную организацию и проведение чемпионата, работу по популяризации строительных профессий и развитию кадрового потенциала строительной отрасли.

Востребованность за рубежом

ОАО «РЖД» рассматривает реализацию перспективных проектов на Балканах. Об этом стало известно после встречи генерального директора – председателя правления ОАО «РЖД» Олега Белозёрова и президента Республики Сербской Милорада Додика на полях форума.

В частности, стороны договорились о сотрудничестве и обмене информацией для реализации конкретных инфраструктурных

Тема номера

Точки роста



проектов в Республике Сербской. Речь идёт о создании современной транспортной инфраструктуры с учётом опыта, наработанного российскими специалистами за более чем 10 лет плодотворной работы в Сербии.

Как отмечает Павел Иванкин, даже в текущих сложных геополитических условиях ОАО «РЖД» продолжает продвигать свои услуги на мировых рынках. Взаимодействие с Республикой Сербской – один из таких проектов. «ОАО «РЖД» обладает компетенциями по развитию инфраструктуры, организации перевозочного процесса, эксплуатации подвижного состава, огромным потенци-

Так, одним из ключевых соглашений из общего перечня подписанных документов стали договорённости между ОАО «РЖД» и «Почтой России».

Стороны рассматривают расширение применения контейнерных технологий в сфере перевозок почтовых отправлений, товаров народного потребления и сборных грузов, а также доставки грузов предприятий малого и среднего бизнеса (МСП). Также на повестке стоит проработка новых маршрутов почтовых контейнерных поездов (ПКП), увеличение частоты курсирования поездов и определение сроков выполнения тестовых перевозок на новых

сможем ещё больше помочь малому и среднему бизнесу в России, а также нашим гражданам», – прокомментировал соглашение Олег Белозёров.

Как отметил глава «Почты России» Михаил Волков, железная дорога занимает ведущую роль в организации почтовых перевозок. Ежегодно компания провозит более 30% всех отправок по железной дороге.

«Совместно с РЖД наша компания продолжит работу над ключевыми проектами в сфере логистики. Помимо развития проекта почтового контейнерного поезда «Россия» мы планируем расширить географию применения технологии ПКП и на

лений и сокращение перевозок в почтово-багажных вагонах. По его словам, транспортировка в контейнерах дешевле и более универсальна в части доставки груза как в крупные города, так и в труднодоступные места РФ. «Сегодня рассматриваются новые направления развития сервисов – из Волгограда до Владивостока, возможным вариантом может стать маршрут из Санкт-Петербурга до Владивостока. Прорабатываем вопрос запуска и международного поезда из Китая в Россию», – рассказал он. Как отмечает Александр Ворошнин, планируемая частота курсирования поездов ПКП составит три поезда в неделю, но «также с оптимизмом смотрим на возможность ежедневного отправления поездов ПКП из разных уголков страны».

Удобрить маршрут

Не менее важным стало соглашение, подписанное на полях форума ОАО «РЖД» и ПАО «ФосАгро», о перевозке удобрений по железной дороге. Подписи под соответствующим документом поставили Олег Белозёров и генеральный директор ПАО «ФосАгро» Михаил Рыбников.

Согласно договорённостям, «ФосАгро» будет предъявлять ОАО «РЖД» сырьё и готовую продукцию к перевозке железнодорожным транспортом в соответствии с долгосрочными планами. ОАО «РЖД» со своей стороны станет осуществлять перевозку грузов в согласованных объёмах.

«ФосАгро» – один из крупнейших в России грузоотправителей, лидирующих по поставкам минеральных удобрений на внутренний



ИВАН ШАГОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

Одним из знаковых событий стало подписание меморандума ОАО «РЖД», Банком ВТБ (ПАО) и ГК «Нацпроектстрой». Стороны договорились о взаимодействии при реализации масштабных проектов развития и модернизации объектов транспортной инфраструктуры

алом обладает и строительный комплекс. Все эти услуги востребованы на международной арене», – поделился мнением Павел Иванкин.

Новые направления для почтовых отправок

ОАО «РЖД» продолжает развивать сеть почтовых железнодорожных маршрутов, как внутренних, так и международных.

маршрутах. Вся работа будет организована на базе созданного в 2023 году проектного офиса ОАО «РЖД» и «Почты России».

«Мы ценим, что наши партнёры доверяют нам такой ценный груз, как почтовые отправления для всей страны. Совместно с «Почтой России» мы разработали не одно инновационное решение в логистике, и это только начало. Благодаря развитию сервисов мы

других маршрутах», – резюмировал Михаил Волков.

Как отмечает заместитель начальника Центра фирменного транспортного обслуживания по развитию транспортно-логистической деятельности Александр Ворошнин, совместно с «Почтой России» планируется расширение применения контейнерных технологий, наращивание объёмов перевозок почтовых отпра-

рынок. Мы с готовностью поддержим дальнейший рост компании своими комплексными транспортно-логистическими услугами, внося, таким образом, свой вклад в укрепление продовольственной безопасности нашей страны», – отметил Олег Белозёров.

Ежегодно объёмы услуг ОАО «РЖД», предоставленных для предприятий «ФосАгро», растут. Как отмечает Михаил Рыбников, только за последние пять лет объёмы перевозок сырья и готовой продукции предприятий по сети железных дорог выросли на 15%, а в 2023 году составили почти 30 млн тонн.

В частности, в прошлом году сеть дистрибуции «ФосАгро-Регион» увеличила поставки минеральных удобрений российским аграриям сразу на 12%, её услугами пользуются около 15 тыс. аграриев в 74 регионах.

«От качества и эффективности взаимодействия между «ФосАгро» и ОАО «РЖД» в конечном счёте зависит урожай, а значит, и национальная продовольственная безопасность», – отметил он.

Будущее контрейлеров

ОАО «РЖД» развивает контрейлерные перевозки и выводит их на международный уровень, где спрос на них в настоящий момент больше, чем в России. Продолжением работы в этом направлении стал меморандум, который подписали ОАО «РЖД», порт Цзиньчжоу (КНР) и АО «ПФКО Экспресс».

Подписи под документом поставили заместитель генерального директора ОАО «РЖД», глава ЦФТО Алексей Шило, вице-президент акционерной компании «Порт Цзиньчжоу» Чжан Цзиньбо и исполнительный директор АО «ПФКО Экспресс» Роман Вдовин.

Документ определяет основные цели сотрудничества компаний. Среди них реализация комплексных мероприятий по повышению привлекательности сервиса контрейлерных перевозок и разработка оптимальных логистических решений по перевозкам грузов в контрейлерах и магистральных седельных тягачей с использованием специализированных платформ колесного типа.

Тема номера

Точки роста»



ИВАН ШАПОВАТОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

Как отмечает Павел Иванкин, всё это позволит получить дополнительный эффект от их развития в стране. «Для России контрейлерные перевозки, особенно на расстояния свыше 3 тыс. км, являются основным драйвером вложений железнодорожного транспорта в экологию, сохранение качества и повышение безопасности на автодорогах. В перспективе большегрузное движение между Дальним Востоком, Уралом и центрально-европейской частью страны должно осуществляться только контрейлерными маршрутами», – комментирует эксперт.

Цифровая экосистема

Развитие цифровых пассажирских сервисов и решений – одно из стратегических направлений деятельности «Российских железных дорог». В рамках этой работы руководство холдинга на полях ПМЭФ-2024 подписало целый пе-

речень соглашений, направленных на развитие технологического сотрудничества в части внедрения и продвижения IT-сервисов компании.

Одним из них стало соглашение между холдингом и ПАО «Газпром нефть», в рамках которого стороны объединяют усилия по переходу на отечественные системы управления ресурсами тяжёлого класса (СУР). Документ подписали в рамках форума Олег Белозёров и председатель правления ПАО «Газпром нефть» Александр Дюков.

Согласно договорённостям, стороны намерены укреплять взаимодействие в сфере перехода на отечественные СУР. Отмечается, что обмен опытом и поддержка разработки продуктов в этой области имеют важное значение для достижения целей перехода на российские решения, развития отечественной IT-индустрии в этой области, а также для повы-

шения конкурентоспособности производимых продуктов.

Безопасность в Сети

Следующим соглашением ОАО «РЖД», направленным на внедрение и продвижение веб-сервисов холдинга, стал документ, подписанный генеральным директором Холдинга Т1 Алексеем Фетисовым и заместителем генерального директора ОАО «РЖД» Евгением Чаркиным.

Стороны договорились сотрудничать в технологической сфере. Одним из главных требований совместной работы будет обеспечение сохранности данных пользователей. Конечная цель соглашения – улучшить пользовательский опыт в мобильной среде.

Отметим, что Холдинг Т1 имеет сертификат безопасности Минцифры России, что позволяет передавать «чувствительную» информацию в зашифрованном виде. Таким образом, клиенты РЖД получают не только современные цифровые услуги, но и гарантию их безопасного использования.

«Мы стараемся максимально нивелировать эффект от недружественных действий иностранных IT-гигантов, предлагая пользователям максимально удобные и простые в применении продукты. Сотрудничество с такой крупной российской технологической компанией, как Т1, позволит предоставить пассажирам надёжный канал доступа к нашим услугам, а в перспективе – значительно расширить ассортимент услуг», – отметил заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Евгений Чаркин.

Сетевая инфраструктура

ОАО «РЖД» договорилось о тестировании и пилотировании отечественных решений в области сетевой инфраструктуры. В ходе ПМЭФ-2024 ОАО «РЖД» и ПАО «Ростелеком» заключили соглашение о сотрудничестве. Документ подписали заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Евгений Чаркин и старший вице-президент по работе с корпоративным и государственным сегментами «Ростелекома» Валерий Ермаков.

Целью заключения соглашения является исполнение Стратегии цифровой трансформации ОАО «РЖД» до 2025 года и Стратегии

Технологии будущего

ОАО «РЖД» заключило меморандум о сотрудничестве с ВТБ для достижения целей технологической независимости.

Важным элементом разработки отечественных систем управления ресурсами станет АНО «Национальный центр компетенций по информационным системам управления холдингом» ОАО «Российские железные дороги» (АНО «НЦК ИСУ») и Банк ВТБ.

Стороны хотят создать в рамках АНО «НЦК ИСУ» попечительский совет, на базе которого планируется обсуждение стратегии разви-

логического суверенитета», – заявил Андрей Костин.

Безопасность на производстве РЖД и Ростехнадзор объединяют усилия в области производственной безопасности. Соглашение о сотрудничестве подписали в рамках форума глава РЖД Олег Белозёров и глава Ростехнадзора Александр Трёмбицкий.

Как отмечает пресс-служба Ростехнадзора, планируется объединить усилия по совершенствованию законодательства, относящегося к компетенции ведомства. Соглашение также предусматривает развитие инфор-

От качества и эффективности взаимодействия между «ФосАгро» и ОАО «РЖД» в конечном счёте зависит урожай, а значит, и национальная продовольственная безопасность

развития информационных технологий ОАО «РЖД» от 2019 года.

Стороны договорились сотрудничать в области развития и модернизации корпоративных сетей передачи данных ОАО «РЖД», предоставления услуг на базе телекоммуникационной инфраструктуры ПАО «Ростелеком», размещения вычислительных мощностей и оборудования систем хранения ОАО «РЖД» в центрах обработки данных «Ростелекома», а также разработки и внедрения корпоративных систем автоматизации деловых процессов.

тия, а также выработка соответствующих рекомендаций.

«Мы впервые объединяем на одной площадке компетенции сильнейших игроков российского рынка цифровых технологий. Это позволит нам создать в сжатые сроки и вывести на рынок технологическое решение высокого качества», – заявил Олег Белозёров.

«За кросс-индустриальным взаимодействием – будущее. Наша задача сегодня – разработка стандартов, которые позволят эффективно объединять игроков разных индустрий и открывать новые возможности для укрепления техно-

мационного обмена и научно-методической поддержки, научно-техническое сопровождение вопросов, представляющих взаимный интерес. Взаимодействие будет направлено на совершенствование нормативной и методической базы; разработку и экспертизу проектов нормативных актов; научно-техническое сопровождение совместных инициатив; расширение обмена данными через информационные системы.

Туристические сервисы

ОАО «РЖД» масштабирует цифровые туристические сервисы в

Тема номера

Точки роста



ИВАН ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

Астрахани и Самаре. Об этом в ходе ПМЭФ-2024 договорились с руководством Астраханской и Самарской областей. Соглашение подписали заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Евгений Чаркин, вице-губернатор – председатель правительства Астраханской области Денис Афанасьев и врио министра экономического развития и инвестиций Самарской области Дмитрий Богданов.

Партнёрство предусматривает объединение усилий сторон по цифровизации индустрии туризма регионов и продвижению туристических продуктов и сервисов, предоставляемых ОАО «РЖД» для жителей и гостей регионов, а также популяризацию внутреннего и въездного туризма (в том числе на железнодорожном транспорте).

Особый акцент сделан на продвижении региона на Единой туристической цифровой плат-

форме travel.rzd.ru, которая предлагает своим клиентам возможности по бронированию отелей, приобретению туров, экскурсий онлайн, путёвок в санатории и билетов на мероприятия.

Социальные вопросы

ОАО «РЖД» договорилось о трудоустройстве бойцов студотрядов. На площадке ПМЭФ-2024 компания заключила соглашение с Молодёжной общероссийской общественной организацией «Российские студенческие отряды».

Цель соглашения – создание условий для привлечения участников студенческих строительных отрядов для работы в ОАО «РЖД» и содействие мобильности трудовых ресурсов в ресурсно-дефицитные регионы. Также документом предусмотрена профессиональная подготовка бойцов студотрядов, содействие в реализации иннова-

ционных идей в сфере развития студенческого движения и повышение статуса рабочих профессий среди молодёжи.

Подписи под документом поставили генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров и председатель правления МООО «РСО» Михаил Киселёв.

В рамках ПМЭФ-2024 ОАО «РЖД» и АНО «Россия – страна возможностей» подписали соглашение о поддержке молодых талантов в сфере инноваций. Документ подписали заместитель генерального директора – главный инженер ОАО «РЖД» Анатолий Храпцов и первый заместитель генерального директора АНО «Россия – страна возможностей» Алексей Агафонов. Сотрудничество предполагает поддержку проектов и инициатив, создающих возможности для профессиональной реализации в инновационной деятельности, повышения уровня вовлечённости молодёжи в общественно полезную инновационную деятельность; поддержку лидеров; создание и развитие механизмов по выявлению и поддержке талантов в области инновационной деятельности.

«РЖД – это постоянный партнёр нашего конкурса «Цифровой прорыв. Сезон: искусственный интеллект» и один из главных кейсодержателей хакатонов. Например, наши участники разрабатывали для РЖД алгоритмы, которые помогут повысить безопасность пассажиров и сотрудников железных дорог», – сказал первый заместитель генерального директора АНО «Россия – страна возможностей» Алексей Агафонов.

Бонусы к зарплате

Сотрудники ОАО «РЖД» получают привилегии от Банка ВТБ в рамках зарплатного пакета. Это стало итогом подписания соглашения между ОАО «РЖД» и ПАО «Банк ВТБ».

«Мы, как крупнейший работодатель в стране, постоянно ищем пути улучшения условий работы наших сотрудников. Партнёрство с ВТБ – это важный шаг в этом направлении. Уже полмиллиона наших работников пользуются услугами банка, включая зарплатные проекты, ипотеку и другие индивидуальные предложения. Уверен, что наше сотрудничество с ВТБ принесёт работникам компа-

Центральной дирекции здравоохранения ОАО «РЖД» Елена Жидкова и врио губернатора Самарской области Вячеслав Федорищев.

Так, ОАО «РЖД» поделится многолетним опытом и инфраструктурой железнодорожной медицины для улучшения качества и обеспечения доступности медицинского обеспечения по широкому кругу вопросов: диспансеризации населения, экспорту медицинских услуг, совершенствованию системы охраны здоровья работающего населения, выявлению и профилактике профессиональных заболеваний, медицинской реабилитации, реализации программ борьбы с

«РЖД», партия «Единая Россия» и Всероссийская федерация в рамках ПМЭФ-2024 подписали соглашение о сотрудничестве в сфере развития и популяризации отечественного самбо в стране.

Подписи под документом поставили Олег Белозёров, руководитель центрального исполнительного комитета партии «Единая Россия» Александр Сидякин и президент Всероссийской федерации самбо Сергей Елисеев.

В рамках соглашения стороны намереваются принимать участие в реализации федерального партийного проекта «За Самбо», включая направление «Самбо в школу», и осуществлять консуль-

Помимо развития проекта почтового контейнерного поезда «Россия» «Почта России» планирует расширить географию применения технологии ПКП и на других маршрутах

нии ещё больше преимуществ», – отметил Олег Белозёров.

Кроме того, стороны договорились, что Банк ВТБ будет информировать клиентов о возможностях трудоустройства в РЖД и осуществлять поддержку образовательных, профориентационных и социальных объектов железнодорожного холдинга.

Забота о здоровье

РЖД расширяют сотрудничество с Самарской областью в сфере здравоохранения. Соответствующий документ подписали начальник

онкологических и сердечно-сосудистыми заболеваниями.

Отметим, что жители Самарской области смогут получить медицинские услуги, в том числе высокотехнологичную медпомощь, по полису ОМС в железнодорожных клиниках. Все результаты обследований и консультаций будут доступны в Единой государственной информационной системе в сфере здравоохранения (ЕГИСЗ).

Спортивное движение

ОАО «РЖД» подключается к проекту «За Самбо». В частности, ОАО

тационно-методическую помощь по вопросам организации и проведения мероприятий по самбо среди сотрудников ОАО «РЖД». Целью этого соглашения является повышение роли и значимости физической культуры и спорта в жизни граждан.

Как отмечает Александр Сидякин, партнёрство с ОАО «РЖД» сделает самбо ещё более доступным для детей и взрослых в городах и сёлах, вовлечёт больше людей в эту уникальную систему воспитания.

Ольга Шелкова

Тема номера Точки роста»



ИВАН ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

Объединение равных

Страны БРИКС+ выстраивают транспортный каркас

В текущем году Россия получила право председательства в Деловом совете БРИКС, новой конфигурации международных отношений. Объединение основано на принципах равноправия и диалога. Роль БРИКС растёт год от года, хотя страны Запада не

упускают возможности противостоять расширению торговых и политических отношений объединения. Проявлением формирования нового миропорядка с разными «точками силы» является желание многих стран войти в БРИКС.

«Расширение БРИКС – наглядное подтверждение процесса формирования многополярного миропорядка. Роль объединения в решении общемировых проблем будет только возрастать», – считает глава МИД РФ Сергей Лавров.

Напомним, что объединение БРИКС было создано в рамках ПМЭФ-2006 Бразилией, Россией, Индией и Китаем по инициативе президента РФ Владимира Путина. Первый саммит новой организации состоялся в 2009 году в Екатеринбурге. В 2010-м пятым участником стала ЮАР, союз стал называться БРИКС. На текущий момент в него входят уже девять стран: в 2024 году к БРИКС+ присоединились Египет, Эфиопия, Иран, ОАЭ.

Доля мирового валового продукта всех стран – членов БРИКС, включая и новых партнёров, сегодня составляет уже 37%. В странах объединения живёт почти половина населения земного шара. Порядка 40% российского торгового оборота приходится на страны БРИКС.

Декларация связанности

Сегодня Россия совместно с партнёрами из БРИКС поддерживает инициативы о расширении международной экономической интеграции и развивает транспортно-логистические коридоры. Об этом свидетельствует принятая на полях ПМЭФ-2024 в ходе первой встречи министров транспорта стран – участниц объединения Декларация связанности стран БРИКС. В ней отражены определяющие подходы к созданию устойчивой платформы для обмена лучшими практиками, обеспечению технического сотрудничества и развития совместных проектов.

По словам генерального директора – председателя правления ОАО «РЖД» Олега Белозёрова, надёжная инфраструктура и гибкие логистические решения помогут холдингу «РЖД» и партнёрам компании справиться с любыми вызовами и кризисами, а также поддержат экономику. Условия для необходимого дальнейшего

Тема номера Точки роста»



МАКСИМ КАШИРИН/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

продвижения совместных проектов – это эффективная координация инициатив, возможность согласования с главами государств и взаимодействие с новым банком развития. «Бизнес стран БРИКС видит огромные перспективы взаимного транспортного сотрудничества, – отметил Олег Белозёров. – Поэтому встреча министров крайне важна для поддержки такого взаимодействия, а документ, подписанный по её итогам, ляжет в основу дальнейшего укрепления логистической связанности».

Подгруппа по транспорту и логистике

Для налаживания диалога между представителями транспортной отрасли и формирования ре-

комендаций главам государств по преодолению барьеров, препятствующих логистической связанности стран объединения, в Деловом совете БРИКС создана и активно развивается подгруппа по транспорту и логистике. С российской стороны её курирует ОАО «РЖД», которое и выступило с инициативой её создания. Идея была поддержана национальными представителями Делового совета объединения.

Отметим, что Россия является связующим звеном международных транспортных коридоров (МТК) Восток – Запад и Север – Юг. Совокупный железнодорожный грузооборот стран БРИКС составляет почти 64% от общемирового. С начала года в адрес стран БРИКС по сети ОАО «РЖД» от-

правлено 121 млн тонн различных грузов, это на 5% больше, чем за аналогичный период 2023-го. При этом контейнерные перевозки выросли на 14%.

«Приняв решение о создании подгруппы по транспорту и логистике, мы руководствовались целесообразностью объединения транспортных игроков из разных стран в целях повышения логистической связанности стран объединения. И вот только запустив эту подгруппу, по откликам российских и зарубежных партнёров, мы увидели, насколько востребованным оказался формат взаимодействия», – отметил во время своего выступления на полях ПМЭФ-2024 первый заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Сергей Павлов.

Кроме того, в настоящее время создаётся электронная коммуникационная платформа для обмена лучшими практиками и инновациями «БРИКС.Транспорт».

При этом решение стоящих перед странами задач невозможно без подготовки специалистов нового уровня. Исходя из этого и интереса участников подгруппы к обмену лучшими практиками в области подготовки кадров, прорабатывается создание Академии транспорта БРИКС. На данный момент участники уже провели несколько онлайн-вебинаров.

По мнению Геннадия Косолапова, создание академии – здравая мысль и очень своевременная в связи с расширением БРИКС. В холдинге «РЖД» рассчитывают, что в перспективе взаим-

Бизнес стран БРИКС видит огромные перспективы взаимного транспортного сотрудничества. Поэтому встреча министров крайне важна для поддержки такого взаимодействия

В ОАО «РЖД» отмечают, что участники подгруппы сегодня сосредоточились на нескольких приоритетных направлениях работы. Так, есть необходимость совместно сформировать видение развития транспортных маршрутов БРИКС. Здесь речь идёт о МТК Восток – Запад, Север – Юг, морских линиях, связывающих страны БРИКС, а также перспективных трансафриканских коридорах.

По словам генерального секретаря Международной конфедерации профсоюзов железнодорожников Геннадия Косолапова, любое новое знание очень позитивно, а тем более пропаганда этого знания. «Если мы считаем, что логистические возможности нашего региона известны всем, то это далеко не так. В то же время мы можем черпать познавательную информацию о развитии логистики в странах – участницах объединения», – добавил он.

ные образовательные мероприятия могут также охватывать технические визиты, лекции, обмен и другие форматы. Представляется, что эта работа, а также сотрудничество по линии транспортных вузов будут способствовать развитию человеческого потенциала стран БРИКС.

«Создание такой академии вполне логично в настоящее время, – говорит проректор МГРИ, профессор МГИМО, член Общественного совета Министерства по делам развития Дальнего Востока и Арктики Юлия Зворыкина. – Следующим шагом может стать взаимное признание квалификаций работников транспорта всех стран – участниц БРИКС. Этим как раз могла бы заниматься Академия БРИКС. Для этого необходимо определить перечень квалификаций и выработать параметры знаний, умений, навыков и опыта работы по специальности для их определения».

ИГУЛЬСКИЙ

СЕРГЕЙ ВОЛКОВ

Создание Академии транспорта БРИКС – здравая мысль и очень своевременна в связи с расширением объединения



Продуктивный бизнес-диалог

ИВАН ШАПОВАЛОВ/ПРЕСССЛУЖБА ОАО «РЖД»

Россия и Китай ищут пути расширения сотрудничества

Российско-китайское сотрудничество расширяется быстрыми темпами, но его будущее развитие зависит от решения ряда задач. Среди них поиск новых логистических маршрутов и ускорение расчётов. Участники бизнес-диалога «Россия – Китай», прошедшего в рамках ПМЭФ-2024, предложили варианты решения задач и поделились своим опытом реагирования на глобальные вызовы.

«Китай не только наш стратегический, но и наш крупнейший экономический партнёр, и от того, какими будут отношения между Россией и Китаем, зависит, безусловно, будущее не только двух наших стран, но и, не побоюсь этого сказать, будущее всего человечества», – заявил директор Института Китая и современной Азии РАН Кирилл Бабаев, открывая одну из ключевых сессий ПМЭФ-2024.

Сотрудничество Китая и России не только не прервалось с распадом СССР, но и вышло на новый уровень, отметил в своём выступлении чрезвычайный и полномочный посол КНР в России Чжан Ханьхуэй в рамках бизнес-диалога «Россия – Китай». Одним из ярких примеров улучшения координации двух стран стал взрывной рост взаимной торговли. В 2019 году Россия и Китай утвердили меморандум по удвоению ежегодного объёма двустороннего товарооборота за пять лет – до \$200 млрд к 2024 году. Но с 2022 года стратегическое взаимодействие двух стран ускорилось в ответ на новые геополитические вызовы, Россия менее чем за год переориентировала свои товарные потоки с запада на восток. Это ускорило рост товарооборота, и цель по достижению объёмов взаимной торговли между РФ и КНР была уже достигнута в конце 2023 года, отметил Чжан Ханьхуэй.

Новые маршруты

По мнению директора Центра экономики транспорта Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Татьяны Кулаковой, ключевым мультимодальным маршрутом между РФ и КНР остаётся восточное направление. Но для перевозок

ряда экспортных грузов используются все возможные маршруты. Например, в 2023 году 50% угля экспортировалось через порты Дальнего Востока, 24% – порты Балтийского бассейна, 9% – Арктического бассейна и 17% – порты Азово-Черноморского бассейна. «Диверсификация маршрутов доставки экспортных грузов в настоящее время является основной стратегией развития логистики», – считает эксперт.

К.э.н., доцент кафедры экономической теории РЭУ им. Г.В. Плеханова Екатерина Новикова отмечает, что между Китаем и Россией задействованы все основные виды транспорта, включая железнодорожный, автомобильный, морской и авиационный. «Именно под эти нужды в восточной части России полным ходом идёт развитие и обновление железнодорожного полотна, а также автомобильных магистралей», – рассказала Екатерина Новикова.

Из новых маршрутов продолжают развиваться МТК Север – Юг, призванный обеспечить транспортную связь между Россией и Индией через Иран. По её оценке, на сегодняшний день это направление протяжённостью около 7 тыс. км становится актуальным, так как Индия – один из основных торговых партнёров РФ. Эксперт назвал два основных преимущества маршрута перед другими, например через Суэцкий канал. Во-первых, сокращение в два и более раза расстояния перевозок, а также снижение стоимости перевозки контейнеров по сравнению со стоимостью транспортировки по основному морскому пути.

Ещё один новый мультимодальный маршрут между РФ и КНР проходит через Благовещенск по новому автомобильному мосту через Амур, который связывает столицу Приамурья с китайским городом Хэйхэ. В этом случае грузы в контейнерах доставляются судами в китайский порт Далинь, а оттуда по железной дороге или автотранспортом следуют в Хэйхе. Затем контейнеры перегружают на платформу российского шаттла-контейнеровоза и отправляют по автомобильному мосту в терминал «Каникурган». После этого контейнеры по автодороге следуют в российские города или доставляются на железнодорожную станцию в Благовещенске и отправляются к получателю по сети ОАО «РЖД».

Тема номера

Точки роста



СЕРГЕЙ САВОСТЬЯНОВ/ТАСС

Регионы в игре

Успех развития делового сотрудничества РФ и КНР связан не только с развитием логистики, но и с расширением взаимодействия регионов двух стран, считает Чжан Ханьхуэй. Председатель Китайской ассоциации по развитию предприятий за рубежом Хэ Чжэньвэй также отметил, что развитие кооперации двух стран быстро растёт благодаря региональному сотрудничеству.

Губернатор Архангельской области Александр Цыбульский в своём выступлении в ходе бизнес-диалога «Россия – Китай» рассказал об опыте региона в поиске новых рынков сбыта и выстраивании новых логистических маршрутов. По его словам, Северо-Запад России традиционно исторически больше тяготеет к европейским рынкам. Экономика области представлена лесопромышленным комплексом, целлюлозно-бумажной промышленностью, судостроением, судоремонтом, добычей полезных ископаемых, судоходством. Но после 2022 года очень быстро нашёлся спрос в Китае на архангельскую продукцию деревообработки. Кроме этого, регион решил воспользоваться своим логистическим преимуществом. «У нас есть выход на Северный морской путь, портовая инфраструктура. И мы со всем этим предложением поехали в Китай с большой бизнес-миссией», – рассказал губернатор. По его словам,

этот маршрут для региона по первым оценкам оказался выгоднее поставок в КНР через Восточный полигон, который «тяжело выдерживал те огромные объёмы поставок, которые туда одномоментно были перенаправлены». «И мы предложили нашим китайским партнёрам взаимодействие по линии доставки наших грузов Северным морским путём», – отметил он.

Всё началось с поездки в портовый город Далянь, где были проведены активные переговоры с руководством региона, портов, портовых организаций и заключены договорённости о взаимодействии. «Мы действительно поняли, что, несмотря на то что на карте мы находимся очень далеко друг от друга, общего у нас намного больше и возможностей для партнёрства и взаимодействия, чем нам раньше казалось», – подчеркнул Александр Цыбульский. По его словам, в переориентации поставок помог Российский экспортный центр (РЭЦ). «Центр помог субсидией, которую мы получили, помог нивелировать эти издержки», – пояснил он. В итоге сегодня лесопромышленный комплекс региона кратно вырос. «Эта продукция сегодня пользуется большим спросом в Китае, и даже в определённой степени есть дефицит, и мы здесь работаем практически с колёс», – пояснил глава региона.

«Результат налицо: если в прошлом году мы запустили первый за последние 20 лет рейс Архангельск – Шанхай, то в этом году у нас уже запланировано 12 судозаходов», – рассказал Александр Цыбульский.

РЖД – ключевое звено

Перевозка грузов по Восточному полигону по итогам 2023 года выросла на 8% и достигла рекорда в 280 млн тонн. Провозная способность Восточного полигона в конце 2023 года достигла 173 млн тонн, а по итогам текущего года запланирована в 180 млн тонн.

Татьяна Кулакова назвала наиболее важным развитием Восточного полигона для развития отношений КНР и РФ. Поэтому и был принят инвестиционный паспорт на развитие третьего этапа модернизации БАМа и Транссиба с рекордным объёмом инвестиций: до 2035 года свыше 3,7 трлн руб. Планируется увеличить провозную мощность направления с запланированных ранее 255 млн до 270 млн тонн к этому сроку, согласно паспорту.

Она отметила, что на этом направлении есть лимитирующие участки как в направлении сухопутных пунктов пропуска, так и в направлении портов Дальнего Востока. «Однако если посмотреть на дорожные карты развития международных транспортных коридоров, то железнодорожные подходы к портам Азово-Черноморского бассейна также признаются лимитирующими участками», – пояснила экономист. Для сравнения: по МТК Север – Юг планируется увеличить к 2030 году объём грузопотока примерно в три раза, до 41–45 млн тонн, по Севморпути – примерно в 5 раз к 2035 году, до 160 млн тонн.

ОАО «РЖД» развивает маршруты по всем направлениям для ускорения мультимодальных грузопотоков между Россией и Китаем, отметил заместитель генерального директора – начальник центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) РЖД Алексей Шило в своём выступлении на сессии «Россия – Китай» в рамках ПМЭФ-2024.

«Прошлый год был рекордным для нас. Мы во взаимодействии с Китаем перевезли более 160 млн тонн различных грузов, – отметил он. – И здесь важна не только абсолютная эта цифра, но темпы прироста почти в 40%». По его мнению, важно, что эти темпы роста и спрос на грузоперевозки придают уверенность в планировании и реализации рекордной по объёму инвестиционной программе ОАО «РЖД».

Как сказал Алексей Шило, компания развивает и подходы к портам для увеличения торговли между Россией и Китаем.

«Общий объём железнодорожной инфраструктуры к нашим портам уже составляет 450 млн тонн, и в ближайшие несколько лет мы рассчитываем провозные мощности расширить на 200 млн тонн в направлении всех основных портов», – рассказал глава ЦФТО. Развиваются погранпереходы, и это тоже даёт хороший прирост грузопотока: РЖД в январе – апреле 2024 года перевезли в экспортно-импортном сообщении через железнодорожные переходы с Китаем 13,3 млн тонн грузов, что на 22% больше по сравнению с аналогичным периодом 2023 года.

ОАО «РЖД» вместе с бизнесом и транспортно-логистическими компаниями развивает и технологии перевозок – это и шаттлы, и экспрессы. По мнению Алексея Шило, рекордные объёмы торговли России и Китая могут стать ежегодным трендом.



ПРАВИТЕЛЬСТВО АМУРСКОЙ ОБЛАСТИ/ТАСС

Между Китаем и Россией задействованы все основные виды транспорта, включая железнодорожный, автомобильный, морской и авиационный

Необходимо активное развитие всех мультимодальных маршрутов между РФ и Китаем, всех вариантов доставки груза из Китая в Россию, считает вице-президент по линейно-логистическому дивизиону FESCO Герман Маслов. Это и Дальний Восток, и через погранпереходы, и через Юг, и через Северо-Запад, через Санкт-Петербург. «После ухода ряда зарубежных логистических компаний их заменили как российские, так и китайские перевозчики. Это важно, и мы сейчас вместе – и российская, и китайская сторона – выстраиваем тот самый мост для того, чтобы у нас не было никаких проблем с перевозкой грузов», – подчеркнул Герман Маслов.

Тема номера

Точки роста»



СЕРГЕЙ ПУСЕВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»



ЕВГЕНИЙ ЕПАНЧИНЦЕВ/ТАСС

Стратегия РЭЦ

Генеральный директор АО «Российский экспортный центр» Вероника Никишина в рамках бизнес-диалога «Россия – Китай» представила основные направления развития экспортного потенциала.

Во-первых, это региональное сотрудничество, проведение фестивалей, выставок в китайских регионах. По её мнению, в рамках таких мероприятий необходимо искать не только конечных покупателей, но и встраиваться в кооперационные связи. Это и производство, поставки полуфабрикатов или комплектующих в двух странах. РЭЦ рассчитывает расширить сотрудничество с Союзом китайских предпринимателей по этому направлению.

«Второе важное направление – логистика, без которой невозможно наш экспортный потенциал предложить», – подчеркнула Вероника Никишина. Она отметила вклад транспортно-логистической компании FESCO, которая при поддержке РЭЦ запустила прямые рыбные и мясные железнодорожные шаттлы из российских городов в КНР – без смены рефрижераторного контейнера и перегрузки продукции.

Вероника Никишина также отметила вклад «Российских железных дорог», которые за год с момента

предыдущего ПМЭФ выполнили обещание и запустили регулярные маршруты сборных грузов МСП (малого и среднего предпринимательства). «Мы, конечно, видим здесь потенциал для расширения. Все транспортно-логистические компании, взаимно дополняя друг друга, выстраивают новые коридоры», – отметила она.

Расчёты требуют ускорения

Торговый оборот России и Китая в 2022 году вырос на 29,3%, до рекордных \$190,3 млрд, сообщило ранее Главное таможенное управление КНР. В 2023 году российско-китайская торговля выросла ещё на 26,3%, до нового рекорда в \$240,1 млрд. Основная доля импорта КНР в РФ приходится на автомобили, оборудование, комплектующие, бытовую технику и электронику. Из России в КНР поставляется продовольствие, продукция деревообрабатывающей промышленности, энергоресурсы и другая продукция переработки.

По итогам первых четырёх месяцев 2024 года рост немного замедлился, отметил председатель Китайской ассоциации по развитию предприятий за рубежом Хэ Чжэньвэй. По его словам, сложно поддер-

живать рекордный рост всё время, но в замедлении товарооборота виноваты и сложности с расчётами из-за санкций. «Но я уверен, что этот вопрос будет решён», – отметил Хэ Чжэньвэй. По его информации, российские банки открывают филиалы в Китае, развивается сотрудничество между региональными мелкими банками. Для ускорения платежей российский бизнес открывает счета в китайских банках.

Экосистема поможет в решении задач с ускорением взаиморасчётов и грузопотоков по новым логистическим маршрутам, считает генеральный директор, председатель правления ПАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов. По его словам, участники бизнес-диалога «Россия – Китай» правильно отметили важность ускорения расчётов. Застывшие или медленные платежи осложняют увеличение товарооборота двух стран и развитие новых мультимодальных логистических маршрутов. «Совкомфлот» сохраняет большие планы по развитию дальнейшего сотрудничества с китайскими партнёрами», – отметил руководитель

ческого максимуме», – заявил первый заместитель руководителя Федеральной таможенной службы (ФТС России) Руслан Давыдов в своём выступлении в рамках бизнес-диалога «Россия – Китай». По его словам, продуктивно работает подкомиссия по таможенному сотрудничеству двух стран, девять рабочих групп, три экспертные группы. Все эксперты этих структур регулярно, дважды в год, встречаются в России и в Китае, чтобы ускорить и упростить морские и сухопутные грузопотоки между двумя странами. «Мы нацелены, конечно же, на увеличение товарооборота, на обеспечение деятельности российских и китайских компаний, импортёров и экспортёров», – пояснил Руслан Давыдов. «Я уверен, что мы превысим в грузообороте 300 млн тонн», – подчеркнул он.

Напомним, что за 2022 год по железным дорогам между Китаем и Россией перевезено более 120 млн тонн грузов, в 2023 году грузопоток вырос до 161 млн тонн, согласно данным ОАО «РЖД».

Для ускорения платежей российский бизнес открывает счета в китайских банках. Экосистема поможет в решении задач с ускорением взаиморасчётов и грузопотоков по новым логистическим маршрутам

компания. Он предложил на первом этапе выстроить для взаимной морской торговли новую специальную экосистему, в которую будет встроена и транспортная составляющая, и финансовая, например участие финансовых институтов, страховых компаний, а не только транспортных. «И конечно, это должно быть обеспечено надёжной и быстрой системой расчёта. Здесь для двух стран ещё огромное поле, где работать», – отметил он.

ФТС подталкивает грузопотоки

«Я могу сказать, что отношения между таможенниками России и Китая тоже находятся на истори-

В декабре 2023 года во время визита председателя правительства Михаила Мишустина в КНР был подписан меморандум о создании интеллектуальных таможен. «Мы также подписали с Китаем соглашение о взаимном признании уполномоченного экономического оператора, – рассказал Руслан Давыдов. – Мы переходим с Китаем на круглосуточный режим в Забайкальске, в пограничном и в других ключевых точках. Мы готовы работать в круглосуточном режиме с тем, чтобы все грузы беспрепятственно проходили через границу», – отметил Руслан Давыдов.

ПУБЛИЧНО

Богдан Чайковский



СЕРГЕЙ БРЫЗАГЛО/ИД «ЛУДОК»

Для ВСК нашлась концессия

Схема государственно-частного партнёрства покажет свою эффективность

Концессионное соглашение по проекту строительства первой в России высокоскоростной железнодорожной магистрали по маршруту Москва – Санкт-Петербург обрело окончательные очертания. Распоряжением правительства определены и задачи ОАО «РЖД».

Согласно документу, концессионное соглашение предполагает финансирование, создание и эксплуатацию инфраструктуры

в Санкт-Петербурге определена станция Санкт-Петербург-Главный (Московский вокзал). Ранее губернатор города Александр Беглов говорил, что терминал для ВСК будет строиться на Лиговском проспекте.

Денежная составляющая
Общая стоимость строительства трассы ВСК Крюково – Санкт-Петербург-Главный составит 1,755 трлн руб. Ещё 221,5 млрд руб. – стоимость строительства выходов из Москвы, которые строятся за счёт инвестпрограммы ОАО «РЖД». Такие цифры назывались в февра-

лях. В том числе минимум 221 млрд руб., согласно данным ранее поручениям президента, должны инвестировать регионы, через которые пройдёт трасса ВСК, из них не менее 150 млрд руб. вложит Москва и не менее 30 млрд руб. – Санкт-Петербург.

До 450 млрд руб. в строительство вложат негосударственные пенсионные фонды (НПФ), говорится в сообщении ЗАО «Лидер» (один из учредителей АО «УК ВСК Две столицы», которое, в свою очередь, является единственным акционером ООО «ВСК Две столицы»). Именно эта компания занимается

Концессионное соглашение предполагает финансирование, создание и эксплуатацию инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного маршрута от станции Крюково до станции Санкт-Петербург-Главный, эксплуатацию подвижного состава для ВСК

высокоскоростного железнодорожного маршрута от станции Крюково (Алабушево) до станции Санкт-Петербург-Главный, приобретение и эксплуатацию высокоскоростного железнодорожного подвижного состава. Концессионером в соответствии с документом становится ООО «ВСК Две столицы». Концедентом, представляющим интересы государства, – Росжелдор. Срок действия концессионного соглашения составляет 40 лет.

Обращает на себя внимание тот факт, что конечной точкой маги-

ле на совещании у президента РФ Владимира Путина.

Финансирование проекта будет осуществляться на условиях государственно-частного партнёрства (ГЧП). Государство в лице Фонда национального благосостояния (ФНБ) вложит 300 млрд руб. в облигации концессионера со сроком обращения 25 лет и ставкой купона 1% годовых, говорится в распоряжении правительства.

Ещё 330 млрд руб. внесут учредители компании-концессионера, рассказал на ПМЭФ-2024 первый зампред Сбербанка Александр Ве-

привлечением в проект средств НПФ.

Крупнейший вклад в финансирование ВСК будет сделан со стороны синдиката банков, возглавляемого Сбербанком. Как рассказал Александр Ведяхин, с учётом приобретения подвижного состава он превысит 1 трлн руб. «Таким образом, мы видим достаточно мощное финансирование, в котором государство не является главным финансирующим агентом», – подчеркнул банкир.

Впрочем, обязательства государства в рамках концессионного



ВИТАЛИЙ НЕВАР/ТАСС

соглашения не ограничиваются вкладом из ФНБ. Отдельно в документе определён плановый размер капитального гранта, который концедент предоставляет концессионеру для выкупа земельных участков под строительство. В 2024 году он составит 3 млрд руб., в 2025-м – 16,17 млрд руб., в 2026-м – 7,59 млрд руб. и в 2027-м – 1,76 млрд руб. Также распоряжением предусматриваются расходы федерального бюджета на выплату так называемой пла-

ты концедента. В период с 2031 по 2038 год на эти цели планируется заложить 299,4 млрд руб.

Рекомендации правительства
Документом определены и задачи ОАО «РЖД» в рамках проекта. Правда, сформулированы они в форме рекомендаций. Так, компании рекомендовано заключить с ООО «ВСМ Две столицы» соглашение о синхронизации сроков ввода инфраструктуры ВСМ на участке Крюково – Санкт-

Петербург-Главный и дополнительных железнодорожных путей на участке Москва – Крюково, строящихся за счёт инвестпрограммы РЖД. Железнодорожной монополии также рекомендовано при формировании инвестиционной программы на 2024–2027 годы предусмотреть затраты на их создание.

Кроме того, в инвестпрограмму на 2024–2028 годы предстоит заложить расходы на развитие железнодорожной инфраструктуры на

участке Санкт-Петербург – техническая станция Обухово-2 под специализированное пассажирское сообщение. Впоследствии эти объекты должны быть на возмездной основе переданы ООО «ВСМ Две столицы».

В 2024–2025 годах в инвестпрограмме ОАО «РЖД» рекомендовано предусмотреть затраты на проектирование инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного сообщения общего пользования по маршруту Москва – Санкт-Петербург. Результаты этой работы также будут переданы концессионерам на возмездной основе.

Наконец, в 2024–2028 годах ОАО «РЖД» рекомендовано заложить в инвестпрограмму расходы на разработку конструкторской документации на высокоскоростной железнодорожный подвижной состав и приобретение первых двух головных образцов высокоскоростного электропоезда.

Дело техники

Определены распоряжением правительства и технические характеристики этого поезда. Он будет состоять из восьми вагонов, вмещать не менее 400 человек и иметь предельную конструкционную скорость 360 км/ч. Время в пути между станциями Москва-Пассажирская и Санкт-Петербург-Главный составит от 2 до 2,5 часа. Условиями концессионного соглашения предусматривается закупка не менее 40 таких поездов.

Строить их будет машиностроительный холдинг «Синара – Транспортные машины» (СТМ). Как сообщили «Гудку» в компа-

нии, сейчас идёт процесс передачи конструкторской документации. По словам председателя совета директоров СТМ Александра Мишарина, уже в этом году начнётся создание первых элементов высокоскоростного электропоезда.

Контрагентами СТМ по этому проекту выступят более 150 поставщиков, из которых крупнейшим будет Трансмашхолдинг. Он готов поставлять тормозные диски, санитарные комплексы, межвагонные переходы, элементы интерьера, системы обеспечения микроклимата. Другие производители обеспечат проект микропроцессорными системами управления, элементами тягового привода, тормозными резисторами и другими необходимыми компонентами.

Специально под проект ВСМ в Верхней Пышме на площадке «Уральских локомотивов» начато строительство двух производственных корпусов общей площадью 60 тыс. кв. м. На период 2025–2026 годов запланирована поставка оборудования. «Текущие работы мы ведём за счёт собственных средств, а в дальнейшем рассчитываем получить льготное заёмное финансирование. Надо понимать, что это проект масштаба страны, он требует существенных инвестиций, и мы работаем над тем, чтобы получить финансирование под проект в III квартале 2024 года», – говорит Александр Мишарин.

Выгодное вложение

Кумулятивный эффект от реализации проекта строительства ВСМ

Москва – Санкт-Петербург для экономики страны составит 15–25 трлн руб., считает президент Национального центра перевозок и инфраструктуры Павел Иванкин. При масштабировании проекта эффект, по оценке эксперта, может достичь 40 трлн руб.

Как отмечается в сообщении ЗАО «Лидер», магистраль между двумя столицами «является первым этапом масштабного проекта по охвату России сетью высокоскоростных железнодорожных магистралей».

Следующими этапами могут стать дороги в южном (на Адлер), восточном (на Екатеринбург), юго-восточном (на Рязань) и западном (на Минск) направлениях. Ранее Владимир Путин также говорил о возможности строительства ВСМ Москва – Казань.

Банки готовы финансировать на принципах ГЧП и эти проекты. По словам Александра Ведяхина, главное условие, которое делает выгодным привлечение частного финансирования, – это наличие «хорошего денежного потока», который должен составлять 40–50% от вложений государства. В противном случае имеет смысл строить напрямую за счёт госбюджета и не переплачивать банкам проценты, полагает он.

«Транспортная инфраструктура хорошо отвечает этим требованиям. Поэтому мы будем просить государство гораздо больше рассматривать применение ГЧП, чтобы мы действительно могли ускорить развитие нашей инфраструктуры», – подчеркнул Александр Ведяхин.

ДМИТРИЙ КОПТЕВ

Кумулятивный эффект от реализации проекта строительства ВСМ Москва – Санкт-Петербург для экономики страны составит 15–25 трлн руб.



Точка сингулярности

Какие тренды уже совсем скоро изменят нашу жизнь

Развитие новых технологий достигло небывалой прежде скорости и открывает всё больше возможностей для человечества. Успеть своевременно применить их – задача, которая сейчас стоит практически перед каждым бизнесом. За какими технологиями будущее, разобрался «Пульт управления».

Искусственный интеллект

Самым ярким и обсуждаемым флагманом инноваций сейчас можно назвать искусственный интеллект (ИИ). Фактически он уже превратился в один из самых значимых инструментов мирового развития.

«По самым скромным оценкам, в горизонте до 2030 года вклад в ежегодный прирост ВВП от использования технологий ИИ может составить от 1,1% ежегодного прироста до 2%. И это очень сбалансированные оценки для российской экономики, которые соответствуют очень умеренным мировым экспертным оценкам», – отмечает заместитель председателя Правительства РФ Максим Акимов.

ИИ стремительно преобразует нашу бытовую реальность, становится её неотъемлемой частью.

Например, уже осенью владельцы последних моделей iPhone смогут оценить генеративный ИИ, интегрированный непосредственно в мобильную операционную систему iOS 18.

Однако телефоны – это лишь часть инноваций. ИИ охватывает намного

больше сфер жизни и превращается в ключевой элемент новой экономической и социальной реальности.

«ИИ – это, наверное, самая важная тема для жизни нашей страны, для экономики это уж точно одно из самых важных и перспективных сейчас направлений. Мы сейчас проходим точку сингулярности, когда все технологии с очень большой скоростью меняются. Всё чаще ведущие эксперты говорят о создании сильного ИИ. Говорили, он появится через десять лет, потом – в этом десятилетии, а недавно Илон Маск написал, что сильный ИИ появится в следующем году. Технологии к нам приближаются с космической скоростью, какой раньше не было», – сообщает заместитель председателя Правительства РФ Дмитрий Чернышенко.

«Давайте посмотрим, как развивалось внедрение ИИ в организациях. В первую очередь стали внедрять практически везде чат GPT. И мы сейчас видим, что 72% организаций это сделали. Думаю, что в 2025 году это будет уже 90% плюс, а те, кто не внедрил, просто уйдут с рынка», – считает заместитель председателя правления ПАО «Сбербанк» Александр Ведяхин.

ИИ активно применяется и в ОАО «РЖД». У холдинга десятки проектов в этой области. Уже сейчас ИИ занимается, например, нормированием труда, ищет дефекты на рельсах и контролирует риски при проведении опасных работ. Применяется он и при взаимодействии с клиентами – более половины всех обращений обрабатывается роботами на основе речевых сервисов.

Цифровизация



123RF/LEGION-MEDIA

«Рассчитываем, что к 2030 году в основе фактически каждого бизнес-процесса будет лежать элемент искусственного интеллекта. Это поможет повысить эффективность наряду с роботизацией», – прогнозирует заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Евгений Чаркин.

Электронный документооборот

Бумажные носители постепенно уходят в прошлое. И если в вопросах книг ещё существуют дискуссии на эту тему, то в области документооборота особой полемики уже не наблюдается. По словам Евгения Чаркина, в РЖД в 2023 году

на треть увеличилось количество юридически значимого электронного документооборота, и дальше будем видеть ещё больший переход на безбумажное взаимодействие.

Стоит отметить, что за эту перспективу выступает и государство.

«Недавно смотрел структуру входящих документов в Минцифры. Увидел, что 20% документов бизнес отдаёт нам в бумажном виде – это запросы, переписка по контрактам, отчётность по контрактам, всевозможные уточнения. Сейчас мы прорабатываем инициативу и с определённой даты следующего года предложим запретить обращение бизнеса в структуры, связанные с государством, в любом виде, кроме электронного», – заявил министр цифрового развития, связи и массовых коммуникаций РФ Максуд Шадаев.

ся к глобальным международным западным платформам», – считает заместитель министра транспорта РФ Дмитрий Баканов.

В частности, Минтранс планирует создать платформу по осуществлению пассажирских перевозок, которая будет состоять из федеральной навигационно-информационной системы, системы контроля пассажирских перевозок, отраслевой системы управления данными и автоматизированной информационной системы управления льготными и субсидированными перевозками.

Другое стратегическое цифровое решение – национальную систему управления ресурсами (СУР) – сейчас разрабатывает ОАО «РЖД». Уже в скором будущем она должна заменить ERP-системы иностранного производства. СУР поможет крупным организациям эффективно управ-

Стратегическое цифровое решение – национальную систему управления ресурсами – сейчас разрабатывает ОАО «РЖД». Уже в скором будущем она должна заменить ERP-системы иностранного производства

Независимые цифровые платформы

В России тренд на технологический суверенитет обозначен с нескольких сторон. О нём идёт речь в национальных целях развития на период до 2030 года и на перспективу до 2036-го. Обеспечение технологической независимости – один из главных векторов развития цифровой экономики.

В этом контексте особую роль играют национальные цифровые платформы, с помощью которых можно будет создать основу для дальнейшего взаимовыгодного взаимодействия с миром.

«На ближайшие годы мы в хорошем смысле слова обречены создавать свои решения и не рассчитывать на то, что обратно подключим-

лять производством, трудовыми ресурсами, финансами и активами.

Стоит отдельно отметить, что тренд на развитие независимых цифровых платформ касается не только производственных процессов. Он также затрагивает и многие другие аспекты нашей жизни.

«Наша задача – чтобы доля российских платформ в общей структуре потребления росла. Впервые экосистема VK по доле мобильного трафика обогнала YouTube. Это очень хороший результат работы. Наша цель как государства – создавать дальше такие стимулы, чтобы платформы развивались», – подчёркивает Максуд Шадаев.

АЛЕКСЕЙ АЛЕЕВ

В горизонте до 2030 года вклад в ежегодный прирост ВВП от использования технологий ИИ может составить от 1,1% ежегодного прироста до 2%. И это очень сбалансированные оценки для российской экономики



МАКСИМ ЧИРКСТ



АЛЕКСАНДР САВЕРКИН/ИД «ГУДО»

Из вуза на работу

Работодатели должны быть вовлечены в процесс подготовки кадров

Недостаток квалифицированных кадров является одним из ключевых ограничений развития бизнеса. Рекордно низкая безработица и стремительные технологические изменения требуют трансформации системы подготовки сотрудников и активного вовлечения в этот

процесс работодателей и профессиональных сообществ. Об этом шла речь во время сессии «Квалификация будущего: рынок труда и перспективные задачи подготовки кадров в условиях технологических изменений» на ПМЭФ-2024, в которой приняли участие представители власти, высших учебных заведений и крупных работодателей – ОАО «РЖД», ПАО «Аэрофлот», ПАО «Северсталь».

Безработица всего 2,6%

Уровень безработицы в России достиг нового исторического минимума и составил 2,6%. При этом уже сейчас в стране наблюдается кадровый голод. При этом министр труда и социальной защиты РФ Антон Котяков отметил, что потребность в кадрах к 2030 году оценивается в 2,4 млн человек, в основном это специалисты рабочих профессий.

Президент Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП) Александр Шохин подчеркнул, что недостаток квалифицированных кадров вышел на первое место среди ключевых ограничений развития бизнеса. Во время опроса, проведённого РСПП в 2023 году, этот фактор упомянули представители более двух третей компаний.

«Обучение, повышение квалификации и переподготовка кадров сегодня входят в число наиболее значимых мер повышения производительности труда. Так ответили почти 90% опрошенных. В этих условиях возрастают требования к механизмам непрерывного образования на производстве, развитию корпоративных университетов, участию работодателей в разработке образовательных программ в вузах и колледжах. В этой работе компаниям и системе образования должны помочь налоговые стимулы и меры государственной поддержки», – сказал Александр Шохин.

«Мы понимаем, что нам необходимо максимально эффективно подходить к подготовке тех кадров, которые сегодня требуются экономике. Именно поэтому мы совместно с представителями бизнеса активно работаем над синхронизацией образовательных и профессиональных стандартов», – отметил Антон Котяков. По его словам, показатель трудоустройства выпускников достигает 85% в тех вузах, которые сотрудничают с работодателями, тогда как в учебных заведениях, которые не имеют чёткой ориентации



на конкретные компании, показатель трудоустройства составляет 50%.

Профстандарты требуют изменений

Минтруд планирует изменить профессиональные стандарты с учётом потребностей работодателей.

«Планируем трансформацию профессионального стандарта в двухкомпонентный профстандарт: первая часть будет константной, отвечающей фундаментальным, общим знаниям человека, вторая часть – более маневренной, оперативно меняющейся, соответствующей тем технологиям, которые использует конкретное предприятие, конкретное рабочее место. Эту работу мы с коллегами начали», – сказал Антон Котьяков. По его словам, блок программы «Профессионалитет» и высшее образование именно с точки зрения образовательного процесса найдут своё отражение в нацпроекте «Молодёжь и дети», а в национальном проекте «Кадры» будет определяться кадровая потребность для формирования контрольных цифр приёма.

«Основная идеология сегодня: жёстким образом связать прогноз рынка труда с формированием контрольных цифр приёма как для среднего профессионального образования, так и для высшего. Одним из блоков нацио-

нального проекта «Кадры» будет продолжение нашей стратегии серьёзной трансформации служб занятости на территории нашей страны. Сегодня порядка 30% центров занятости уже модернизированы, порядка 20 тыс. человек мы уже обучили, до конца года планируем обучить ещё 6 тыс. человек», – сказал Антон Котьяков.

Привлечение персонала

Своим опытом работы с образовательными учреждениями во время сессии поделились сами работодатели.

«Сегодня рынок труда меняется. Наблюдается острый дефицит кадров, который наша компания как крупнейший работодатель напрямую ощущает на себе. Наибольший кадровый голод холдинг испытывает на Восточном полигоне. Это требует от нас нового взгляда на кадровую политику», – отметил заме-

Опыт коллег

Генеральный директор компании «Северсталь» Александр Шевелёв отметил, что в ситуации дефицита кадров необходим комплексный подход. Он рассказал, что за 2023 год 95% сотрудников «Северстали» прошли курсы обучения. У компании есть инженерные классы в Череповце, где углублённо преподаются профильные предметы. Кроме того, «Северсталь» поддерживает федеральный проект «Профессионалитет». «Сокращаются сроки обучения по ряду ключевых профессий, – рассказал он. – Также мы увеличиваем число женщин, которые работают на наших горно-металлургических предприятиях».

О сокращении сроков обучения говорил и заместитель генерального директора по персоналу и организационному развитию ПАО «Аэрофлот» Илья Перфильев. Он подчеркнул, что в этом году будет достигнут очередной исторический максимум по пассажирским

Основная идеология сегодня: жёстким образом связать прогноз рынка труда с формированием контрольных цифр приёма как для среднего профессионального образования, так и для высшего

ститель генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрий Шаханов.

Для привлечения и удержания сотрудников в компании принимается ряд мер: взаимодействие с учебными заведениями (такая работа обеспечивает ежегодный приток в холдинг около 8 тыс. выпускников), участие в федеральных профориентационных программах, таких как «Большая перемена», «Билет в будущее», сотрудничество с движением «Российские студенческие отряды», непрерывная поддержка уровня квалификации работников, а также повышение привлекательности и конкурентоспособности РЖД на рынке труда. «Мы договорились с вузами, чтобы и практика, и студотряды были круглогодичными, а не только в летний период. В этом году 18 тыс. студентов будут работать на объектах РЖД, из них более 3 тыс. едут на Восточный полигон», – сказал Дмитрий Шаханов.

перевозкам в мире. «Наши пилоты всегда были востребованы на мировых рынках, иностранные компании с удовольствием переманивают наших высококвалифицированных работников. В 2026 году мы начнём получать новые типы воздушных судов российского производства, что потребует от нас ещё большего количества пилотов, причём готовых, опытных. Нам нужен будет ещё поток кандидатов для переучивания», – поделился Илья Перфильев. Для этого «Аэрофлот» возобновил программу по переподготовке на тип самолёта в институте. «Программа занимает после института порядка 9 месяцев. Если мы начинаем переучивание на тип самолёта уже внутри пятого курса, то сокращаем этот срок на три месяца. Это позволяет нам быстрее вводить в строй готовых вторых пилотов после института», – отметил он.

Виктория Гаджиева

Потребность в кадрах к 2030 году оценивается в 2,4 млн человек, в основном это специалисты рабочих профессий. Необходимо максимально эффективно подходить к подготовке тех кадров, которые сегодня требуются экономике



Константин БУЯНИН,
ЗАМЕСТИТЕЛЬ ДИРЕКТОРА
КОРПОРАТИВНОГО
УНИВЕРСИТЕТА РЖД



КОРПОРАТИВНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ РЖД

Ход мысли

Стратегические сессии необходимы бизнесу

В ОАО «РЖД» растёт спрос на проведение стратегических сессий. В 2023 году по запросам железнодорожников командой Корпоративного университета РЖД было организовано свыше 30

се션ных мероприятий. В текущем году этот формат также остаётся востребованным. Заместитель директора Корпоративного университета РЖД Константин Буйанин рассказал «Пульту управления», какие вопросы эффективно решают современные форматы группового взаимодействия, как часто стратсессии нужны бизне-

су и производству и о чём должен знать заказчик, обращаясь к архитекторам коммуникационных процессов – фасилитаторам (англ. facilitator, от лат. facilis «лёгкий, удобный» – специалист, обеспечивающий успешную групповую коммуникацию, соблюдение правил встречи, её процедуры и регламента).

Поиск нужных решений

– Мы часто слышим термин «стратегическая сессия». Такое название могут дать и совещанию, и тимбилдингу, и встрече для разговора по душам. Давайте внесём ясность: что это за мероприятие, какова его цель и для кого оно предназначено?

– Формат стратегической сессии – это особая механика обсуждений, где модераторы групповых коммуникаций с помощью профессиональных инструментов помогают участникам пройти все стадии, необходимые для принятия согла-

– Практика показала: область использования формата стратегических сессий в РЖД становится шире. Его применяют не только для целеполагания и поиска компромиссных решений, но и в случаях, когда необходимо получить качественный срез мнений о развитии сервисов компании, провести оптимизацию производственных процессов, установить регламент взаимоотношений с партнёрами внутреннего и внешнего контура, прийти к единому мнению в ситуациях, связанных с пересечением интересов.

фактор наглядно иллюстрирует эффективность формата как инструмента перспективного планирования и управления коллективом или ситуацией.

– К чему должен быть готов руководитель, который обратился в Корпоративный университет РЖД с запросом на организацию стратегической сессии?

– Каждое сессионное мероприятие уникально с точки зрения ожиданий заказчика, характеристик продукта, ситуации и состава участников. Для нас, организаторов, не существует универсальных

Успех стратегической сессии во многом зависит от объёма, качества и достоверности информации, которую руководитель предоставит организаторам, от его готовности к диалогу на этапе подготовки и открытости в процессе проведения сессии

сованных решений. Совместная мыслительная работа в сопровождении модераторов позволяет сформулировать или актуализировать стратегию развития бизнеса, договориться о совместных шагах и выработать общее понимание процессов. Идеи и выводы, полученные в ходе такого группового взаимодействия, могут использоваться годами, масштабироваться, адаптироваться для других продуктов или подразделений.

– С какими запросами подразделения РЖД обращаются в Корпоративный университет РЖД? Меняются ли потребности?

Например, в ходе стратегической сессии «Генерация идей для устойчивого роста и развития компании» с участием представителей кадровых блоков филиалов и дочерних обществ ОАО «РЖД» нам удалось сформулировать подходы к работе, понятные и приемлемые для каждой из сторон дискуссии.

Часто руководители, которые становятся приглашёнными участниками стратегических сессий, в дальнейшем обращаются к нам, чтобы организовать подобное мероприятие уже для решения задач своих подразделений. Этот

подход. Поэтому, принимая решение провести стратегическую сессию, необходимо помнить: это конкретное мероприятие не будет таким, «как у смежников», или таким же, «как в прошлый раз». Выбор инструментов всегда будет индивидуальным.

Основное, к чему стоит подготовиться заказчику, – это максимальная вовлечённость в мероприятие на всех этапах. Успех стратегической сессии во многом зависит от объёма, качества и достоверности информации, которую руководитель предоставит организаторам, от его готовности к диалогу на



этапе подготовки и открытости в процессе проведения стратегической сессии. Активное взаимодействие управленца с организаторами, участие в обсуждениях – залог эффективности нашей совместной работы и достижения поставленных целей.

– Как строится работа профессиональных организаторов стратегических сессий?

– Проведение стратегической сессии – это управление командной дискуссией, поддержание определённого тона, атмосферы коммуникации, контроль тайминга, а также соблюдение правил диалога, равновесности включения участников, организация пространства, разрешение непредвиденных ситуаций в моменте.

После сессии, если это необходимо заказчику, мы переводим результаты работы группы в цифровой формат. Обсуждаем с заказчиком результаты проведённой работы с точки зрения соответствия поставленным задач и полученных результатов. Таким образом, чтобы организовать эффективную

стратегическую сессию, следует понимать задачи, уметь собрать текущий контекст, спроектировать архитектуру сессии, конструктивно провести группу через серию последовательных дискуссий, важным этапом которых является профессиональная работа с возражениями сторон.

Кроме того, нужно сделать так, чтобы все в равной степени могли поучаствовать в создании стратегии, а также провести анализ результатов и запланировать последующую работу над реализацией стратегии.

Нужный результат определяет формат

– Какие виды сессий Корпоративный университет РЖД может предложить железнодорожникам?

– Можно выделить несколько направлений. Первое – непосредственно сама стратегическая сессия. Она будет эффективна в ситуациях, когда происходит слияние или реформирование подразделений; в коллективе

предстоят изменения. Также это инструмент планирования, определения горизонтов развития и распределения обязанностей.

Второе направление – коммуникационная сессия, это ещё один формат взаимодействия, который можно интегрировать в рабочие процессы для достижения наилучшего результата в тех случаях, когда необходимо провести конструктивный обмен мнениями, внести корректировки в утверждённый план действий, получить обратную связь о новом продукте или технологическом процессе.

И сравнительно новый, очень интересный формат с большим потенциалом применения – костровая сессия. В частности, он позволяет конструктивно решать спорные или даже конфликтные ситуации как внутри коллектива, так и на внешнем контуре.

– Когда вы говорите «костровая сессия», возникают самые разные ассоциации. А о чём это на самом деле?

– Костровая сессия – это дизайнерский подход к организации

неформальных коммуникаций в рабочем коллективе, который благодаря созданию особой атмосферы позволяет добиться от участников максимальной открытости и вовлечённости. Это своего рода «совет племени», на котором происходит обмен опытом, неформальное обсуждение идей, разбор сложных ситуаций и межличностных конфликтов.

Для того чтобы костровая сессия состоялась, недостаточно погасить свет и создать имитацию пламени. У неё есть свой регламент и инструменты взаимодействия с участниками, которыми владеют профессиональные модераторы.

– Расскажите о команде, которая работает в Корпоративном университете РЖД для проведения стратегических сессий.

– В университете сформировалась сильная внутренняя экспертиза в работе фасилитаторов. Об этом говорят в том числе высокие оценки статусных профессиональных сообществ. Так, в 2022 году наша коллега Наталья Манько завоевала звание «Лучший корпоративный фасилитатор» на конкурсе Ассоциации фасилитаторов. Четыре сотрудника нашей команды являются сертифицированными практикующими фасилитаторами по технологии PitPoint, это техника модерации, основанная на применении простых и быстрых способов визуализации. Сейчас разрабатывается российская сертификация, мы уже готовимся её пройти.

Совсем недавно Евгений Марченко, преподаватель Центра развития навыков персональной эффективности нашего универ-

ситета, стал победителем в номинации «Опытный бизнес-тренер» XIX Всероссийского конкурса «Тренерское мастерство». Экспертиза, методический фундамент и профессиональные подходы Корпоративного университета РЖД по праву были признаны лучшими.

Фасилитаторов Корпоративного университета можно охарактеризовать так: максимально клиентоориентированы в общении с заказчиком и человекоориентированы в работе с участниками сессий. Наши сильные стороны – способность быстро переключаться от одного инструмента коммуникаций к другому, глубокая погружённость в отраслевую спец-

ифику РЖД и многократно подтверждённый уровень профессионализма.

– Сегодня уже можно говорить о тенденциях 2024 года? Какие запросы востребованы сейчас?

– По-прежнему пользуются спросом темы технологических трансформаций, краткосрочного и среднесрочного планирования с учётом изменений экономической, социальной и международной повестки. Возможно, увеличится количество запросов на межотраслевые сессии, в рамках которых подразделениям предстоит найти алгоритмы эффективного взаимодействия с партнёрами внешнего контура. **ПУЛЬТ**

БЕСЕДОВАЛА ИРИНА ИВАНОВА



Область использования формата стратегических сессий в РЖД становится шире



Отраслевые школы
выходят в лидеры

Одна из задач, обозначенных в Концепции подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 года, – включение отраслевых учебных заведений в образовательные рейтинги. В настоящее время её успешно решают не только транспортные университеты, но и отраслевые школы.

Знак отличия

Образовательные рейтинги во многом являются показателями того, насколько достижения конкретного учебного заведения соответствуют вектору развития всей системы образования. Для школ такое исследование – ориентир развития, поскольку числовые параметры выражают ключевые принципы, по которым оценивается их работа.

В разное время отраслевые школы были включены в различные отраслевые и общероссийские рейтинги, среди которых «Школа года ОАО «РЖД», «500 лучших образовательных организаций страны», «100 лучших школ России» и другие.

Так, например, в 2019 году школа-интернат № 22 ОАО «РЖД» из города Улан-Удэ (ныне – частное общеобразовательное учреждение «РЖД лицей № 10») победила в номинации «Лучшая школа-интернат» Всероссийского конкурса «100 лучших школ России», организатором которого выступил Независимый общественный совет, в состав которого вошли представители профильных комитетов Совета Федерации, Госдумы, а также члены Национальной ассоциации директоров школ и учителей. В 2022 году это учебное заведение, а также школа-интернат № 23 ОАО «РЖД» из Иркутской области (ныне – частное общеобразовательное учреждение «РЖД лицей № 11») также стали лауреатами Всероссийского конкурса «500 лучших образовательных организаций страны», который проводит общественно-профессиональное объединение «Невская образовательная ассамблея» совместно с Центром непрерывного образования и инноваций.

В этом году в рейтинговую копилку отраслевых школ добавилось ещё одно исследование – «Школа года – 2024». Этот всероссийский смотр-конкурс образовательных организаций проводит редакционная коллегия издательского дома «Федеральные СМИ РФ» при содействии органов исполнительной власти,



осуществляющих государственное управление в сфере образования.

«Предназначение Всероссийского смотра-конкурса образовательных организаций «Школа года» – обобщение лучших практик управления общеобразовательными организациями в современных условиях, аккумуляция передового успешного опыта работы педагогических коллективов, мотивация их к самоанализу и поиску новых направлений роста, выявление и поощрение лучших учебных заведений, – рассказали организаторы конкурса. – Это прежде всего инструмент стимуляции образовательных организаций к новым профессиональным успехам через самоанализ, который естественным путём возника-

ет при подготовке смотрового контента, через знакомство с опытом других учреждений, когда включаются механизмы конкуренции. Конкурс должен стать одним из эффективных общероссийских инструментов по созданию модели школы будущего. Через обобщение и тиражирование лучших образовательных практик можно ускорить процесс внедрения наиболее важных инноваций в учебный процесс».

В этом году участие в смотре-конкурсе приняли более 5 тыс. школ России. На первом этапе конкурсанты презентовали свои достижения специальной комиссии и посетителям конкурсного сайта. На втором этапе смотра-конкурса презентации учебных заведений оценивало

Конкурс должен стать одним из эффективных инструментов по созданию модели школы будущего. Через обобщение и тиражирование лучших образовательных практик можно ускорить процесс внедрения наиболее важных инноваций в учебный процесс

В своей работе гимназия опирается на знания, опыт, традиции отечественной педагогики. Закладываем основу кадрового резерва, который способен принимать вызовы нового дня. Вместе мы создаём будущее индустрии транспорта

конкурсное жюри – оно определило 100 школ-финалистов. Далее по результатам голосования членов наблюдательного совета конкурса и авторизованных посетителей, а также с учётом данных Рособнадзора победителями были признаны 35 образовательных учреждений, в том числе гимназия Российского университета транспорта (МИИТ).

Путь к победе

На первом этапе конкурса гимназия РУТ (МИИТ) подготовила видеоролик, в котором было отмечено, что ежегодно 15–20% выпускников-гимназистов награждаются медалями «За особые успехи в учении». Кроме того, обучающиеся регулярно принимают участие в конкурсах профессионального мастерства, занимая призовые места. Ребята занимаются с преподавателями из транспортных и политехнических вузов, а также техникумов и колледжей. Вместе они отрабатывают инженерные задачи, осваивают технологии будущего (робототехнику, лазерные технологии, конструирование и пилотирование беспилотных летательных аппаратов). Среди партнёров учебного заведения ведущие предприятия отрасли. В частности, вместе со специалистами АО «Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта» (ВНИИЖТ) гимназисты создают актуальные проекты для развития транспортной отрасли.

Напомним, что с 2021 года гимназия РУТ (МИИТ) является опорной школой ОАО «РЖД», что подразумевает раннюю профильную подготовку старшеклассников по всей стране.

В отраслевых школах ребята знакомятся с перспективами карьеры на железнодорожном транс-

порте и получают высокий уровень подготовки по техническим предметам, необходимым для поступления в отраслевые учебные заведения. Опорные школы компании дают базу современного инженерного образования. Для ребят разработана образовательная программа «Страна железных дорог», в которой принимают участие в том числе обучающиеся 8–11-х классов гимназии РУТ (МИИТ).

«Руководить гимназией транспортного университета – это как возглавлять большую и дружную семью. Важно понимать и чувствовать потребности каждого, верно ставить цели и вовлекать всех в процесс их достижения. В своей работе мы опираемся на знания, опыт, традиции отечественной педагогики. Мы закладываем основу кадрового резерва, который способен принимать вызовы нового дня. Вместе мы создаём будущее индустрии транспорта», – отметила директор гимназии РУТ (МИИТ) Оксана Мирушина.

«Гимназия Российского университета транспорта – это не просто школа при вузе. Генетически она вписана в транспортную отрасль, в кровеносную систему России», – подчеркнул первый проректор РУТ (МИИТ) Владимир Тимонин.

В этом году учебному заведению исполнилось 75 лет. В ходе торжественного мероприятия директор Административного департамента Минтранса Константин Пашков сказал: «Гимназия является базовым центром для общеобразовательных учреждений транспорта в сфере реализации современных педагогических технологий, воспитывает в будущих транспортниках позитивный взгляд на мир и активную жизненную позицию».

Иллюстрация

Юлия Антич



Верное направление

Отраслевые вузы готовят востребованных айтишников

Согласно результатам недавнего исследования Ассоциации предприятий компьютерных и информационных технологий, к 2030 году потребность России в IT-кадрах составит 3,5 млн человек (в том числе 2,2 млн работников с высшим образованием). Особенно высокими темпами будет расти потребность в специалистах по разработке ап-

паратных и программно-аппаратных решений. Университеты уже реагируют на кадровый запрос отраслей, оперативно обновляя существующие и открывая новые IT-программы. В эту работу включены и транспортные вузы.

Подготовка цифровых кадров – важный приоритет государственной поддержки IT-отрасли. «Одна из задач на перспективу – это подготовка кадров для трансформации секторов экономики. Уже в ближайшее время

надо нарастить выпуск инженеров по автоматизации и роботизации производства. Активнее привлекать компании к участию в обучении по IT-направлениям в вузах», – подчеркнул председатель Правительства РФ Михаил Мишустин в ходе IX конференции «Цифровая индустрия промышленной России» (ЦИПР 2024), прошедшей в конце мая в Нижнем Новгороде.

Чтобы заинтересовать абитуриентов IT-сферой, Министерство науки и высшего образования РФ в эту

приёмную кампанию увеличило количество бюджетных мест на соответствующие программы подготовки. Так, например, по направлению «Информатика и вычислительная техника» выделено на 416 мест больше, чем в прошлом году. Также больше бюджетников появится по направлениям «Информационная безопасность» и «Электроника, радиоэлектроника и системы связи».

«Наибольший рост числа бюджетных мест произойдёт по программам подготовки инженеров – их станет на 2281 больше. Это позволит усилить кадрами обеспечение технологического суверенитета – приоритетной задачи, поставленной президентом», – отметил ранее вице-премьер Дмитрий Чернышенко.

Отраслевые вузы при поддержке транспортных компаний – партнёров разрабатывают программы подготовки профильных IT-специалистов.

Так, например, кафедра «Экономика, организация производства и менеджмент» Института экономики и финансов РУТ (МИИТ) в этом году открыла набор для обучения по краткосрочной программе «Процессная аналитика и моделирование бизнес-процессов». По ней будут готовить специалистов, способных внедрять цифровые трансформации в производственную сферу. Обучение включает изучение практик моделирования бизнес-процессов с использованием отечественных цифровых платформ. Студенты ознакомятся с международными стандартами и методологией управления бизнес-процессами, сформируют компетенции в бизнес-моделировании с использованием цифровых технологий и приобретут навыки анализа и проектирования. По итогам обучения выпускники получают свидетельство о повышении квалификации.

Также в мае этого года РУТ (МИИТ) заключил соглашение о сотрудничестве с IT-компанией DM Solutions с целью запуска факультативных образовательных программ, нацеленных на развитие профессиональных навыков в области информационных технологий. В частности, уже реализуется курс «Разработка RPA и OCR-решений», на котором слушатели приобретают навыки роботизации бизнес-процессов (RPA) и потокового распознавания текстов (OCR), используя передовые российские платформы, входящие в единый реестр отечественного ПО – Primo.RPA и ContentCapture.



123RF/LEGION-MEDIA

В Уральском государственном университете путей сообщения также запущены новые цифровые программы, первые выпуски по которым состоятся в 2025 году. Первая программа – «Технология транспортных процессов» (профиль «Цифровой транспорт и логисти-

ка»). Обучение направлено на подготовку специалистов руководящего и управленческого состава в сферах организации перевозочного процесса, систем управления перевозками, организации логистического взаимодействия видов транспорта и цифровых

Уже в ближайшее время надо нарастить выпуск инженеров по автоматизации и роботизации производства. Активнее привлекать компании к участию в обучении по IT-направлениям в вузах

решений. Вторая программа – «Управление персоналом» (профиль «Управление персоналом в цифровой среде»). По ней готовят специалистов в сферах информационно-аналитического обеспечения и оперативного управления персоналом. Студенты изучают принципы и методы управления персоналом, основные аспекты цифровой трансформации и их влияние на компании и сотрудников.

IT-программы активно разрабатывают и транспортные вузы – участники программы стратегического академического лидерства «Приоритет-2030». Так, например, в рамках проекта «Цифровые кафедры» Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I реализует такие программы профессиональной

ставление о бизнес-процессах предприятия, а также о возможностях их автоматизации в цифровой экосистеме 1С); «Менеджмент цифровых продуктов» (программа подходит для тех, кто хочет понимать особенности создания, продвижения и получения прибыли от цифровых продуктов).

РУТ (МИИТ) в рамках программы «Приоритет-2030» в этом учебном году запустил новую бакалаврскую программу «Технологии искусственного интеллекта в транспортных системах». По ней уже начали готовить специалистов, которые будут способны разрабатывать бизнес-приложения любой сложности, веб-сервисы и мобильные приложения с применением искусственного интеллекта. В разработке учебной программы участвовали ведущие эксперты и практи-

В условиях активно развивающихся компьютерных технологий специалисты, способные разрабатывать новые цифровые продукты и сервисы для решения задач транспортной отрасли, крайне востребованы

переподготовки в IT-области, как «Интеллектуальные технологии на железнодорожном транспорте» (цель – обучение проектированию систем искусственного интеллекта и их использование на железнодорожном транспорте); «Технологии Интернета вещей» (слушатели получают навыки практической работы с микропроцессорной техникой, телекоммуникационными устройствами, датчиками и исполнительными механизмами); «Маркетинг и коммуникации в цифровой среде» (помимо изучения принципов работы разнообразных интернет-ресурсов студенты научатся использовать искусственный интеллект в своей работе); «Системы автоматизированного проектирования для транспортной отрасли» (цель программы – изучение работы различных систем проектирования отечественного производства); «Автоматизация бизнес-процессов средствами платформы 1С:Предприятие» (программа даёт пред-

кующие специалисты в области образования, транспорта и IT.

«В условиях активно развивающихся компьютерных технологий специалисты, способные разрабатывать новые цифровые продукты и сервисы для решения задач транспортной отрасли, крайне востребованы. Новая программа отвечает вызовам времени и построена на принципах проектного обучения в тесном контакте с экспертами-практиками из индустрии. Студенты осваивают языки программирования, учатся работать с базами данных, настраивают веб-сервисы и многое другое», – отметила руководитель стратегического проекта «Нейротехнологии, искусственный интеллект и предикативная аналитика для транспорта и логистики», реализуемого РУТ (МИИТ) в рамках программы «Приоритет-2030», Вероника Нутович.

ПУЛЕТ

Юлия Антис



Как наладить работу с людьми разного возраста

В каждой компании работают люди разных поколений. Все они по-своему уникальны и обладают определёнными преимуществами и способностями. В чём особенности каждого поколения и как выстроить с ними грамотную работу, разбирался «Пульт управления».

По словам нейропсихолога Марины Винберг, каждое поколение обладает своими характеристиками и предпочтениями, которые необходимо учитывать для создания эффективной и гармоничной рабочей среды.

В настоящее время на рынке труда представлены три поколения: X, Y, Z.

Поколение X (родившиеся в 1965–1980 годах)

Это поколение привыкло к традиционным методам коммуникации и ценит стабильность в корпоративной среде. «Для успешной работы с ними важно предоставить чёткие цели и ожидания, а также возможности для профессионального роста. Уважение к их опыту и знанию также играет ключевую роль», – говорит Марина Винберг.

Поколение Y (миллениалы, родившиеся в 1981–1996 годах)

Представители этого поколения выросли во время стремительного развития технологий и Интернета. Для них важна гибкость в работе и сохранение ба-

ланса между карьерой и личной жизнью. «Им важны ощущение причастности к общей цели и возможность профессионального развития. Обратная связь и признание их достижений также имеют большое значение. Создавайте условия для командной работы и инноваций, чтобы миллениалы могли реализовывать свои идеи и получать удовлетворение от работы», – подчёркивает Марина Винберг.

Поколение Z (родившиеся после 1997 года)

Они привыкли к цифровым технологиям и быстрому доступу к информации. Их особенность в том, что они предпочитают общение в мессенджерах и социальных сетях. «Для эффективной работы с ними важно создать цифровую и интерактивную рабочую среду. Они ценят разнообразие и инклюзивность, а также возможность обучаться и развиваться. Поколе-

ются быть менторами. «Иксам» нужна стабильность. Они серьёзно относятся к системам учёта, таблицам, папкам. Им важно, чтобы процессы были устойчивы и структурированы», – говорит Виктория Юдина.

Психолог Эмма Райман считает, что есть несколько ключевых аспектов, которые необходимы для успешной организации работы разных поколений. В первую очередь нужно обратить внимание на индивидуальные особенности каждого поколения. Поколение X подразумевает использование традиционных методов работы. Поколение Y более открыто для инноваций и передовых технологий. Поколение Z привыкло к высокой скорости и мультизадачности. Поэтому организационная структура должна быть гибкой и адаптированной к особенностям каждого поколения.

Особое внимание нужно обратить на коммуникацию. Возможности для эффективного обмена информацией между поколениями должны быть максимально разно-

Есть нескольких ключевых аспектов, которые необходимы для успешной организации работы разных поколений. В первую очередь нужно обратить внимание на их индивидуальные особенности

ние Z стремится к быстрым результатам и признанию своих усилий, поэтому предоставление регулярной обратной связи и поощрений станет отличным стимулом», – отметила Марина Винберг.

Автор и преподаватель курсов «IT-рекрутер» и «HR-менеджер», эксперт в сфере HR и IT-рекрутинга Виктория Юдина считает, что одна и та же система мотивации для разных поколений не подходит.

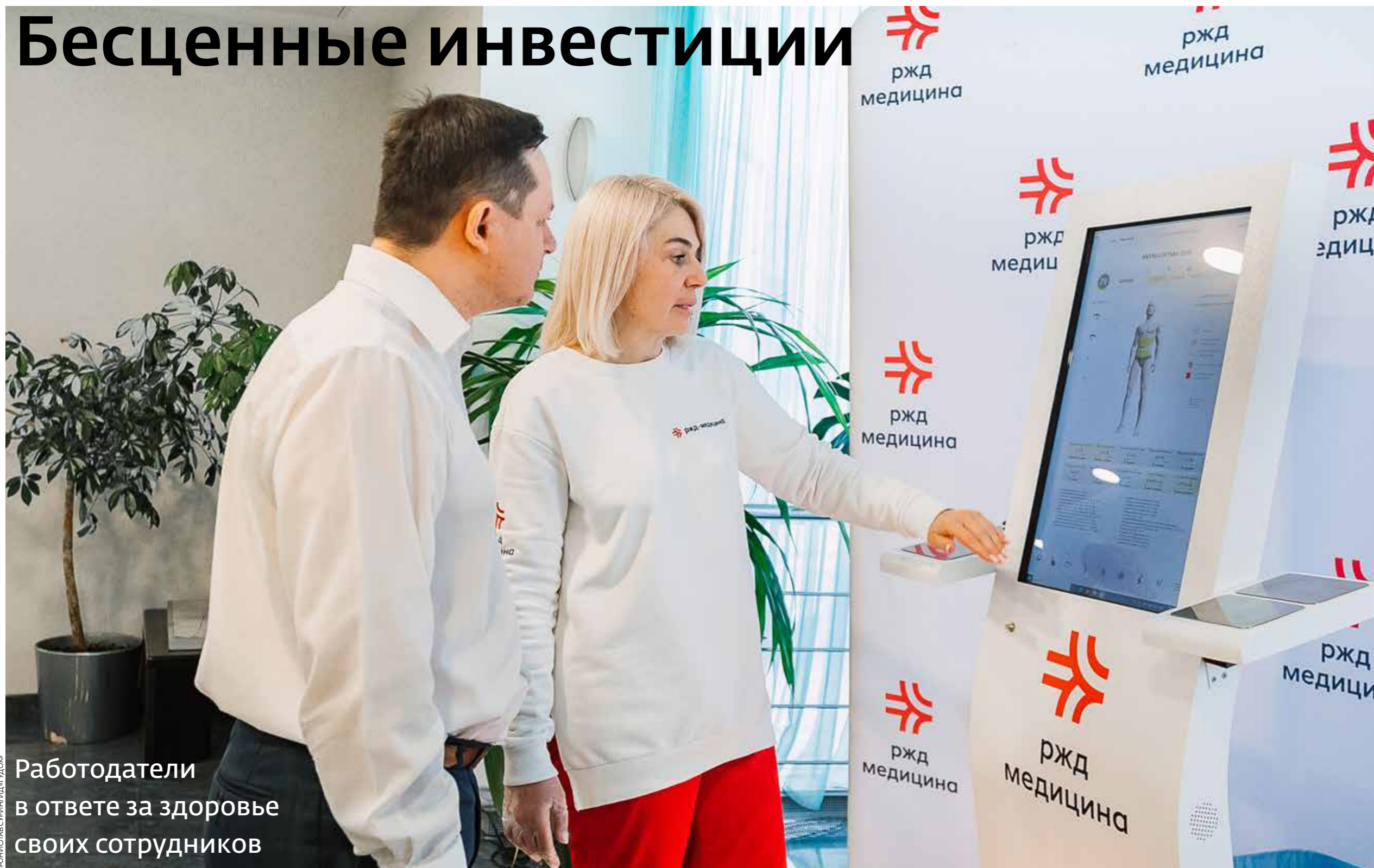
«Зумеров можно замотивировать частичной или полной удалённой работой. Также поколение Z действительно ценит новые возможности обучения. Они хотят извлекать как можно больше знаний из своей работы. Поколению Y важна корпоративная культура, в которой они будут чувствовать себя значимыми. Они очень адаптивны и умеют работать экологично. Миллениалы в основном карьеристы. Им важны поощрения и возможности роста. С большей охотой соглаша-

образными. Также важно упростить доступ к информации. Представители поколения X могут быть более привыкшими к использованию офлайн-ресурсов, таких как библиотеки или печатные материалы, в то время как поколения Y и Z чаще используют онлайн-ресурсы и готовы кочевать между разными информационными платформами. Предоставление возможности работать с данными из любого источника и в любой форме может значительно повысить эффективность работы всех поколений. Наконец, управленческий подход должен быть обоснован и адаптирован к особенностям каждого поколения. Некоторые представители X, например, часто ценят чёткую структуру и иерархию, в то время как Y и Z более склонны к самостоятельности и коллективному принятию решений. Чтобы успешно организовать работу всех поколений, важно находить баланс.

ДАРЬЯ ЧИКИРКИНА



Бесценные инвестиции



Работодатели
в ответе за здоровье
своих сотрудников

Россия рассматривает развитие отечественного здравоохранения как эффективный инструмент, способный обеспечить экономический рост и благополучие населения. Однако без поддержки работодателей государству этот вопрос не решить.

Не ДМС единым

По данным Страхового дома ВСК, каждый четвёртый житель страны при поиске работы с большей вероятностью предпочтёт вакансию с меньшей зарплатой, но с полисом добровольного медицинского страхования (ДМС). При этом только каждое шестое предприятие в России предлагает своим сотрудникам полисы ДМС.

«ДМС позволяет не только оперативно обеспечить доступность медицинской помощи и вылечить заболевание, но и сократить (в среднем на 18%) длительность больничного, снизить на 15-18% периоды отсутствия на рабочем месте из-за визита к врачу», – отмечает член совета директоров ВСК Ольга Сорокина.

По её словам, страховая защита позволяет сократить прямые издержки работодателей, связанные с простоями и вынужденным отсутствием сотрудника на рабочем месте. По оценкам Всемирной организации здравоохранения, только ментальные расстройства сотрудников приносят компаниям убытки в размере \$1 трлн в год из-за снижения продуктивности и влияния на уровень текучести кадров.

«Первое, что мы должны осознать, – это влияние компаний на здоровье своих работников и населения страны в целом, – подчёркивает начальник Центральной дирекции здравоохранения ОАО «РЖД» (ЦДЗ), руководитель сети клиник «РЖД-Медицина» Елена Жидкова. – На примере РЖД могу сказать, что мы проводим системную работу для сохранения здоровья работников компании: от первичной профилактики до возможности оказания высокотехнологичной медицинской помощи».

По её словам, ДМС – важная часть социального пакета, за счёт чего можно привлекать и удерживать персонал.



АЛИНА ЕМЕЛЬЯНОВА/ИД «ГУДКА»

«Однако в ОАО «РЖД» помимо этого есть и множество различных комплексных программ. Это и программы борьбы с сердечно-сосудистыми заболеваниями, и с онкологией, программа здорового образа жизни и, конечно, собственная программа диспансеризации, которая шире по количеству обследований и исследований».

Такой подход даёт реальный результат. «Если говорить в цифрах, то у нас показатель смертности среди работников компании более чем в два раза ниже в сравнении с трудоспособным населением России.

Также у нас в разы ниже смертность от болезней системы кровообращения и новообразований. И в этом году совместно с Институтом демографии ВШЭ мы посчитали ожидаемую продолжительность жизни наших работников, и она выше на 2,2 года – 75,7 года (России – 73,5)», – сказала Елена Жидкова.

Приём на БАМе

Вопросы качества и доступности медицинской помощи особенно остро стоят на Дальнем Востоке. Без развитого здравоохранения невозможно привлечь

ДМС позволяет не только оперативно обеспечить доступность медицинской помощи и вылечить заболевание, но и сократить (в среднем на 18%) длительность больничного, снизить на 15–18% периоды отсутствия на рабочем месте из-за визита к врачу

и удержать персонал. Для ОАО «РЖД» это крайне актуально.

«Как и 180 лет назад, наши работники продолжают стоять на страже здоровья железнодорожников, в том числе тех, кто трудится на Байкало-Амурской магистрали. Мы обслуживаем и всё местное население. Одной из ключевых задач является развитие наших учреждений в границах БАМа. Так, только за последние два года более 900 млн руб. направлено не только на модернизацию и техническое перевооружение учреждений, но и на социальную поддержку персонала. Это и повышение заработной платы, единовременные субсидии, целевое обучение, подготовка по программам постдипломного образования, компенсация оплаты за наём жилья», – сказала Елена Жидкова, открывая сетевую школу передового опыта.

рых потрачено на различные социальные выплаты. Остальные средства направлены на приобретение оборудования и ремонт железнодорожных медицинских организаций.

«БАМ – это созвездие героев. Я считаю, что это действительно героический труд в таком непростом регионе нашей страны. Поддерживать здоровье и спасать жизни людей, жизни бамовцев – тоже героизм. Ваш труд заслуживает самого высокого внимания и уважения», – считает первый заместитель начальника ЦДЗ Сергей Алексеев.

В своём выступлении он анонсировал запуск передвижного консультативно-диагностического центра «Святой Пантелеймон», который в этом году начнёт работу на Дальнем Востоке. В составе поезда будет эксплуатироваться 14 вагонов – лаборатории, диагностические кабины, терапевтические и хирургические отделения,

Модернизация велась по трём направлениям: материальное поощрение сотрудников, ремонтные работы, обеспечение учреждений здравоохранения современным медицинским оборудованием

Школа прошла в Северобайкальске в начале июня и собрала руководителей ЦДЗ, дирекций здравоохранения Дальневосточной и Восточно-Сибирской железных дорог, главных врачей и директоров учреждений «РЖД-Медицина», расположенных в зоне БАМа, а также городов Улан-Удэ, Иркутска, Читы, Хабаровска, Комсомольска-на-Амуре и Владивостока.

Начиная с 2019 года ОАО «РЖД» были запущены программы реорганизации учреждений здравоохранения «РЖД-Медицина», расположенных в зоне Байкало-Амурской магистрали. Модернизация велась по трём направлениям: материальное поощрение сотрудников, ремонтные работы, обеспечение учреждений здравоохранения современным медицинским оборудованием. За пять лет на эти цели направлено почти 2,5 млрд руб., около 50% из кото-

а также вагоны для проживания медицинского персонала и комфортного обслуживания пациентов.

«Наша задача – сохранять и развивать медицинские учреждения в небольших и удалённых населённых пунктах», – сказал президент страны на IV Железнодорожном съезде.

Сергей Алексеев поделился планами по разработке проекта программы к празднованию 50-летия начала строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали: будут осуществлены мероприятия по проведению текущих и капитальных ремонтов, закупке медицинского оборудования и привлечению и развитию персонала.

ПУЛЬТ

Виталий Маслюк,
Анна Попова, собственный корреспондент «Гудка»,
СЕВЕРБАЙКАЛЬСК

История»



ИД «ЛУДОК»



RU.WIKIPEDIA.ORG

Вечная молодость рельсовых строк

Как железные дороги вдохновляют композиторов и поэтов

Каждый, кому довелось отправляться в путь на поезде, замечал, что стук колёс на стыках, гудки встречных составов, звуки в вагоне складываются в некую мелодию. Вероятно, именно этот ритм вдохновляет композиторов на создание музыки путешествий.

Как известно, первая пассажирская железная дорога в России была открыта 30 октября 1837 года. Она связала Санкт-Петербург с ближайшими пригородами – Царским Селом, а чуть позже, с 22 мая 1838 года, с Павловском. Общая длина этой дороги всего лишь 27 км, но событие воспринималось как настоящая сенсация.

И быстрее, шибче воли поезд мчится в чистом поле

Насколько ярким и важным явлением общественной жизни стало появление первой железной дороги, можно судить хотя бы по тому, какое влияние оно оказало на отечественную культуру. Так, летом 1840 года уже широко известный и признанный русский композитор Михаил Иванович Глинка создаёт вокальный цикл «Прощание с Петербургом» из 12 романсов на слова поэта Нестора Васильевича Кукольника. Один из них – романс «Попутная песня» – напрямую связан с железной дорогой. Надо заметить, что Глинка не был в своём творчестве «публицистом», он практически никогда не откликался на современные события

общественной жизни, предпочитая опираться на исторический или литературный материал. Таким образом, «Попутная песня» является едва ли не единственным исключением из этого правила.

Романс этот очень необычен по своей структуре – в нём композитор использует два контрастных параллельных и равнозначных ритмических и мелодических рисунка, подкреплённых текстом. Во-первых, это впечатление «публики», присутствующей на вокзале перед отправлением поезда, во-вторых, переживания лирического героя, связанные с поездкой, волнение перед предстоящей возможной или даже неизбежной, желанной и одновременно пугающей встречей. Романс сразу же стал очень популярным. Несмотря на практически 200-летний возраст, он не стал архаичным и воспринимается как очень актуальное произведение. Единственный и безусловный анахронизм в тексте романса – это употребление слова «пароход» вместо «паровоз». Но уж таковы были тогда нормы языка, эти слова были полноправными синонимами.

Музыка на вокзалах

Прошло очень короткое по историческим меркам время – и железные дороги стали неотъемлемой частью жизни России. А вокзалы стали не только транспортными, но и культурными, общественными объектами. Так, например, с момента открытия Павловский вокзал был практически одной из главных музыкальных площадок Рос-



POLZAM.RU



BAB571.LIVEJOURNAL.COM

История



ИВАН ШАПОВАЛОВ / ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»



АЛЕКСАНДР СЯВЕРКИН / ИД «ГЛУДОК»

сийской империи. О популярности и необычайной престижности этого места как концертной площадки свидетельствует тот факт, что главным дирижёром Летних музыкальных сезонов Павловского вокзала с 1856 по 1860 год был уже тогда всемирно известный австрийский композитор, король вальса Иоганн Штраус-младший.

В разные годы на Павловском вокзале выступали с сольными концертами и отдельными номерами композитор и пианист Ференц Лист, знаменитый певец Фёдор Шаляпин, необычайно популярная певица Анастасия Вяльцева, другие исполнители, хоры и камерные вокальные коллективы, военные и академические ансамбли и оркестры.

Прочно ассоциируется с железнодорожной тематикой, а точнее с отправкой воинских составов на фронт, знаменитый марш «Прощание славянки». Написанный в 1912 году штабс-трубачом 7-го Тамбовского запасного кавалерийского полка

Василием Ивановичем Агапкиным под впечатлением от событий Первой Балканской войны 1912–1913 годов, этот марш стал особенно популярен в Первую мировую войну. Изначально текста на эту музыку не предполагалось, он имел только инструментальную версию. Однако с началом Великой Отечественной войны произведение обрело второе дыхание. На эту мелодию неоднократно писались тексты. А созданный в 1967 году Аркадием Федотовым текст напрямую связан именно с железнодорожной тематикой.

*Этот марш не смолкал на перронах,
Когда враг заслонял горизонт.
С ним отцов наших в дымных вагонах
Поезда увозили на фронт.
Он Москву отстоял в сорок первом,
В сорок пятом – шагал на Берлин,
Он с солдатом прошёл до Победы
По дорогам нелёгких годин.*

Особая страница музыкальной летописи отечественных железных дорог – это десятилетие с 1974 по 1984 год, время строительства Байкало-Амурской магистрали



АЛЕКСАНДР СЯВЕРКИН / ИД «ГЛУДОК»

Романтикам в дорогу

Во времена оттепели на эстраде стали появляться лирические песни, начиналась эпоха расцвета бардовской песни. Их отличал дух романтизма, жажда путешествий и настоящих чувств. Так появились песни «На разъезде» (Михаил Мишунов, слова Леонида Дербенёва и Игоря Морозова), «Прощай» (Вячеслав Добрынин, слова Леонида Дербенёва), «Красная стрела» (Алексей Мажуков, слова Николая Зиновьева). Песни о жизненных странствиях Юрия Кукина, Юрия Визбора, Леонида Сергеева, Александра Суханова.

*Поезд, длинный смешной чудак,
Знак рисуя, твердит вопрос:
«Что же, что же не так, не так,
Что же не удалось?»
А поезд, длинный смешной чудак,
Изгибаясь, твердит вопрос:
«Это же, это же не так, не так,
Это же не удалось?»*

(Ю. Кукин)

Песни о БАМе

Особая страница музыкальной летописи отечественных железных дорог – это десятилетие с 1974 по 1984 год, время строительства Байкало-Амурской магистрали. Не было практически ни одного популярного эстрадного исполнителя и ВИА, в репертуаре которых не было бы песни о БАМе



и молодых строителях магистрали. Тут можно вспомнить «БАМовский вальс» и «Тында – крайняя точка Москвы» композитора Серафима Туликова на слова Михаила Пляцковского, «Строим БАМ» («Веселей, ребята, выпало нам...») Виталия Петрова на слова Зиновия Бинкина, «Дорога железная» Владимира Шаинского и Михаила Пляцковского, «До отправления поезда» Александры Пахмутовой и Николая Добронравова.

В новом времени будут новые песни о железной дороге, например о её новых скоростях, которые сократят дорогу из Петербурга в Москву до двух часов.

ПУЛЬТ
ДМИТРИЙ ПУЧКОВ



ИГОРЬ ЗОТИН / ГЛАС



ВАЛЕРИЙ ХРИСТОФОРОВ / ГЛАС

Библиотека Корпоративного университета РЖД»



СЕРГЕЙ ФАЕР
«ТРАБЛШУТИНГ. КАК РЕШАТЬ НЕРЕШАЕМЫЕ ЗАДАЧИ, ПОСМОТРЕВ НА ПРОБЛЕМУ С ДРУГОЙ СТОРОНЫ»
Издательство «Альпина Паблишер»
2018 год

» Непривычное для русского уха слово «траблшутинг» переводится с английского как «отстреливание проблем». Речь идёт о быстром решении чужих неразрешимых задач. Работает это так: эвристическая действенность приёмов, представленных в книге, заключается в собрании уже готовых шаблонов решений, которые нужно дополнить своей картиной ситуации – цифрами, сроками, ресурсами – и применять на практике. «Всё, что необходимо для решения, уже есть рядом». Вы можете сказать: «Да это же новое прочтение старой доброй Теории решения изобретательских задач (ТРИЗ) Альтшуллера. И будете (отчасти) правы. Дело в том, что автор адаптировал ТРИЗ к менеджменту, маркетингу и PR, существенно расширив аудиторию для восприятия инструмента по решению задач. Попробуйте применить «Приём № 1» – обратить вред в пользу. О том, как это делали крупнейшие компании в мире, можно прочитать в этой книге.

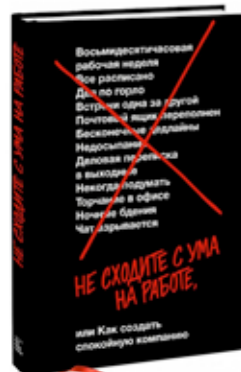
Руководители однозначно найдут пользу для своего системного мышления, так как книга напомнит и об идеальной системе: «Идеальной понимается такая техническая система, в которой затраты на получение полезного эффекта равны нулю». Зачем и для чего переформулировать задачу из управленческой в техническую, способы снятия парадоксов, как управлять инсайтом – это и многое другое будет нелишним выписать в блокнот.

Рекомендую прочитать книгу и регулярно практиковаться, чтобы получать решения практически в каждой задаче.

Алина Андреева,
БИЗНЕС-ТРЕНЕР
КОРПОРАТИВНОГО
УНИВЕРСИТЕТА РЖД



АНДРЕЙ ПЛАГОВ



ДЖЕЙСОН ФРАЙД, ДЭВИД ХАЙНМАЙЕР ХЕНССОН
«НЕ СХОДИТЕ С УМА НА РАБОТЕ, ИЛИ КАК СОЗДАТЬ СПОКОЙНУЮ КОМПАНИЮ»
Издательство «Манн, Иванов и Фербер»
2019 год

» Убеждён, что эта замечательная книга, написанная кратко и содержательно, будет полезна и руководителям, и сотрудникам. В ней поднимаются проблемы, важные для современных работников, вне зависимости от размера компании, в которой они трудятся. Большинство из нас сталкиваются с тем, что иногда работа просто сводит с ума. Постоянные авралы, горящие сроки, поток бесконечных задач – всё это приводит к тому, что рабочий день плавно перетекает в рабочие сутки, а затем недели и даже месяцы. Авторы показывают, что можно работать по-другому.

Заслуживает переосмысления в пользу эффективности цитата из книги: «Постоянное переутомление – это не повод для хвастовства, а признак глупости». По сути, каждый сотрудник корпорации может организовать свою работу так, чтобы ему было комфортно и без вреда для здоровья. Авторы ясно дают понять: «Хорошая компания – это не семья. Она скорее помощник семьи и её союзник». Именно этой идеологии придерживается вся корпоративная культура. Это исключает жертвенность и чрезмерную самоотдачу в достижении целей.

По итогам прочтения книги я сделал главный для себя вывод: «Надо не прибавлять часы, а меньше тратить их на всякую ерунду. Порже отвлекаться, прекратить напрягаться и нервничать». Надо понимать, хочешь ли через 10, 20 или 30 лет работать так же, как сегодня. И если нет, пора что-то менять – прямо сейчас.

Степан Метелев,
БИЗНЕС-ТРЕНЕР
КОРПОРАТИВНОГО
УНИВЕРСИТЕТА РЖД



ЛИЧНЫЙ АРХИВ



реклама

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

Не забудьте подписаться на «Гудок»

«ГУДОК» ВСЕГДА С ВАМИ!

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



12+

Гудок

Издательский дом
