

ПУЛЬТ УПРАВЛЕНИЯ

№ 08 (106) 2024

ЖУРНАЛ ДЛЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ КОМПАНИЙ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

WWW.PULT.GUDOK.RU

До **100**
тыс. человек

В год может принять
специальный
медицинский поезд
«Святой Пантелеймон»
компания «РЖД»



Восточные практики

Новый медицинский поезд РЖД
ПОКАЗАЛ СВОЮ СОЦИАЛЬНУЮ ЗНАЧИМОСТЬ

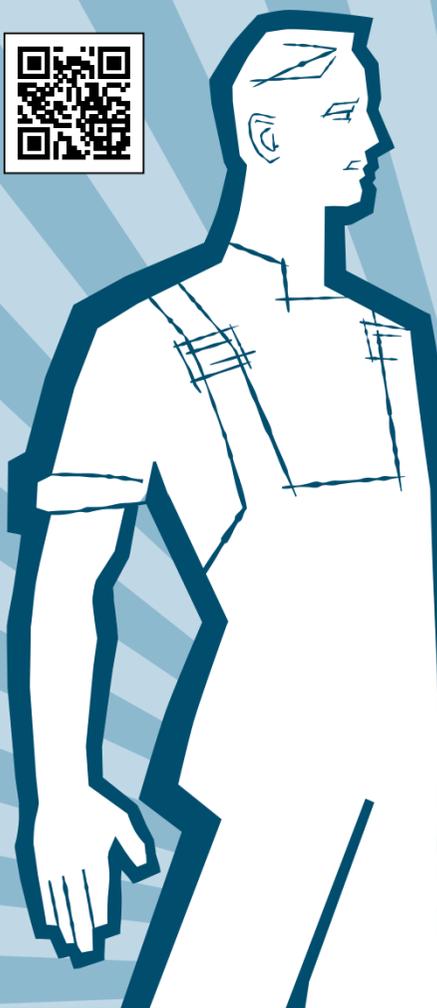
СТР. 28

XIII ЕЖЕГОДНЫЙ ОТРАСЛЕВОЙ КОНКУРС ДОСКА ПОЧЁТА



2024

МЫ ИЩЕМ ГЕРОЕВ



И ВЫ МОЖЕТЕ В ЭТОМ ПОМОЧЬ

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

12+

Отправить информацию о герое:
DOSKAPOCHETA@GUDDOK.RU

8 (495) 983-08-18

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

От редакции



123RF/LEGION-MEDIA



ИВАН ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

Экономика развивается

Начало нового делового сезона было ознаменовано проведением Восточного экономического форума. ВЭФ состоялся 3-6 сентября во Владивостоке и стал

площадкой для обсуждения актуальной мировой повестки. Подавляющее большинство стран Дальнего Востока и Азиатско-Тихоокеанского региона стремятся продолжать и развивать сотрудничество с Россией, несмотря на ужесточение санкционного режима со стороны недружественных

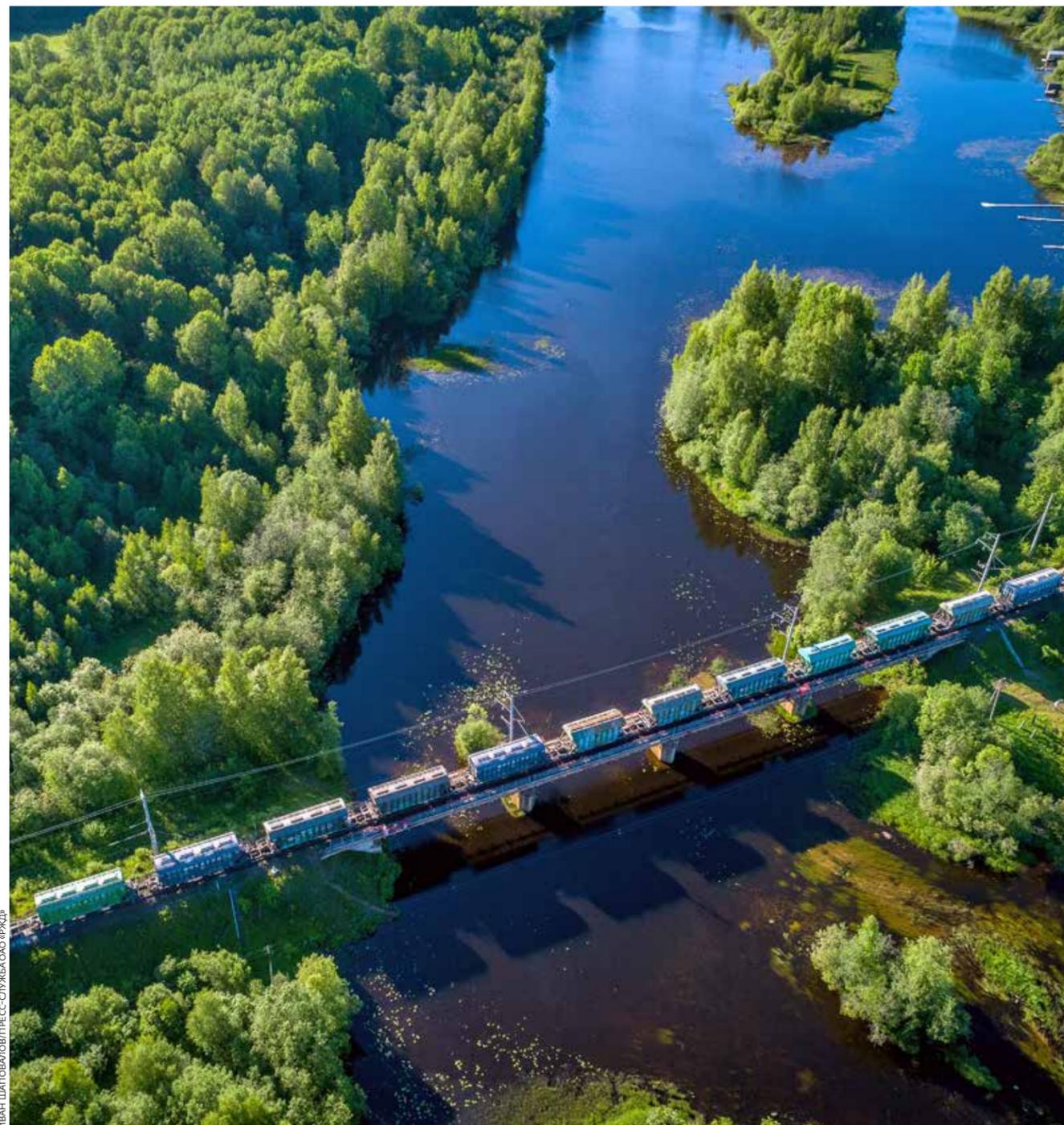
стран. «Политики, представители деловых кругов России, десятков других стран уже хорошо знают, что самые важные, стратегические вопросы развития ДФО и всего Азиатско-Тихоокеанского региона обсуждаются именно на ВЭФ», – рассказал заместитель председателя Правительства Российской Федерации – полномочный представитель президента Российской Федерации в ДФО Юрий Трутнев.

Товарооборот России со странами Азии с 2014 по 2024 год вырос с 29% до 66%, тогда как с Евросоюзом снизился с 47% до 11%.

В мероприятиях трека «Транспорт и логистика: новые маршруты» эксперты рассмотрели перераспределение логистических потоков, новые цифровые решения в отрасли, развитие Северного морского пути. Речь шла о развитии международных транспортных коридоров: к наиболее перспективным направлениям относится развитие МТК Север – Юг через Казахстан и среднеазиатские страны, переключение экспорта регионов СЗФО на Севморпуть, развитие речного судоходства в Сибири и на Дальнем Востоке. Потенциал на этих направлениях оценивается в 12,5 млн тонн, или 800 тыс. TEU.

«У нас очень большой прирост перевозок идёт сюда, на Дальний Восток, поскольку развивается экономика, и этот прирост для нас очень важен. Восточный полигон работает не только под экспорт. За первые восемь месяцев перевезли 195 тонн грузов, из которых 95 млн тонн – сюда», – сказал на сессии ВЭФ глава ОАО «РЖД» Олег Белозёров.

ПУЛЬТ



ИВАН ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

ТЕМА НОМЕРА

Экология

ОПЕРАТИВКА

4–5 Отраслевые новости

ТЕМА НОМЕРА

Экология

6–11 Зелёная планета

От каждого из нас зависит будущее Земли

РАЗВИТИЕ

12–15 Маршрут геополитической важности

Будущее мировой логистики зависит от Северного морского пути

СУВЕРЕНИТЕТ

16–19 Хлеб насущный

Роль международных транспортных коридоров в доставке продовольствия

ПЕРЕВОЗКИ

20–23 Ускорить движение

Роль инновационных составов в перевозках на Дальнем Востоке

КАДРЫ

24–25 Загрузить работой

С 1 января 2025 года в России стартует национальный проект «Кадры»

26–27 Ценный актив

Инженеры востребованы Дальним Востоком

МЕДИЦИНА

28–31 Восточные практики

Новый медицинский поезд РЖД показал

свою социальную значимость

32–35 Цифровые помощники врача

Как алгоритмы уже сегодня меняют медицинскую отрасль

РЕВОЛЮЦИЯ 4.0

36–39 Обойтись без бумаги

Электронный документ внедряется в международную практику

40–43 Цифровые следы

Могут принести пользу, а могут навредить

ОБРАЗОВАНИЕ

44–47 Полевая практика

Отраслевые вузы развивают проектные форматы обучения

48–51 Кадры на будущее

Отраслевые вузы подготовят специалистов для ВСМ

52–55 Смотр знаний и умений

Студенты отстаивают честь страны на мировых турнирах

56–57 Двойной диплом

Студенты РУТ (МИИТ) обучаются в Китае

ИСТОРИЯ

58–63 Упорство города берёт

Как строили Павелецкий вокзал в Москве

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

Бильд-редактор

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 Антич, Дмитрий Коптев,

Виталий Маслюк, Сергей Плетнёв,

Дмитрий Пучков, Богдан Чайковский,

Ольга Шелкова

ФОТО НА ОБЛОЖКЕ:

Аркадий Шаповалов/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:

26.09.2024 г.

Подписано фактически:

26.09.2024 г.

Издание зарегистрировано в Федеральной службе

по надзору в сфере связи,

информационных технологий

и массовых коммуникаций.

Свидетельство о регистрации:

Эл № ФС 77-70104 от 16 июня 2017 года

Оперативка

Россия и Беларусь на связи



Генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров, начальник Белорусской железной дороги Валерий Веренич и государственный секретарь Союзного государства Дмитрий Мезенцев обсудили вопросы взаимодействия в железнодорожной

сфере. «В рамках мероприятий по обеспечению функционирования объединённой транспортной системы Союзного государства на 2024–2026 годы реализуются межправительственные соглашения по перевозкам белорусских экспортных грузов, а также совместные инфра-

структурные железнодорожные проекты», – отметил Олег Белозёров. По итогам прошлого года объёмы перевозок грузов между Россией и Республикой Беларусь выросли почти на 34% и превысили 46 млн тонн. В соответствии с установленными сроками реализуется ком-

плексный проект по развитию железнодорожной инфраструктуры в направлении портов Северо-Западного бассейна. Пассажирские перевозки между странами также развиваются по восходящей. Возобновлены приграничные пригородные перевозки по маршрутам Великие Луки – Полоцк, Новосокольники – Полоцк, Смоленск – Орша и Смоленск – Витебск. Дважды в день между столицами курсируют «Ласточки», их выбрали 25% от общего числа пассажиров (в январе – августе пассажиропоток между странами составил почти 2 млн человек). С 1 ноября назначается ещё одна «Ласточка». Ведётся подготовительная работа по проекту ВСМ Москва – Минск.

Финансовые показатели

Холдинг «РЖД» подвёл итоги деятельности за первое полугодие 2024 года в соответствии с Международными стандартами финансовой отчётности (МСФО).

Промежуточная консолидированная финансовая отчётность холдинга «РЖД» по состоянию на 30 июня 2024 года учитывает результаты деятельности ОАО «РЖД» и 94 дочерних компаний. Суммарные доходы холдинга за данный период увеличились на 8,5% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и состави-

ли 1598,9 млрд руб., в том числе: доходы от грузовых перевозок и предоставления доступа к инфраструктуре увеличились на 6,8%, до 1193,0 млрд руб.; доходы от пассажирских перевозок увеличились на 20,8%, до 185,1 млрд руб., за счёт увеличения пассажирооборота на 8,6% вследствие повышения спроса на внутренние пассажирские перевозки.

Операционные расходы холдинга «РЖД» составили 1344,0 млрд руб. (+9,7% к аналогичному периоду 2023 года). Компания сохраняет

статус социально ответственного работодателя, обязательства по Коллективному договору за отчётный период выполнены полностью. Операционная прибыль и чистая прибыль холдинга «РЖД» за первое полугодие 2024 года составили 254,9 млрд руб. и 114,1 млрд руб. соответственно. Показатель «Чистый долг/ЕБИТДА» составил 3х на основе результатов за последние 12 месяцев. Суммарные активы холдинга «РЖД» в первом полугодии 2024 года выросли на 4,7% и составили 8582,3 млрд руб.

НЕ ПРОСТО СЛОВА



План развития электроэнергетики должен учитывать как текущие, так и перспективные потребности бизнеса и граждан, долгосрочные задачи, которые стоят перед нашими субъектами Федерации, городами и населёнными пунктами. Это в полной мере относится и к укреплению транспортных, логистических возможностей Дальнего Востока да и всей страны. Здесь самый значимый, крупный проект – это, конечно же, расширение Восточного полигона железных дорог. За последние 10 лет на Транссибе и БАМе построено более 2 тыс. и модернизировано свыше 5 тыс. км пути. Возведено и реконструировано более 100 мостов и тоннелей, в том числе через реки Лена, Буряя, Селенга. По итогам текущего года провозная способность Восточного полигона железных дорог должна вырасти до 180 млн тонн. В этом году мы запустили очередной, третий этап развития этой важнейшей транспортной артерии. Работы ведутся, они развёрнуты. Предстоит не только расширить узкие участки магистралей, ввести в строй более 300 объектов, включая дублёры Северомуйского, Кузнецовского и Кодарского тоннелей, а также мост через Амур, – задача гораздо более масштабная. Так, например, на всём протяжении БАМа предстоит проложить сплошные вторые пути. При этом уже сейчас нужно думать о перспективе. Считаю, что нам нужно сделать БАМ не только полностью двухпутным, но и электрифицировать эту магистраль. В ближайшие восемь лет на Восточном полигоне предстоит уложить 3100 км железнодорожного полотна. Для сравнения: столько же было уложено в рамках первого и второго этапа расширения БАМа и Транссиба, вместе взятых, и столько же – в годы строительства БАМа, с 1974 по 1984 год. Словом, сегодня мы реализуем проект, который по масштабу больше самого крупного инфраструктурного инвестиционного проекта Советского Союза, реализованного всеми республиками СССР, причём с огромным напряжением сил.

Владимир Путин, президент РФ
Пленарное заседание 9-го ВЭФ, 5.09.2024

Мотивация сотрудников

В распоряжение «О компенсации социального пакета (КСП) работников ОАО «РЖД» внесены изменения. Как рассказала Юлия Алексеева, начальник Департамента социального развития ОАО «РЖД», денежная компенсация предоставляется значимым категориям сотрудников (работники редких или дефицитных профессий, высококвалифицированные сотрудники, железнодорожники до 35 лет и те, кто активно участвует во внедрении изменений). Предоставляет компания КСП и тем, кто попал в трудную жизненную ситуацию. Теперь право на получение КСП появилось у многодетных семей и работни-

ков с детьми, проживающих в Краснодарском крае, Белгородской, Брянской, Воронежской, Курской и Ростовской областях, в Симферополе и Республике Крым. Компания будет компенсировать раз в год оплату проезда в купейном вагоне поездов дальнего следования супругам железнодорожников, которые в РЖД не работают. Также можно компенсировать оплату услуг объектов социальной сферы ОАО «РЖД» и питания в столовых и буфетах АО «ЖТК», а также оплату средств индивидуальной защиты. С нового года компенсировать можно будет дополнительные или личные взносы негосударственного пенсионного обеспечения.

Рекорд на ДВЖД



Новый рекорд погрузки контейнеров в полувагоны на Дальнем Востоке был зафиксирован 12 сентября. Максимальный объём суточной погрузки контейнеров в полувагоны на станциях и терминалах Дальневосточной магистрали достиг 2348 ДФЭ.

В составе 17 поездов 1174 полувагона с контейнерами отправили в Москву и Московскую область. Значительный вклад внесли станции Находка-Восточная, Угловая, Уссурийск, Владивосток, Артём-Приморский и Мыс Астафьева. Ежедневно в портах Дальнего Востока после выгрузки угля освобождается более 2500 полувагонов, которые пригодны для перевозок контейнеров. Для стимулирования использования этой технологии РЖД введена скидка на перевозку в размере 20,7%. Это позволяет компании совместно с другими участниками рынка обеспечивать вывоз повышенных объёмов контейнерного импорта.



Максим Полищук,
ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА
ДЕПАРТАМЕНТА ЭКОЛОГИИ
И ТЕХНОСФЕРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Зелёная планета

От каждого из нас зависит
будущее Земли

Концепция устойчивого развития компании подразумевает огромную работу по охране окружающей среды. Холдинг «РЖД» осуществляет свою деятельность на территории 77 субъектов Российской Федерации.

Цели и задачи

Главными целями определены рациональное природопользование, повышение экологической безопасности деятельности компании. Основным документом, по которому живёт холдинг, – «Экологическая стратегия ОАО «РЖД» до 2030 года и на перспективу до 2035 года».

Несмотря на то что железнодорожный транспорт является одним из наиболее экологически чистых видов транспорта, компании приходится прикладывать усилия для повышения результатов своей природоохранной деятельности.

В 2015 году на конференции по климату в Париже страны-участницы приняли соглашение, регулирующее меры по снижению содержания углекислого газа в атмосфере. Они взяли на себя обязательства ограничить рост глобальной температуры до 2 °С по сравнению с доиндустриальным периодом. Россия ратифицировала Парижское соглашение в сентябре 2019 года. Обязательства участников международного договора рассчитаны на 2021–2030 годы.

Так, до 2035 года ОАО «РЖД» предусматривает (по сравнению с 2019 годом): снижение выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от стационарных источников на 28,5%; снижение удельного уровня выбросов парниковых газов на 6,1%; снижение использования водных ресурсов на 25,5%; снижение сброса загрязнённых сточных вод в поверхностные водные объекты и на рельеф местности на 68,0%; сокращение доли отходов производства и потребления, находящихся на объектах размещения отходов для захоронения, – не менее чем на 8,0 п.п.

Школа обмена передовым опытом

В августе в Челябинске состоялась юбилейная, 20-я сетевая школа передового опыта по внедрению наилучших доступных технологий и практик в области охраны окружающей среды и экологической безопасности компании «Российские железные дороги».

Тема номера Экология



Участниками мероприятия стали руководители центральных дирекций и филиалов компании, руководители регионального Министерства экологии и управления Роспотребнадзора по железнодорожному транспорту. В открытии совещания принял участие заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Анатолий Храмов, заместитель министра экологии Челябинской области Иван Кинёв.

Участники проанализировали, как выполняются решения, которые были приняты в 2023 году на сетевой школе в Астрахани, а также наметили мероприятия по наиболее актуальным направлениям, важным не только для холдинга, но и в целом соответствующим тенденциям экологической политики России.

Для начала проанализируем итоги работы за год, прошедший со школы, проходившей в Астрахани. Тогда работа проводилась по пяти направлениям на пяти дискуссионных площадках. Выбор тем для обсуждения был не случаен, они в полной мере соответствуют нашим актуальным повседневным задачам по обеспечению экологической безопасности и соблюдению норм природоохранного законодательства в ОАО «РЖД».

В результате после двухдневного интенсивного обсуждения для дальнейшей отработки было принято 21 решение. В течение 2023 года и текущего года полностью отработано 16 решений.

Эхо Астрахани

В частности, разработана «Типовая форма договора по оказанию услуг по поддержанию в постоянной готовности сил и средств аварийно-спасательных служб (формирований) к реагированию и проведению работ по локализации и ликвидации ЧС, вызванных разливами нефти и нефтепродуктов».

В этом году обеспечен переход на электронный документооборот в системе «Контур-Диалог», причём осуществляется плановое включение в договоры с подрядными организациями экологических требований.

Также актуализировано типовое положение о Центре охраны окружающей среды железной дороги – документ подготовлен, направлен на согласование причастными департаментами. Выполнен и ряд других решений сетевой школы – 2023.

При этом продолжается работа по пяти положениям, намеченным в прошлом году в рамках сетевой школы в Астрахани:

- разработка «Регламента по действиям подразделений аппарата управления, филиалов ОАО «РЖД» и их структурных подразделений при возникновении происшествий при перевозке опасных грузов с экологическими последствиями локального масштаба»;
- усовершенствование до 30 декабря 2024 года системы накопления вторичных ресурсов в зданиях управле-

ний железных дорог (прилегающих территориях), в том числе с учётом опыта Свердловской железной дороги;

- актуализация типового положения о Центре охраны окружающей среды железной дороги;
- актуализация Регламента взаимодействия подразделений ОАО «РЖД» при осуществлении природоохранной деятельности;
- разработка проекта типового положения о производственной экологической лаборатории Центра охраны окружающей среды железной дороги.

Креативный подход

Особенность сетевой школы по экологии 2024 года – это сам выбор дискуссионных направлений наших круглых столов. В этом году мы решили подойти креативно, используя современные подходы. В конце января 2024 года в рамках участия в работе международной выставки-форума «Россия», используя мобильное

ведение инвентаризации и оценки объёмов прямых выбросов (эмиссий) CO₂ сдаёт отчётность в государственную информационную систему. Как любое новое направление, эта сфера регулирования активно развивается, уже можно говорить о чётко наметившихся треках его развития в ближней и среднесрочной перспективе.

За два года мы научились считать выбросы и сдавать отчёты, внедрили и освоили расчётные методические инструменты. Мы имеем двухлетнюю официальную статистику. Задача на актуальном этапе – научиться её читать, анализировать и, соответственно, управлять ситуацией.

Круглый стол «Развитие Единого комплекса по управлению деятельностью компании в области защиты окружающей среды, промышленной и пожарной безопасности (ЕК АСУ ОПБ) и интеграция с автоматизированными системами ОАО «РЖД» и ФОИВ» – это очень важное направление. ЕК АСУ ОПБ – наш

Особенность сетевой школы по экологии 2024 года – это выбор дискуссионных направлений наших круглых столов. На форуме «Россия» для обсуждения были выбраны пять тематических направлений

Yandex-приложение, мы провели электронное голосование по выбору тем для круглых столов. В результате для обсуждения были выбраны пять тематических направлений.

Топовые темы

Круглый стол на тему «Отчётность о выбросах парниковых газов – новое направление государственного регулирования. Практические аспекты инвентаризации, оценки объёмов выбросов, планирование и реализация мер по снижению парниковых газов».

Это действительно новое, но уже два года являющееся для нас обязательным направление государственного регулирования. Напомню, ОАО «РЖД» как крупный эмитент выбросов (более 150 тыс. тонн CO₂-эквивалента) установленным порядком после про-

основной рабочий инструмент в части сбора, хранения и анализа значительных объёмов информации по всем объектам негативного воздействия (около 13 тыс. объектов). В прошлом году в экологической подсистеме ЕК АСУ ОПБ был введён в эксплуатацию модуль «Паспорт объекта негативного воздействия». На круглом столе обсудили его работу и как сделать систему более функциональной.

Круглый стол «Пересмотр Регламента по действиям при возникновении аварийных ситуаций с экологическими последствиями на инфраструктуре ОАО «РЖД», утверждённого распоряжением ОАО «РЖД» от 24 мая 2019 года № 1030/р. Рассмотрение первой редакции». Напомним, в 2023 году АО «НИИАС» приступило к разработке концептуальных решений по обращению с отходами производства и потребления ОАО «РЖД»



АНАТОЛИЙ ШУЛЕПОВ/ИД «ГЛУДОК»



АНАТОЛИЙ ШУЛЕПОВ/ИД «ГЛУДОК»

Произошли значимые изменения в нормативном регулировании в сфере обращения с отходами, появились новые категории, такие как побочные продукты, вторичные ресурсы

с учётом принципов экономики замкнутого цикла. Очень важное для нас направление. Необходимость разработки данного документа объективно назрела давно. Вопросы устойчивого обращения с отходами находятся в перечне актуальных экологических задач. Это подтверждено указом президента России № 309 от 07 мая 2024 года о национальных задачах. Произошли значимые изменения в нормативном регулировании в сфере обращения с отходами, появились новые кате-

гории, такие как побочные продукты, вторичные ресурсы.

Замысел данной работы был в следующем: проанализировать основные технические процессы, образующие отходы производства. Оценить действующие, реализованные подходы в части обращения с основными группами отходов. Понять, насколько они эффективны. И по результатам этого глубокого анализа сформировать предложения по развитию перспективных на-

правлений вовлечения отдельных категорий отходов в процессы вторичного использования и применения и, соответственно, повышения доходной составляющей, финансовой эффективности этого направления.

Документ получился объёмным, он был рассмотрен департаментом, коллегами-экологами дирекций и центров охраны окружающей среды, получены замечания, предложения, которые включены в проект плана реализации.

После рассмотрения на круглом столе мы подготовили выстроенный план основных мероприятий для дальнейшей его реализации.

Круглый стол на тему «Совершенствование деятельности экологических лабораторий как инструмента обеспечения производственного экологического контроля в ОАО «РЖД» позволил обсудить практические вопросы технического обеспечения производственных лабораторий с учётом появления на рынке новых

аналитических средств, изменений требований к процедуре аккредитации и подтверждения компетентности.

Обсудили также использование новых автоматизированных средств контроля и уже накопившийся опыт их использования на полигоне Восточно-Сибирской железной дороги. Кроме того, рассмотрели перспективные направления с использованием технологии «Интернет вещей» в увязке с вопросами передачи данных и информационной безопасности.

В настоящее время всё больше ужесточаются технические требования аккредитованных лабораторий, что требует развития профессиональных компетенций, приобретения специалистами новых знаний и навыков. Поэтому действующий эксперт Росаккредитации разъяснил на круглом столе проблемы, возникающие в процессе получения аккредитаций для новых лабораторий.



СЕРГЕЙ САВОСТЬЯНОВ/ТАСС

Маршрут геополитической важности



Будущее мировой логистики зависит от Северного морского пути

123RF/LEGION-MEDIA

Разворот грузопотоков с запада на восток и новые транспортно-логистические возможности стали одной из главных тем 9-го Восточного экономического форума (ВЭФ), который состоялся 3–6 сентября во Владивостоке.

Форум проходил под лозунгом «Объединим усилия, создавая возможности». На пленарном

заседании ВЭФ глава государства Владимир Путин отметил важность развития Восточного полигона железных дорог и Северного морского пути (СМП) как международного логистического маршрута.

«За последние десять лет грузопоток СМП вырос почти на порядок: если в 2014 году по Севморпути было перевезено всего 4 млн тонн грузов, то в прошлом году – уже более 36 млн тонн. Это в пять раз больше рекорда советского времени», –

сказал Владимир Путин. Он подчеркнул, что грузопоток будет наращиваться, в том числе за счёт активного освоения арктических месторождений, перенаправления грузов с запада на восток, за счёт увеличения транзита.

«Мы строим ледоколы, развиваем спутниковую группировку, укрепляем береговую инфраструктуру, сеть аварийно-спасательных центров. Чтобы, так сказать, раскатать новые логистические маршруты, два года назад по Севморпути

были запущены каботажные рейсы. Сегодня в этой схеме 14 портов Северо-Запада, Арктики и Дальнего Востока. По итогам прошлого года мощность российских портов в границах Севморпути превысила 40 млн тонн. Разумеется, считаем, что это только начало. Будем и дальше наращивать их возможности, модернизировать перевалку грузов, расширять ближние и дальние железнодорожные подходы к ним. В том числе это позволит нарастить мощности Мурманского транспортного узла до 100 млн тонн, а в перспективе, конечно же, и выше», – сказал президент.

Альтернативный маршрут

Тема развития СМП была продолжена на сессии «Северный морской путь и его логистические возможности».

Севморпуть – это будущее мировой логистики, заявил советник президента РФ, специальный представитель президента РФ по международному сотрудничеству в сфере транспорта,

Для России СМП не просто экономический, а суверенный маршрут, который нам и нашим друзьям позволяет перевозить грузы из Азии в Европу

заместитель председателя Морской коллегии Российской Федерации Игорь Левитин в ходе дискуссии.

Растущую роль СМП в глобальной транспортной отрасли отметили и международные эксперты.

Ранее среди приоритетных целей развития маршрута были освоение Арктики, увеличение транспортной связанности и обеспеченности ресурсами арктических регионов страны.



ЛЕВ ФЕДОСЕЕВ/ТАСС

Но теперь его значение возрастает. «Россия – это крупнейшее арктическое государство, которое действительно добилось огромного прогресса в развитии этого региона», – отметил военно-морской атташе посольства Республики Индия в РФ Бриджиндер С. Содхи. – Мы высоко оцениваем усилия, которые направлены на развитие Север-

ного морского пути, который будет играть значительную роль в XXI веке».

Пандемия 2020 года обострила разбалансировку товарных потоков, которая началась из-за торговых войн, и её последствия проявились в следующие годы, что увеличило ценность СМП для мировой экономики. «То, что происходило

в 2021 году в Суэцком канале, те пробки, которые там возникали, служили большим и важным уроком для глобальной индустрии судоходства», – отметил научный сотрудник Научно-исследовательского института океанической политики Фонда мира Сасакавы Сакико Хатайа.

А после 2022 года, когда ухудшилась ситуация в Красном море и мировые грузопотоки изменили направления с Суэцкого канала на обход юга Африки, СМП стал стремительно растущим по объёмам и эффективности альтернативным маршрутом среди остальных глобальных направлений. Поэтому международные грузоотправители всё чаще задумываются о его выборе в качестве одного из основных маршрутов. «Необходимо заниматься диверсификацией рисков. И в этом смысле необходимость и преимущества Северного морского пути стали яснее», – полагает Сакико Хатайа.

Параллель Восточного полигона

Значение СМП также резко выросло после переориентации российских грузовых потоков с запада на восток. «Это параллель Восточного полигона», – отметил Игорь Левитин. Кроме этого, по его словам, за десять международных коридоров всё время идёт конкуренция. Среди них и направления север – юг, Мурманск, порты Персидского залива. По ним идёт работа с нашими иностранными партнёрами.

«У нас с вами, по сути, два безопасных коридора осталось – это Китай и Северный морской путь, Север – Юг. Но СМП обеспечивает выход на большие моря, и наша задача – сделать его удобным, комфортным и доступным, потому что по всем параметрам он будет конкурентом другим морским маршрутам», – подчеркнул советник президента РФ.

По мнению первого заместителя министра РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики Гаджимагомеда Гусейнова, СМП будет выгодным для международных товарных потоков. «Мировой глобальный рынок растёт, спрос увеличивается, объём флота фрахтового увеличивается за счёт того, что меняются маршруты, они удлиняются», – пояснил он.

Международные индексы контейнерных перевозок выросли за последние годы более чем в два раза. В итоге резко выросла привлекательность Севморпути в качестве ещё одного международного коридора. «И вот в этом контексте роль нашей страны в глобальной мировой экономике огромна. Это для нас не просто экономический, а суверенный маршрут, который нам и нашим друзьям позволяет перевозить грузы из Азии в Европу», – подчеркнул Гаджимагомед Гусейнов.

Севморпуть всё чаще используется для грузоперевозок между Мурманском, Архангельском и Восточной и Юго-Восточной Азией. Российский и международный бизнес совместно создают грузовую базу, выстраивают логистические цепочки. «Самое главное – когда Россия вкладывается в развитие Северного морского пути, она даёт всему миру понять его возможность», – рассказал Фан Юсинь, председатель NewNew Shipping Line – китайской судоходной компании, которая активно использует российский арктический маршрут. «Действительно, путь по СМП помогает нам экономить время перевозки», – отметил он.

Развитию российского арктического маршрута не помешают санкции, убеждён генеральный директор Государственной корпорации по атомной энергии «Росатом» Алексей Лихачёв.

«У нас увеличивается количество участников СМП и рождаются новые структурные решения, новые бизнес-конструкции, совместные предприятия и со странами Восточной и Юго-Восточной Азии, и со странами арабского мира. Совместные предприятия направлены на развитие СМП. Это говорит о том, что нас никакие санкции не остановят», – подчеркнул Алексей Лихачёв.

По его мнению, развитие СМП отвечает стратегическим национальным интересам России и «это самый оптимальный путь» для международных грузопотоков. «Мы будем искать ещё большее количество возможностей развить эту территорию с точки зрения технологических компетенций, наших международных связей и отношений», – заверил Алексей Лихачёв. [ПУБЛИКАЦИЯ](#)

Богдан Чайковский

За последние десять лет грузопоток СМП вырос почти на порядок: если в 2014 году по Севморпути было перевезено всего 4 млн тонн грузов, то в прошлом году – уже более 36 млн тонн



ПРИВОЛЖСКИЙ ЦЕФТО



ВАЛЕНТИН СПРИНЧУК/ТАСС

Хлеб насущный

Роль международных транспортных коридоров в доставке продовольствия

Продовольственная безопасность определяется как ситуация, в которой все граждане государства

в каждый момент времени имеют доступ к пище, необходимой для ведения активной и здоровой жизни. Уже из этого определения видно, какую роль в обеспечении продовольственной безопасности всех стран мира играет логистика. Транспортно-логистическая

составляющая продовольственной безопасности стала одной из тем для обсуждения на встрече экспертов Совещания по взаимодействию и мерам доверия в Азии (СВМДА) «Объединяя возможности: новые маршруты, надёжные партнёры», организованного

АНО «Дирекция международных транспортных коридоров».

Каждая четвёртая партия пшеницы на мировом рынке выращена в РФ

Как заявил в своём выступлении заместитель директора ФГБУ «Агроэкспорт» Евгений Зайцев, сельское хозяйство является одним из драйверов роста экономики России. В последние пять лет валовой сбор зерновых и зернобобовых культур в РФ стабильно превышает 120 млн тонн.

«Не менее впечатляющих успехов удалось добиться и в части увеличения поставок аграрной продукции на зарубежные рынки», – отметил Евгений Зайцев. В общей сложности за 10 лет отечественный аграрный экспорт увеличился в 2,6 раза, с \$17,2 млрд в 2013-м до \$43,5 млрд в 2023 году.

Сегодня Россия направляет продовольствие более чем в 160 стран и является мировым лидером по поставкам пшеницы, гороха, ячменя, масличного льна, мороженой рыбы, занимает ведущие позиции по подсолнечному маслу и ряду другой продукции. В частности, каждая четвёртая партия пшеницы на мировом рынке имеет российское происхождение.

Рекордные результаты в сельскохозяйственном производстве и существенный экспортный потенциал требуют высокого уровня развития товаропроводящей инфраструктуры и расширения географии присутствия отечественной продукции на мировых рынках. В 2023 году российским экспортёрам удалось перераспределить грузопотоки на новые перспектив-

ные направления. Так, доля отгрузок в страны Евросоюза сократилась с 9% в 2022 году до 7%. При этом поставки в страны Азии, Ближнего Востока и Северной Африки составили в 2023 году более 81% от общего объёма аграрного экспорта, увеличившись за год на 8,7%.

Нарушение логистических цепочек

В последние годы мировая торговля столкнулась с серьёзными вызовами, связанными с природными факторами, а также ростом геополитической напряжённости в реги-

онском канала, которое напрямую отразилось на потребителях во многих странах. В СМИ разных стран появлялась информация о перебоях в поставках энергоносителей, потребительских товаров и продуктов питания.

Другим важным вызовом в последнее время является нарушение безопасности морских перевозок на глобальных маршрутах. Инциденты в Красном море и Аденском заливе затрагивают интересы многих стран и нарушают почти 20% мировых морских перевозок.

Грузоотправители и перевозчики в Российской Федерации испытывают дополнительное давление, связанное с санкциями недружественных стран

онах прохождения важных морских торговых маршрутов, отмечают эксперты СВМДА. Компании сталкиваются с необходимостью приспособливаться к новым торговым потокам, менять стратегии по распределению продукции и разрабатывать новые логистические решения. Эти изменения не только влияют на структуру мировой логистики, но и открывают новые горизонты для развития международных транспортных коридоров, оптимизации и диверсификации глобальных грузопотоков.

Таким фактором в 2023 году, например, стало обмеление Панам-

Также в последние годы наблюдался резкий рост логистических издержек. Так, плата за проход через проливы Босфор и Дарданеллы в период с 2022 по 2024 год увеличилась в 6,3 раза, с \$0,8 до \$5,07 за тонну. Стоимость прохода через Суэцкий канал в январе 2024 года увеличилась на величину от 5% до 15% в зависимости от типа судна. Помимо этого во многих акваториях выросли затраты на страхование.

«Грузоотправители и перевозчики в Российской Федерации испытывают дополнительное давление, связанное с санкциями недружественных стран», – отме-

Суверенитет



чается в докладе «Агроэкспорта». Их следствиями стали уход крупнейших мировых контейнерных перевозчиков с российского рынка, ограничения на перевозки автомобильным и авиационным транспортом в направлении европейских стран, отказ ряда судоходных компаний от захода в порты России и многое другое. Это привело к перекрытию традиционных маршрутов поставки товаров и формированию очередей на погранпереходах, а также влечёт за собой дополнительные временные и финансовые затраты и риски сохранности грузов при перевозке.

Коридоры через Евразию

Всё это побуждает производителей и экспортеров, в том числе участников агропромышленного рынка, трансформировать привычные логистические цепочки и искать новые направления и каналы поставки в рамках внешнеэкономической деятельности. В связи с этим резко возросло значение международных транспортных коридоров (МТК) как альтернативных транспортных артерий.

В настоящий момент можно выделить два основных транспорт-

ных коридора, функционирующих на территории России. Один из них – международный транспортный коридор Север – Юг, конечными точками которого являются Санкт-Петербург на севере и Мумбаи на юге. По сравнению с морской доставкой через Суэцкий канал (не говоря уже о пути вокруг Африки) доставка по нему грузов из Северной Европы в страны Персидского залива и Южной Азии быстрее почти в два раза.

Ключевыми участниками МТК Север – Юг являются Россия, Иран, Азербайджан, Казахстан, Туркменистан и Индия. Всего же в МТК Север – Юг входят 14 стран, и число их постепенно увеличивается. Недавно появилась информация о возможном включении в орбиту коридора Танзании, которая может стать ключевым хабом для поставки товаров в страны Восточной Африки.

Второй стратегический маршрут – МТК Восток – Запад, он связывает Европу и Азию и призван обеспечить растущие грузопотоки в интересах всех стран Большой Евразии, отметила начальник отдела международного взаимодействия и логистики АНО ДМТК Наталья Задонская.

Значительная часть коридора проходит по территории России с выходами на Китай, Казахстан, Монголию и Корейский полуостров. Его основой является маршрут евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС) № 1 – Транссибирская магистраль и её ответвления.

«В целях привлечения внешне-торговых, в том числе транзитных, грузопотоков на это направление мы развиваем всю систему транспортных коммуникаций коридора», – рассказала Наталья Задонская. Ключевым элементом этого развития является программа расширения Восточного полигона, третий этап которой стартовал в апреле 2024 года. К 2032 году провозная способность полигона вырастет со 180 млн тонн в год (план на конец 2024 года) до 270 млн тонн в год.

Кроме увеличения провозной способности железных дорог реализуются программы развития портовой и транспортно-логистической инфраструктуры. В соответствии с федпроектом «Развитие опорной сети морских портов» к 2030 году совокупная мощность портов Дальнего Востока вырастет на 60 млн тонн и составит 275 млн тонн в год. Проект «Формирова-



ЕВГЕНИЙ ЕГОРЧИНЦЕВ/ТАСС

ние сети транспортно-логистических центров» предусматривает создание в регионах РФ сети узловых ТЛЦ мощностью до 18 млн ДФЭ в год к концу 2030 года. Прогноз на конец 2024 года – 7,5 млн ДФЭ.

«Видим необходимость формирования сети скоростных автомагистралей, которая будет выполнять системообразующую функцию, создающую дополнительные возможности для развития коридора. Подобно Транссибу, континентальной артерией должен стать новый автотранспортный коридор от Санкт-Петербурга до Владивостока», – говорит Наталья Задонская.

Скоростные магистрали, отмечает она, обеспечат оптимальную с экологической и энергосберегающей точек зрения скорость движения транспортных средств, позволят увеличить скорость движения товаров, сократив время в пути на 40%, что, по некоторым оценкам, приведёт к снижению транспортной составляющей в цене продукции на 12–16%.

Развитие транспортно-логистической инфраструктуры Дальневосточного региона входит в число безусловных приоритетов государственной политики России на ближайшее десятилетие, отмечает Евгений Зайцев из «Агроэкспорта».

Среди основных задач, связанных с отпавками продовольственных товаров в направлении азиатских рынков, он называет необходимость развития специализированных портовых терминалов для перевалки насыпных и наливных грузов, повышение пропускной и провозной способности сухопутных пунктов пропуска на границе, а также перенос контрольных мероприятий надзорных органов в сфере безопасности продукции животного и растительного происхождения на начальные и конечные точки международных маршрутов.

ДМИТРИЙ КОПТЕВ

Россия направляет продовольствие более чем в 160 стран и является мировым лидером по поставкам пшеницы, гороха, ячменя, масличного льна, мороженой рыбы, занимает ведущие позиции по подсолнечному маслу и ряду другой продукции



БРОНИСТАВСУРИН/ИД «ГУДОК»

Ускорить движение

Роль инновационных составов в перевозках на Дальнем Востоке

Использование инновационных вагонов в перевозках по восточному направлению является одним из действенных способов увеличить объёмы вывоза грузов в направлении Восточного полигона. К такому выводу пришли участники конференции «PRO//Движение».

Сибирь», организованной ИД «Гудок» 13 сентября в Новосибирске.

Сегодня Восточный полигон остаётся самым загруженным направлением, где спрос на перевозки со стороны грузоотправителей превышает возможности инфраструктуры.

Минимизировать профицит

Как отметил в ходе выступления на конференции заместитель генерального директора – начальник Центральной дирекции управления движением Михаил Глазков, сейчас на сети наблюдается тенденция роста парка вагонов: «Если рассматривать динамику за последние шесть лет, то у нас парк вагонов увеличился на 260 тыс. и достиг абсолютного своего максимума – 1 млн 360 тыс. вагонов на сети общего пользования».

Профицит вагонов отражается на перевозочном процессе, заметно замедляя движение. Задача по сбалансированности количества вагонов сейчас обсуждается на разных уровнях, идёт активный поиск решений.

Одним из таких решений является маршрутизация, которая за последние шесть лет, по данным Михаила Глазкова, увеличилась на 7,8%. Этот способ позволяет сократить количество сортировок в пути. Приведём пример: переработка угля на сортировочных станциях снизилась на 16%. Но из-за несбалансированности числа вагонов сортировочные станции из «фабрики маршрутов» зачастую превращаются в станции накопления и отстоя излишнего парка подвижного состава, что существенно сказывается на замедлении вагонопотоков. Из 5 тыс. путей промежуточных, грузовых и технических станций, предназначенных для проведения технологических операций с грузовыми поездами вместимостью от 71 условного вагона, 1120 занято избыточным порожним подвижным составом, что почти на 25% снижает манёвренность сети железных дорог, подсчитали в ЦД.

Умные составы

Что же касается ускорения движения на Восточном полигоне, то здесь веское слово за инновационными вагонами. Как сообщил исполнительный директор «Объединения вагоностроителей» (ОВС) Евгений Семёнов в ходе конференции «Операторский бизнес: экономика, качество, технологии», 18% от общего парка на сети (при общем количестве 1 млн 360 тыс.

Перевозки

единиц) – инновационные вагоны на тележках с осевой нагрузкой 25 тонна-силы.

В 2024 году ОАО «РЖД» и железнодорожные операторы подвижного состава смогли увеличить концентрацию инновационных вагонов на Восточном полигоне, рассказал Михаил Глазков. Сегодня эта цифра составляет 110 тыс. инновационных вагонов. Цель – довести до 118 тыс. единиц такого подвижного состава.

«Это позволит обеспечить плановые параметры вывоза угольной продукции в инновационном подвижном составе поездами весом 7,1 тыс. тонн (71 условный вагон). И только это технологическое решение даёт прирост провозной способности на 4 млн тонн», – сказал он.

Этот показатель по задействованию парка инновационного подвижного состава заложен в паспорте развития Восточного полигона. «И именно на эти цифры нам надо выходить», – подчеркнул Михаил Глазков.

По его словам, благодаря консолидации парка инновационных вагонов на Восточном полигоне ОАО «РЖД» совместно с операторами удалось в этом году увеличить на 16% отправки тяжеловесных поездов весом 7,1 тыс. тонн (71 условный вагон) без дополнительной нагрузки на инфраструктуру.

Как отметили в пресс-службе АО «Национальная транспортная компания» (НТК), сейчас на Восточном полигоне задействовано 80% парка инновационных вагонов компании. И именно за счёт вагонной составляющей оператор вывозит дополнительный объём грузов. Немаловажно, что для инновационных вагонов РЖД предоставляют скидку на тариф для грузёного пробега, подчёркивают в компании.

В 2024 году ОАО «РЖД» и железнодорожные операторы подвижного состава смогли увеличить концентрацию инновационных вагонов на Восточном полигоне, рассказал Михаил Глазков. Сегодня эта цифра составляет 110 тыс. инновационных вагонов

Технология работает

Как отметил начальник Западно-Сибирской железной дороги (ЗСЖД) Александр Грицай, использование инновационных вагонов позволяет перевезти больше грузов с полигона дороги на восток.

Напомним, ЗСЖД остаётся ключевой магистралью для отправок в восточном направлении. Так, по словам Александра Грицай, в начале 2024 года общий объём отправления угля (основного груза ЗСЖД. – *Ред.*) в инновационных вагонах составлял 42%. Уже к концу августа цифра выросла до 66%.

«Считаем, что это не предел. Мы дополнительно перевезли 400 тыс. тонн угольной продукции за счёт использования инновационных вагонов», – подчеркнул он.

Сегодня с полигона ЗСЖД только 40% инновационных вагонов уходит в организованных маршрутах, однако «все остальные вперемешку» с обычными вагонами в составе поездов, отметил Михаил Глазков.

Глава «Уголь-Транс» Хасян Зябиров в ходе своего выступления добавил, что поезда весом 7,1 тыс. тонн (71 условный вагон) существенно длиннее, чем платформы технических железнодорожных станций. По его словам, если поезда весом 7,1 тыс. тонн составлены не из инновационных вагонов, то «хвост торчит на перегоне». В этом случае железнодорожники не могут принимать поезда. Поэтому важно и формировать поезда из инновационных вагонов, и совместно развивать инфраструктуру.

Хасян Зябиров отметил, что одной из станций, которая может принимать длиннооставные поезда с включением инновационных вагонов, стала углесборочная станция Юрково (она введена в августе этого года УК «Кузбассразрезуголь»). Юрково работает по сквозной

Если увеличить на 10% количество инновационных вагонов на Восточном полигоне, это даст в плюсе около 1,5 млн тонн грузов, перевозимых в полувагонах

технологии, предусматривающей приём и отправку маршрутов поездами локомотивами ОАО «РЖД» прямо к месту назначения, минуя станции примыкания российских железных дорог. «Всегда развитие инфраструктуры и технологии даёт максимальный эффект в вывозе грузов, предъявленных к перевозке», – сказал Хасян Зябиров. Это справедливо: ведь такая технология позволяет увеличить оборот вагонов и сократить время перевозок.

Инновации необходимы

Как отмечает Евгений Семёнов, сегодня для улучшения провозной способности сети важно не только развивать инфраструктуру, но и обновлять парк с улучшенными техническими характеристиками: «Должны быть инновации, должны быть новые решения, новая техника». По его словам, если увеличить на 10% количество инновационных вагонов на Восточном полигоне, то это даст в плюсе около 1,5 млн тонн грузов, перевозимых в полувагонах.

В НТК подчёркивают, что для решения проблемы пропускной способности Восточного полигона важно, чтобы ОАО «РЖД» продолжало стимулировать грузоотправителей переходить на инновационные вагоны, так как их стоимость существенно выше, чем стандартного подвижного состава. Таким образом, разница в тарифе будет являться действенным механизмом.

Прогнозы на конец года

Важность совместных решений по маршрутизации грузопотока, а также «своевременности и прогнозности его выстраивания» отметил в ходе «PRO//Движение.Сибирь» заместитель начальника Центра фирменного транспортного обслуживания (по оперативной работе) ОАО «РЖД» Валерий Баккал.

Представитель ЦФТО прогнозирует, что в IV квартале 2024 года ситуация с перевозками улучшится как в восточном, так и в западном направлении. Будет

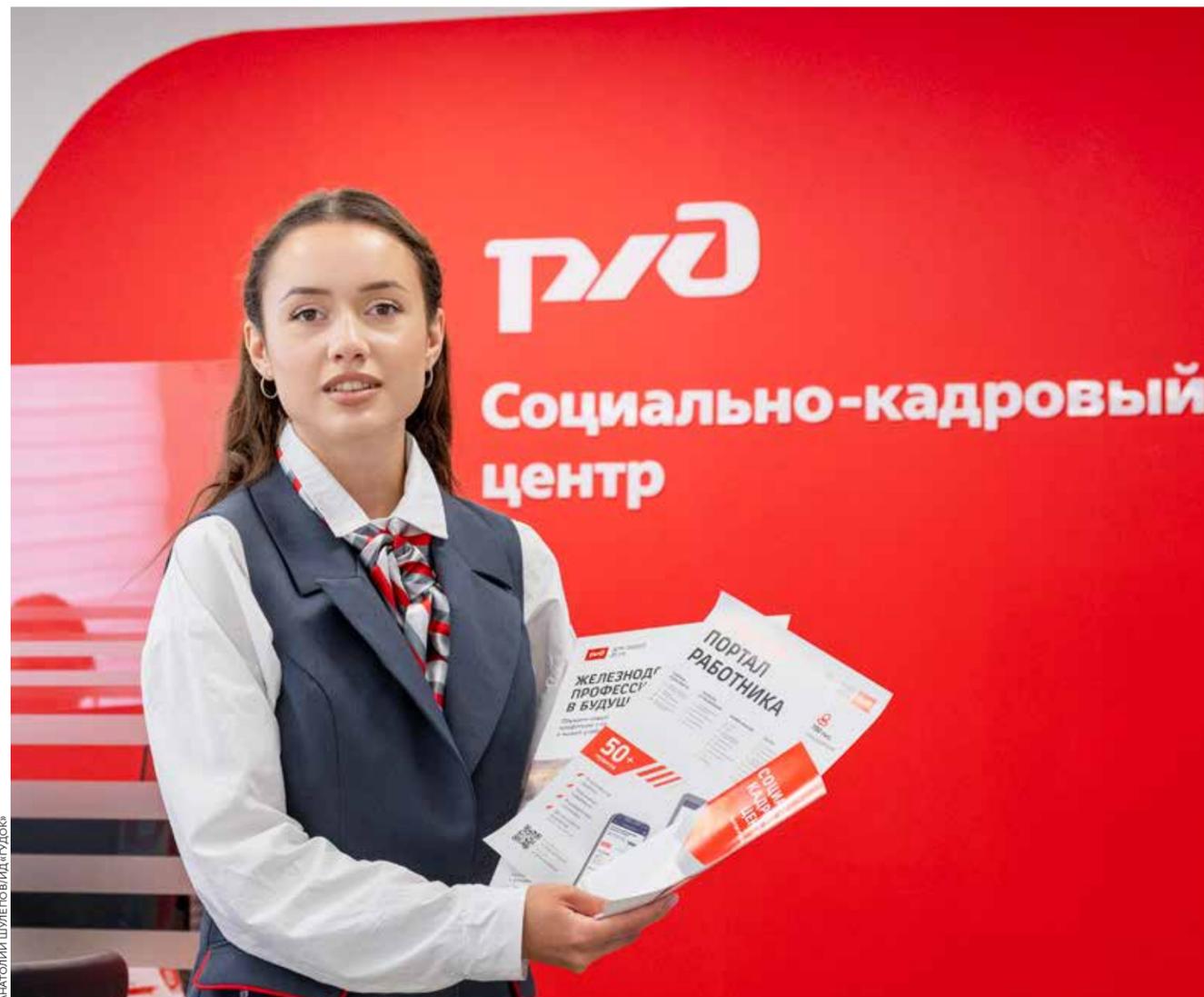
также выполнен график с небольшим опережением по вывозу угольной продукции.

В свою очередь Михаил Глазков добавляет, что при рассмотрении перспективы можно говорить об изменении структуры вагонопотока. В частности, предполагается рост спроса на перевозки в экспортном направлении в первую очередь угольной продукции.

«Сегодня грамотное, чёткое планирование и совместная работа с грузоотправителями, грузополучателями, с портами и собственниками подвижного состава может обеспечить те объёмы предъявляемого к перевозке груза, которые сегодня заявляются на IV квартал», – резюмировал Михаил Глазков.

Ольга Шелкова





АНАТОЛИЙ ШУЛЕПОВ/ИД «ГЛУДОК»

Загрузить работой

С 1 января 2025 года в России стартует национальный проект «Кадры»

Борьба за трудоспособные ресурсы стала темой для обсуждения во всём мире в последние пять лет. Международная организация труда (МОТ) прогнозирует, что в 2025 году уровень безработицы в мире составит 4,9%. Кадровый дефицит не обошёл стороной и Россию. Исследователи из Российской академии наук (РАН) подсчитали, что сейчас в стране не хватает примерно 4,8 млн специалистов (это почти 7% от всех существующих рабочих мест).

Опрос кадровых агентств показал, что почти 90% российских компаний во всех сферах экономики испытывают нехватку кадров, причём в крупном бизнесе дефицит персонала ощутимее, чем в мелких (89% против 85%).

По данным НИ, кадровый дефицит наблюдается в транспортно-логистических компаниях и промышленности, на производстве и в строительстве (не хватает квалифицированных рабочих и инженерно-технических кадров), в сфере продаж (нехватка линейного торгового персонала, грузчиков, комплектовщиков), в сфере услуг (мастеров и рабочих автосервисов, разнорабочих), в финансовых организациях (менеджеров по продажам и работе с клиентами), в IT-компаниях (программистов, продактов и девопсов).

Из-за такого положения дел рынок труда в этом году назвали «рынком соискателей». Следовательно, на работодателей оказывается давление, которое вынуждает их пересматривать условия оплаты труда. Как говорится в макроэкономическом опросе Центробанка, в этом году средняя номинальная зарплата вырастет в стране на 16% и составит порядка 94 тыс. руб. Однако Минэкономразвития прогнозирует, что рост реальных зарплат в этом году составит 9,2%, а затем наступит замедление их роста, и в 2025 году этот показатель составит 7%. В том же ЦБ считают, что в 2026–2027 годах произойдёт спад роста зарплат: до 7% в 2026 году и до 6,6% в 2027-м.

Как в такой ситуации решать проблему кадрового дефицита и выстраивать систему нематериальной мотивации действующих и потенциальных сотрудников?

С 1 января нового года в России стартует национальный проект «Кадры». Документ формируется на основе прогноза потребности экономики в кадрах на ближайшие пять лет по разным видам экономической деятельности и профессионально-квалификационным группам.

Нацпроект будет включать четыре федеральных проекта: развитие целевого обучения и производственных практик, синхронизация классификаторов в сфере труда и сфере образования, формирование более гибкой системы профессиональных стандартов; трансформация подходов к профессиональному развитию работающих граждан, возможность получения дополнительных навыков и новых профессий; обеспечение снижения продолжительности временной нетрудоспособности граждан в трудоспособном возрасте, уменьшение производственного травматизма и, как следствие, сокращение потерь рабочего времени, введение эффективных систем охраны труда, снижение влияния психофизиологических факторов на производственный травматизм работников; вовлечение молодёжи в предпринимательскую деятельность, создание условий для развития предпринимательских компетенций и инфраструктуры поддержки молодёжного предпринимательства.

Заместитель председателя правительства Татьяна Голикова поручила Минтруду и Минпромторгу провести анализ целесообразности перезагрузки и модернизации системы переобучения и её координации, используя опыт центров переподготовки на предприятиях. Минтруду поручено приступить к проведению работы по организации маршрутизации на портале «Работа России» будущих выпускников до завершения ими обучения в образовательных организациях.

«Сегодня вызовы на рынке труда являются жёсткими, нацеленными на будущее, а не на прошлое, особенно в контексте обеспечения технологического суверенитета страны. В связи с этим назрела необходимость использования перспективных методик и прогнозов, отказавшись от ретроспективных, которые не дают актуальных данных», – сказала в заключение заседания Татьяна Голикова.

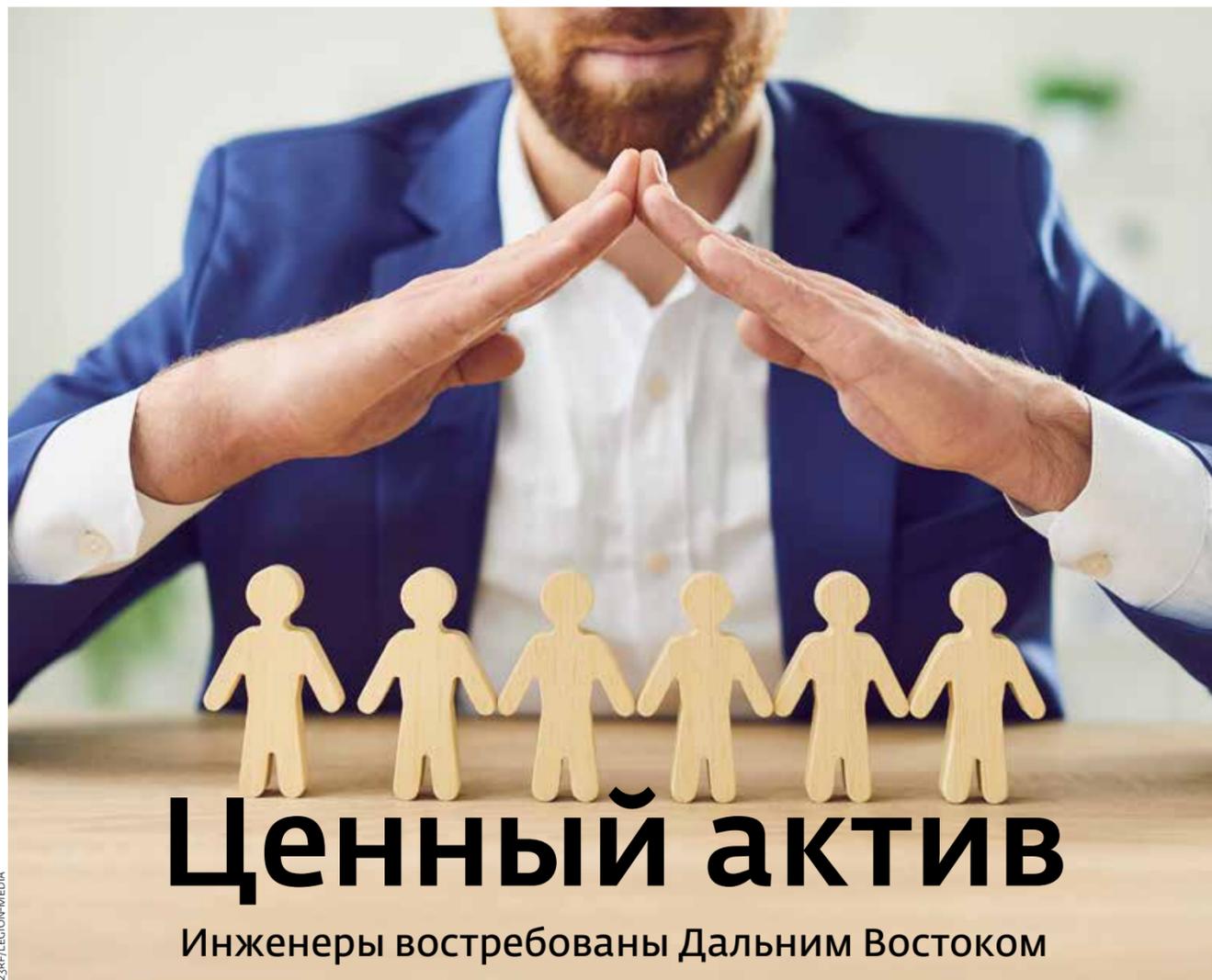
ИДУМБС

Ирина Иванова

ДМИТРИЙ БОТАНИН,
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР «РЖД
БИЗНЕС АКТИВ – ЗАБАЙКАЛЬСК»



ЛИЧНЫЙ АРХИВ



133RF/LEGION-MEDIA

Ценный актив

Инженеры востребованы Дальним Востоком

Транспортно-логистическая инфраструктура погранперехода Забайкальск – Маньчжурия развивается ускоренными темпами, в текущем году здесь начнёт работу

новый контейнерный терминал. Генеральный директор «РЖД Бизнес Актив – Забайкальск» Дмитрий Ботанин рассказал, какие новые рабочие места появятся в регионе со строительством объекта и как выиграть конкуренцию за кадры, в первую очередь инженерно-технические.

– На площадке терминала продолжают строиться объекты. Когда компания приступит к операционной деятельности?

– Мы начали строительство терминала на границе с Китаем год назад, и за это время был проведён масштабный комплекс работ по реализации проекта.

Сейчас «РЖД Бизнес Актив – Забайкальск» переходит на следующий этап и готовится начать опытно-промышленную эксплуатацию объекта. До конца этого года планируем отправить с терминала первые контейнерные поезда в Китай.

– Какие специалисты будут наиболее востребованы?

– С запуском финальной, четвёртой очереди мы выйдём на мощность до 250 тыс. ДФЭ в год. Складские площади позволят хранить до 2,4 тыс. ДФЭ. Для перегрузки такого объёма контейнеров потребуются около 200 сотрудников. Чтобы терминал мог эффективно работать даже в сложных погодных условиях региона, проектом предусмотрена комбинированная технология погрузки. Первое время на площадке будут использоваться погрузчики-ричстакеры, поэтому сейчас нам требуются водители для этой техники и персонал по её обслуживанию, диспетчеры, приёмосдатчики груза, кладовщики и так далее.

На следующих этапах техническое оснащение терминала пополнится козловыми кранами, и предприятие откроет новые вакансии.

– Рынок труда испытывает серьёзный кадровый голод. Чувствуете ли это на себе?

– Решить вопрос с нехваткой транспортных специалистов на Дальнем Востоке в краткосрочной перспективе не так просто. При приёме на работу мы отдаём приоритет местным жителям, но понимаем, что в сложившейся ситуации основная часть коллектива будет привлечена из других ре-

гионов. Компания предусмотрела комфортные условия проживания для персонала. На территории вахтового городка будут собственные столовая, спортивный зал, медпункт, банно-прачечный комплекс, котельная и трансформаторные подстанции.

Чтобы переломить этот тренд, необходимо предоставлять молодому поколению возможности реализовать себя в родном регионе и развивать конкурентную социальную инфраструктуру. С расширением транспортно-логистических проектов в Забайкальск приходят инвестиции. Объём вложений только в наш терминал

на станции Ерофей Павлович ЗабЖД. В лицее обучаются порядка 300 детей, в пришкольном интернате живут воспитанники с ближайших станций – Сегачама, Большая Омутная, Сквородино, из села Поздеевка, сельского поселения Смоленское. Большинство учеников – дети сотрудников РЖД, и лицей уделяет большое внимание профориентационным программам, чтобы в будущем ребята продолжили трудовые династии.

При поддержке «РЖД Бизнес Актив» в лицее отремонтировали кабинеты математики, информатики и биологии, химии. Было

С расширением транспортно-логистических проектов в Забайкальск приходят инвестиции

оценивается в 12 млрд руб. В дальнейшем его запуск будет способствовать наращиванию грузопотоков и увеличению товарооборота между Россией и Китаем. Надеюсь, это послужит социально-экономическому развитию региона и общему повышению уровня жизни населения.

– Какую работу ведёте по привлечению молодых специалистов?

– В этом году компания «РЖД Бизнес Актив» запустила программу благотворительной помощи образовательным учреждениям. Первым её участником стал РЖД-лицей № 17, расположенный

приобретено интерактивное оборудование.

Это важно для углублённого изучения профильных предметов, необходимых для поступления на технические специальности. Мы стремимся создать условия, чтобы ученики могли получить новые знания, которые будут способствовать их становлению как транспортных специалистов. Будем рады видеть выпускников местных высших и средних специальных учебных заведений в числе сотрудников терминала компании.

Беседавал Виталий Маслюк



Восточные практики

Новый медицинский поезд РЖД показал свою социальную значимость

СЕРГЕЙ ГУСЕВ / ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

Медицинская помощь для жителей Дальнего Востока должна быть ничуть не хуже, чем в других регионах России. Для повышения её качества и доступности разрабатываются и реализуются уникальные проекты. Один из них – передвижной консультативно-диагностический центр (ПКДЦ) «Святой Пантелеймон», созданный холдингом «РЖД».

Особый подход

Для повышения качества и доступности медицинской помощи на Дальнем Востоке в регионе в последние годы реконструируются учреждения здравоохранения, для них закупается современное диагностическое оборудование, строятся фельдшерско-акушерские пункты.

Для обеспечения медицинской отрасли кадрами реализуется программа «Земский доктор». Об этом напомнил первый заместитель министра здравоохранения РФ Виктор Фисенко, выступая на сессии «Качество и доступность медицинской помощи на Дальнем Востоке» в рамках Восточного экономического форума (ВЭФ).

Но эти меры, учитывая обширную территорию Дальнего Востока и невысокую плотность населения, недостаточны.

«Природа Дальнего Востока поражает своей красотой, но характер у неё, мягко говоря, непростой. Некоторые населённые пункты месяцами отрезаны от «большой земли». Поэтому дальневосточные регионы требуют особого внимания с точки зрения организации здравоохранения. Это информатизация медицинских услуг, включая использование телемедицины и удалённого мониторинга хронических заболеваний, а также использование передвижных медицинских комплексов, – считает директор Центрального научно-исследовательского института организации и информатизации здравоохранения Минздрава России Ольга Кобякова. – Нужны уникальные решения, которыми следует делиться и распространять, чтобы повысить доступность и качество медицинской помощи для россиян».



СЕРГЕЙ ГУСЕВ / ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

В составе поезда 14 вагонов, 8 из которых медицинского назначения. Пациенты передвижной поликлиники могут сделать рентген, маммографию, УЗИ, пройти спирометрию и стресс-тесты. Поезд рассчитан на приём до 100 тыс. человек в год

МНЕНИЕ

Владимир Путин, президент России, во время пленарного заседания ВЭФ: – Отдельная тема связана с медицинским обслуживанием граждан, которые живут в труднодоступных регионах, в городах и посёлках. На Дальнем Востоке есть населённые пун-

кты, до которых можно доехать только по железной дороге. При этом там не хватает специалистов для проведения диспансеризации, профосмотров, оказания медицинской помощи. С сентября этого года в пяти дальневосточных субъектах Федерации, а со

следующего года в восьми субъектах начнёт курсировать передвижной консультативно-диагностический центр. По сути, этот поезд представляет собой настоящую современную поликлинику и аптеку на колёсах с современным оборудованием и врачами-специалистами.

Они смогут проводить широкий спектр исследований, консультироваться с коллегами из ведущих научных центров России, использовать технологии искусственного интеллекта для формирования медицинского заключения и, конечно, оказывать профессиональную помощь,

доступ к которой необходимо всем гражданам страны независимо от места проживания. Хочу поблагодарить в этой связи компанию «РЖД», всех врачей, медсестёр, железнодорожников, других специалистов, которые участвуют в этом благородном и таком нужном

для людей проекте. Прошу правительство помочь компании, обеспечить бесперебойную деятельность этого современного медицинского центра и аптеки на базе поезда.

Валентина Матвиенко, спикер Совета Федерации, во время

IV Евразийского женского форума: – Каждому человеку должна оказываться качественная медицинская помощь. «Святой Пантелеймон» – это первый и единственный в мире официально зарегистрированный медицинский поезд. Состав проехал по БАМу, он мо-

жет заехать в самые малые посёлки. Таким образом высокотехнологичная помощь становится доступной всем. Запуск нового поезда здоровья – значимое направление вашей работы, которое по достоинству оценил президент Владимир Владимирович Путин.

На Дальнем Востоке есть населённые пункты, до которых можно доехать только по железной дороге. При этом там не хватает специалистов для проведения диспансеризации, профосмотров, оказания медицинской помощи

Поликлиника на колёсах

Одно из таких решений – новый медицинский поезд «Святой Пантелеймон», который разработан «Российскими железными дорогами» для Дальнего Востока и Сибири.

«Мы не забываем о приближении медицинской помощи для населения. В прошлом году мы внедрили новый для нас формат работы – выездные медицинские бригады, состоящие из узких специалистов. В августе 2024-го запустили поезд «Святой Пантелеймон», который полностью адаптирован для работы в суровых климатических условиях», – рассказал на полях ВЭФ начальник отдела продаж сети учреждений здравоохранения «РЖД-Медицина» Денис Колесников.

Напомним, в составе поезда 14 вагонов, 8 из которых медицинского назначения. Он оснащён дополнительными баками повышенной ёмкости и дополнительной системой фильтрации воды. Во всех вагонах подключена система отопления на жидком топливе.

Пациенты передвижной поликлиники могут сделать рентген, маммографию, УЗИ, пройти спироме-

трию и стресс-тесты, получить консультацию эндокринолога, уролога, хирурга, педиатра и гериатра. Поезд рассчитан на приём до 100 тыс. человек в год.

Одной из уникальных особенностей ПКДЦ является применение для точной диагностики искусственного интеллекта «Цельс» – ведущей российской разработки с высокими показателями качества, способной производить анализ рентгенологических исследований.

Во время первой командировки в Амурскую область ПКДЦ побывал в 10 населённых пунктах. За 11 дней было обследовано более 1100 человек, проведено более 11 тыс. исследований. Приём вели около 40 медицинских работников сети «РЖД-Медицина».

«Поезд показал свою востребованность, его социальная значимость очевидна», – подчеркнул Денис Колесников.

Сразу после окончания ВЭФ «Святой Пантелеймон» отправился в командировку в Хабаровский край.

ПУЛЬТ

Виталий Маслюк



АЛЕКСАНДР ХАМИДЕЛЬ

Цифровые помощники врача

Как алгоритмы уже сегодня меняют медицинскую отрасль

Цифровые инструменты внедряются практически во всех отраслях, в том числе в одной из самых ключевых – в здравоохранении. Применение новых технологий не только способно повысить качество жизни людей, но и работает на её продолжительность. Какую роль медицинские помощники играют уже сегодня, разбирались эксперты в рамках сессии «Цифровые медицинские помощники в России – достижения и перспективы» Восточного экономического форума.

Обязательный шаг

Среди ключевых задач, стоящих сейчас перед отечественной сферой здравоохранения, – создание цифровых медицинских помощников. Как ожидается, за данной технологией большое будущее. Проект даже включён в Паспорт стратегии цифровой трансформации отрасли «Здраво-

мощников. В ней задействованы разные участники, в том числе крупные IT-компании. По мнению директора Центра индустрии здоровья Сбербанка Сергея Жданова, внедрение цифрового помощника здоровья на базе искусственного интеллекта – это обязательный шаг, который нужно сделать для развития системы сохранения здоровья человека.

Социальный вектор

В настоящее время Минздрав России реализует пилотный проект «Персональные медицинские помощники». Его цель – создание сервисов и медицинских изделий для дистанционного наблюдения за состоянием здоровья граждан. В пилоте участвуют госкорпорация «Ростех», восемь субъектов Федерации, а также медицинские организации Федерального медико-биологического агентства (ФМБА) и Росздравнадзор.

В рамках проекта определены две ключевые нозологии – артериальная гипертензия и сахарный

Минздрав России реализует пилотный проект «Персональные медицинские помощники». Его цель – создание сервисов и медицинских изделий для дистанционного наблюдения за состоянием здоровья граждан

охранение» до 2024 года и на плановый период до 2030 года Минздрава России.

В широком смысле цифровые помощники представляют собой совокупность технологических средств и программных сервисов. Они помогают автоматизировать процессы. Например, могут заполнить медицинскую карту пациента. Кроме того, с их помощью можно в целом быстрее и эффективнее собирать, изменять и хранить данные.

В России сейчас ведётся активная работа по развитию и внедрению цифровых медицинских по-

диабет. Создан и функционирует прототип платформы. Более 23 тыс. пациентов с артериальной гипертензией или сахарным диабетом взяты на дистанционное наблюдение в десяти регионах.

«До конца 2024 года будет проведена клинико-экономическая оценка эффективности дистанционного наблюдения в целях подготовки решения о тиражировании результатов пилотного проекта с 2025 года. При этом промежуточный анализ по результатам наблюдения за пациентами, находящимися на дистанционном наблюдении, уже показал положительный эффект», – рас-



МАКСИМ КАШИРИН/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

сказал заместитель министра здравоохранения РФ Вадим Ваньков.

Всего же согласно национальному проекту «Здравоохранение» к 2030 году 50% пациентов с артериальной гипертензией и 50% с диабетом (около 7 млн человек) должны быть обеспечены портативными устройствами мониторинга состояния здоровья.

Искусственный интеллект

Важную роль в применении цифровых помощников, безусловно, играет искусственный

интеллект (ИИ). По данным международного агентства Markets And Markets, уже в течение ближайших пяти лет среднегодовой прирост рынка ИИ в медицине составит 48,1%.

Россия не отстает от мирового тренда. Минздрав России поддерживает внедрение технологий на базе ИИ, в том числе работает над совершенствованием нормативно-правового регулирования в части создания и регистрации медицинских изделий с ИИ.

«В области ИИ ведомство ведёт системную работу с 2019 года. Так, в 2023 году были инициированы изменения в паспорт федерального проекта «Создание единого цифрового контура». Сегодня уже зарегистрировано 37 медицинских изделий с ИИ», – сообщил Вадим Ваньков. Он также добавил, что Минздравом совместно с правительством Москвы реализована возможность предоставления регионам доступа к централизованным ИИ-сервисам, обрабатывающим результаты компьютерной томографии, рентгенографии и маммографии по средствам взаимодействия с платформой «МосМедИИ» на безвозмездной основе».

Цифровой подход железнодорожников

Сеть клиник «РЖД-Медицина» идёт в ногу со временем и тоже активно внедряет цифровые решения в своей работе. Ключевой ориентир для реализации инноваций – повышение качества обслуживания клиентов.

«Помимо оказания медицинских услуг населению мы ещё и обслуживаем крупных промышленных клиентов. Внедрение цифровых

медицинских помощников, искусственного интеллекта, безусловно, необходимо», – отметил заместитель генерального директора по стратегическому развитию АО «РЖД-Медицина» Алексей Фролов.

«РЖД-Медицина» не сводит применение цифровых помощников только к голосовым ассистентам или большой языковой модели, которая формирует данные для врача. Область их использования гораздо шире. «Например, мы используем алгоритмы нейронных сетей для выявления очередей в регистратуру, чтобы эффективно обрабатывать потоки клиентов, которые приходят в наши медицинские учреждения», – рассказал Алексей Фролов.

Кроме того, новые технологии применяются для автоматизации работы call-центров. Они по-

могают сотрудникам понять, к какому специалисту лучше записать пациента (исходя из озвученных симптомов). Наряду с совершенствованием операционных процессов цифровые помощники применяются и в других направлениях, в частности для повышения качества лечения и поиска новых методов.

При этом главным в развитии технологий по-прежнему остаётся человек. Да, инновации распространяются стремительно. Однако полностью верить жизнь и здоровье человека цифровым алгоритмам всё ещё нельзя. Как подчеркнул Алексей Фролов, сведения от больших языковых моделей должны восприниматься аккуратно. Нельзя допускать, чтобы технология ошиблась и это привело к нежелательным последствиям.

АЛЕКСЕЙ АЛЕЕВ



МАКСИМ КАШИРИН/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

Сеть клиник «РЖД-Медицина» идёт в ногу со временем и тоже активно внедряет цифровые решения в своей работе. Ключевой ориентир для реализации инноваций – повышение качества обслуживания клиентов



Обойтись без бумаги

Электронный документ внедряется в международную практику

Компания «Российские железные дороги» готова расширить географию

применения собственных цифровых сервисов и распространить их на международные маршруты. Об этом рассказал на Советании по взаимодействию и мерам до-

верия в Азии (СВМДА) начальник отдела анализа, стратегии и комплексных вопросов международного сотрудничества ОАО «РЖД» Трофим Яковлев.

Сегодня как никогда востребованы полноценные цифровые коммуникации, бесшовные перевозочные технологии и электронный документооборот, отметил Трофим Яковлев в своём выступлении. Для вовлечения новых участников в цифровую повестку и преодоления всех форм цифрового разрыва при осуществлении перевозок ОАО «РЖД» готово предоставить свои компетенции в области цифровизации железнодорожных перевозок и организации электронного документооборота (ЭДО).

РЖД делятся цифровым опытом

При этом может быть использован опыт, например, проекта электронного таможенного администрирования транзитных перевозок, который РЖД реализовали с участием Белорусской железной дороги, таможенных служб двух стран. Его целью было формирование при импорте и транзите непрерывной технологической цепочки информационного обмена на всех этапах таможенного транзита. В настоящее время данная безбумажная технология применяется для проекта «Интертран».

Сокращается время на бюрократические процедуры

Реализация цифровых технологий и автоматизация операций по оформлению документов в рамках проекта «Интертран» позволили сократить общее вре-

мя оформления груза в среднем на четверо суток, говорил в интервью «Гудку» первый заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Сергей Павлов. Сокращение срока происходит прежде всего за счёт перевода заявок в электронный вид. В рамках проекта были внедрены мобильные рабочие места для приёмосдатчиков и тальманов в порту, осуществлены операции по электронному закрытию таможенного транзита на станции прибытия.

Кроме того, сокращены производительные потери, связанные с перемещением работников для оформления таможенных, перевозочных документов в порту и на станции назначения.

«Самое важное – сокращается время на административные процедуры при неизменном графике движения поездов. А это значит, что, не меняя скорости и интенсивности движения контейнерных поездов на сети, мы предоставляем грузоотправителю общую экономию времени доставки товаров в пункт назначения. Это повышает скорость оборота капитала и в итоге приносит клиентам дополнительные экономические эффекты», – отмечал Сергей Павлов.

Площадка для клиентов

В РЖД запущен сервис оформления мультимодальной грузовой перевозки «Мультилог», рассказал Трофим Яковлев. Это единая площадка для клиентов и поставщиков услуг, позволяющая оформить мультимодальную перевозку груза от двери до двери в формате одного окна, объединив возмож-

Революция 4.0



МИХАИЛ ПЕРМИН/ИД «ГУДОК»

ности всех участников рынка транспортной логистики.

«Сервис на данный момент имеет высокий потенциал дальнейшего развития. В разработку программного обеспечения положен принцип интеграционного взаимодействия с существующими сервисами «Российских железных дорог», – рассказал представитель ОАО «РЖД».

Тестирование в 2023 году обмена данными и успешная передача сформированных электронных перевозочных документов в Государственную информационную систему электронных перевозочных документов (ГИС ЭПД) стали важным шагом к созданию концепции Национальной цифровой транспортно-логистической платформы (НЦТЛП).

В 2024 году планируется расширение числа участников и присоединение к тестированию водного вида транспорта, что позволит обеспечить бесшовность логистики в России.

Новые технологии на МТК

Первоочередные задачи в области внедрения цифровых технологий на маршрутах междуна-

родных транспортных коридоров (МТК) сформулировал главный специалист АНО «Дирекция международных транспортных коридоров», которое выступило организатором семинара, Владимир Коростелёв.

Прежде всего следует рассмотреть саму возможность совместного внедрения электронного документооборота на МТК. Для этого предстоит определить первоочередные формы внешнеторговых и транспортных документов для перевода в электронный вид и построения систем электронного документооборота.

В изучении нуждается и возможность осуществления двусторонних и многосторонних пилотных проектов по реализации трансграничных систем ЭДО на основе применения международных стандартов. Основные принципы этих стандартов прописаны, например, в рамочном соглашении об упрощении процедур трансграничной безбумажной торговли в Азиатско-Тихоокеанском регионе, которое вступило в силу 20 февраля 2021 года.

К ним относятся:

- функциональная эквивалентность бумажных и электронных документов;
- отсутствие дискриминации использования электронных сообщений – никто не должен навязывать свои технологии;
- техническая нейтральность – этот принцип подразумевает, что государство не должно задавать предпочтительные или нежелательные виды техники;
- повышение уровня оперативной совместимости;

- повышение эффективности упрощения процедур торговли и более строгое соблюдение нормативных требований;
- сотрудничество между государственным и частным секторами;
- совершенствование трансграничного пространства доверия. «Раскрытие потенциала «цифры» будет способствовать значительному ускорению продвиже-

ния товаропотоков. Переход от бумажных документов к электронным идёт полным ходом. Следующий этап – использование в электронном формате товаросопроводительных документов. Это позволит существенно ускорить процедуры оформления перевозок всеми участниками процесса», – отметил Трофим Яковлев.

ДМИТРИЙ КОПТЕВ

Следующий этап – использование в электронном формате товаросопроводительных документов. Это позволит существенно ускорить процедуры оформления перевозок всеми участниками процесса



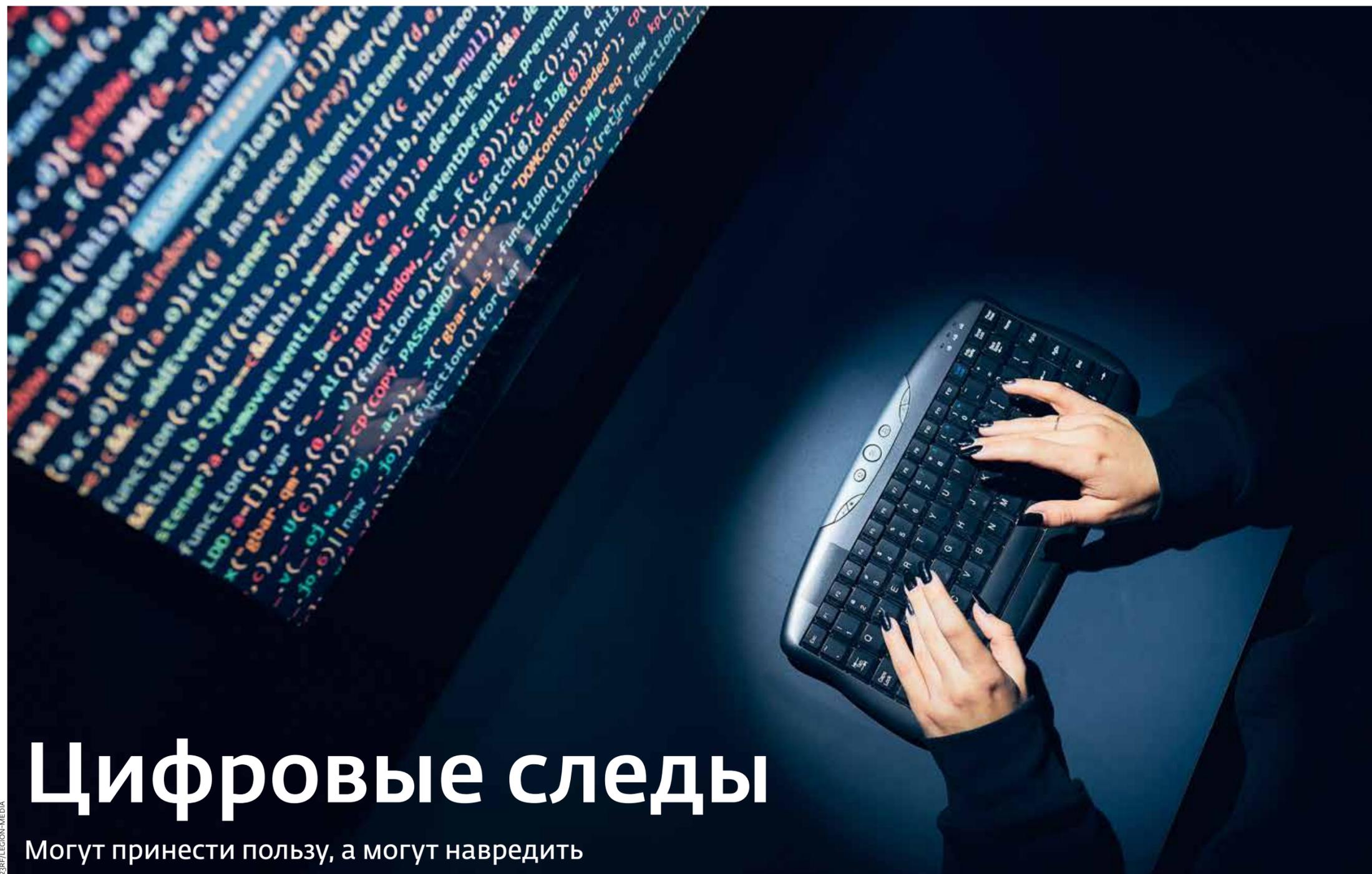
АЛЕКСАНДР СВАВЕРКИН/ИД «ГУДОК»

Революция 4.0

Андрей Ковальчук,
главный специалист отдела
мониторинга соблюдения
нормативных требований
и процесса управления
коррупционными рисками Центра
по организации противодействия
коррупции ОАО «РЖД»



ЛИЧНЫЙ АРХИВ



Цифровые следы

Могут принести пользу, а могут навредить

На сегодняшний день цифровизация является неотъемлемой частью жизни любого человека. У большинства граждан нашей страны имеются сотовый телефон, смарт-часы, на работе – компьютер или в личном пользовании планшет, ноутбук, телевизор с доступом к сети Интернет. Практически каждый хоть раз в жизни проходил регистрацию на различных интернет-сайтах, автоматически оставляя за собой цифровой след.

Так, при регистрации на любой онлайн-платформе фиксируется ваше текущее местоположение и IP-адрес, который сообщает ваш браузер. Даже если пользователь прибегает к средствам удаления данных или маскировки в Сети (путём использования VPN-сервисов), отдельные его следы всё же сохраняются в базах данных крупных операторов и хранятся там неограниченное количество времени.

Сегодня благодаря Интернету и общедоступным открытым источникам данных можно, не нарушая закон, получить огромное количество информации о лицах по всему миру, вплоть до того, когда и каким рейсом человек путешествовал и в какой гостинице проживал.

Однако поиск интересующей информации из открытых источников в Интернете требует от специалиста наличия определённых знаний и навыков работы в области технологии поиска, консолидации и анализа большого объёма данных.

Для обычного человека фотография, размещённая в социальных сетях, – это просто снимок, а для подготовленного специалиста – возможность узнать по определённым артефактам дату и время этого снимка, заинтересованность и активность пользователей, его увидевших, определить модификацию изображения, модель камеры и т.д.

В настоящее время на «чёрном» информационном рынке имеются сервисы, нелегально предоставляющие доступ к персональным данным. При этом многие обращающиеся к таким источникам забывают, что достоверность этих данных на момент использования варьируется от 20 до 70%, а их применение в работе может привести к уголовной ответственности. Кроме того, некоторые сервисы уведомляют объект проверки о запрошенных по нему данных.

Революция 4.0



123RF/LEGION-MEDIA

Сегодня в сфере поиска общедоступной информации в Интернете появилось целое отдельное направление, называемое OSINT.

OSINT (open source intelligence) – разведывательная дисциплина и комплекс мероприятий, инструмен-

тов и методов для получения и анализа информации из открытых источников.

Как показывает практика, для поиска необходимой информации чаще всего в своей работе специалисты используют:

Благодаря Интернету и общедоступным открытым источникам данных можно, не нарушая закон, получить огромное количество информации о лицах по всему миру, вплоть до того, когда и каким рейсом человек путешествовал и в какой гостинице проживал

- специализированные браузеры (например, Venator), которые содержат предустановленные настройки и вкладки, обеспечивающие автоматическую связь с сайтами и интернет-ресурсами для тех или иных целей поиска информации;
- официальные сайты государственных служб (например, МВД, ГИБДД, ФНС, Росфинмониторинг, Федресурс, Картотека арбитражных дел, ФССП, ФСИН, Росреестр, Роспатент, ФАС);
- сервисы для графического построения диаграмм связей и моделирования процессов в стандартной форме (например, Vizagi Modeler);
- сервисы для получения информации о владельцах веб-сайта и их местонахождении (например, Whois);

Весь перечень различного уровня сложности, стоимости, легальности и комфорта в использовании сервисов для получения и анализа информации о человеке из открытых источников не уместить в одну статью – их очень много, на любой вкус и запрос аудитории.

Важно, что мир не стоит на месте, технологии развиваются, упрощая (а некоторым, наоборот, усложняя!) жизнь, и за ними нужно успевать: следить за новостями, не бояться нового, принимая его обдуманно и аккуратно, непрерывно обучаться.

В детстве старшие нас предупреждали о том, что всё тайное становится явным, и это утверждение всё ближе к абсолютной правде. Мы все оставляем цифровой след. По-настоящему и навсегда что-

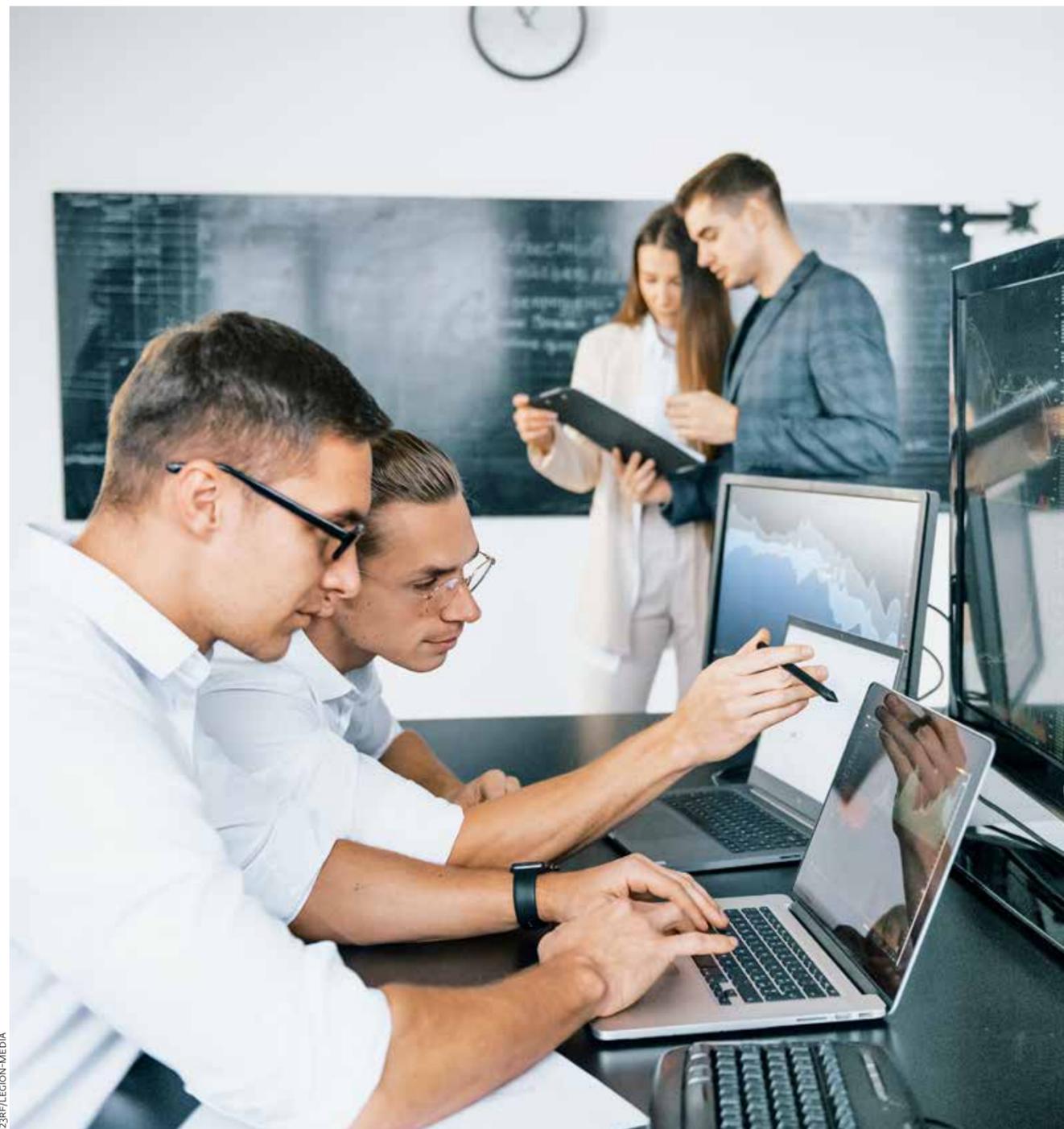
По-настоящему и навсегда что-то скрыть становится всё сложнее, а узнать что-то, добыть необходимую информацию, наоборот, всё легче. Но здесь, как и с лекарствами, которые в то же время и яд, важны диагноз, доза и намерения

- сервисы проверки контрагентов (например, Rusprofile);
- сервисы для сбора информации по фотографии (например, shademap, Vk.watch);
- сервисы по генерации личности для анонимного изучения социальных сетей (например, Randus);
- сервисы для отслеживания и поиска морских и воздушных судов (например, VesselFinder, Flightradar24);
- вспомогательные компьютерные программы, то есть утилиты (например, Snoop Project);
- поисковые системы, позволяющие выявить сообщества, группы, пользователей (например, Tgstat);
- специализированные программные системы – в основном платные способы поиска и извлечения неструктурированной информации одновременно из неограниченного количества баз данных, документов, веб-сайтов.

то скрыть становится всё сложнее, а узнать что-то, добыть необходимую информацию, наоборот, всё легче. Но здесь, как и с лекарствами, которые в то же время и яд, важны диагноз, доза и намерения.

Технологии получения и анализа информации могут использоваться как против закона, так и ему во благо.

Следует быть максимально осторожным в Сети, остерегаясь мошенников, и в то же время следует максимально принимать новые возможности для обнаружения и противодействия всё тем же мошенникам, преступникам, правонарушителям. Касается это и антикоррупционной деятельности – хорошее подспорье для выявления потенциального/реального конфликта интересов, незаконных доходов, неправомерного использования средств и должностных полномочий.



Полевая практика

Отраслевые вузы развивают проектные форматы обучения

В настоящее время формат традиционных лекций и семинаров в вузах разбавляется проектной работой, направленной на получение практического опыта. Для каждой специальности определяется свой пул задач, которые поступают от университета, компаний-партнёров либо оформляются из идей самих студентов. В отраслевых учебных заведениях студенческие проекты перерастают в целые стартапы.

Участие в проектной деятельности помогает студентам получить навыки командной работы и публичных выступлений, развить лидерские качества, пополнить портфолио. «Это также позволяет сократить период адаптации молодого специалиста на будущем рабочем месте. На этом сейчас особенно настаивают работодатели», – подчеркнул ранее глава Министерства науки и высшего образования РФ Валерий Фальков.

Проектная деятельность

Во многих вузах проектную деятельность выделяют как отдельную дисциплину. По такому пути, в частности, идёт Российский университет транспорта (МИИТ), где подобная образовательная модель внедрена с 2021 года. Новая дисциплина была включена во все учебные программы специалитета и бакалавриата. Работа строится следующим образом: студенты выбирают тему проекта, над которой работают в течение семестра, затем свои технологические разработки они поэтапно презентуют на открытых защитах в институтах и академиях вуза. Лучшие инновационные идеи допускаются к демодню – выставочной экспозиции и питч-

сессии, – там проекты оценивают ведущие эксперты отрасли.

В настоящее время в РУТ (МИИТ) в рамках модуля проектирования разработано более тысячи проектов, большинство из которых направлено на решение реальных проблем индустрии. «Это помогает будущим специалистам интегрироваться в деятельность предприятий уже в процессе обучения. Около трети студентов РУТ включаются в реальную деятельность транспортных компаний именно через такие активности», – подчеркнул ректор РУТ (МИИТ) Александр Климов.

Среди разработанных в этом году проектных решений – «Виртуальный помощник юриста» для АО «РЖД Логистика». Студенты создали цифровой сервис, который позволяет сотрудникам быстро находить юридические ответы и ориентироваться в большом объёме информации. Автоматически можно получить консультацию юриста, локальные нормативные акты, образцы договоров, информацию о закупках и охране труда, а также учредительные документы.

Ещё один проект – «Веб-приложение рейтинга активности специалистов ЦФТО ОАО «РЖД». Начинающие разработчики создали веб-приложение, позволяющее оценивать специалистов по различным критериям (количество предложенных проектов, активность в их реализации, успешное завершение проектов и уровень дохода). При сетевом внедрении программа сможет собирать и обрабатывать большие объёмы данных и отображать наглядную информацию о сотрудниках в различных разрезах.

Стартап как диплом

Ещё один метод проектной работы успешно внедрил Иркутский государственный университет

Образование



РУТ (МИИТ)



ИрГУПС



ИрГУПС

путей сообщения (ИрГУПС). Там студенты-старшекурсники могут выполнить выпускную квалификационную работу (ВКР) в формате стартапа. Такая ВКР представляет собой бизнес-проект, демонстрирующий уровень подготовки студента к самостоятельной профессиональной деятельности.

В этом году выпускники ИрГУПСа защитили такие проекты, как «Разработка системы поддержки принятия решений по действиям в условиях размытия путей Улан-Баторской железной дороги», «Совершенствование инструментов и принадлежностей для осмотра вагона», «Разработка цифрового терморегулятора салона электропоезда ЭД9М», «Проектирование цифровой экосистемы туристических услуг». Формат «Стартап как диплом» продолжит развиваться в университете.

Клуб разработчиков

Проектной работой студенты отраслевых вузов занимаются и внеурочно. Например, на базе Приволжского государственного университета путей сообщения (ПривГУПС) функционируют студенческие научные кружки и студенческое научное общество. Там под руководством преподавателей студенты разрабатывают проекты, направленные на решение отраслевых задач. Молодым самарским учёным уже есть чем похвастаться. Этим летом их разработка «Цифровой планировщик погрузки» признана лучшей среди команд отраслевых вузов в конкурсе проектов по развитию транспортно-логистической отрасли, состоявшемся в рамках VI Конференции транспортно-логистического блока холдинга «РЖД».

Проектная работа помогает будущим специалистам интегрироваться в деятельность предприятий в процессе обучения. Около трети студентов РУТ (МИИТ) включаются в реальную деятельность транспортных компаний именно через такие активности

Впереди много работы по разворачиванию проектного модуля, формированию совместных проектных команд отраслевых университетов и запуску первых студенческих проектных соревнований

Студенты ПривГУПСа разработали программное обеспечение, позволяющее определить оптимальный порядок выполнения набора погрузочно-разгрузочных операций при терминальной обработке контейнеров.

Единый подход

Развитие проектных форматов обучения – важная часть повестки развития транспортного образования. Чтобы унифицировать подходы к этой работе, в РУТ (МИИТ) этим летом состоялся семинар по организации проектной деятельности студентов. В мероприятии приняли участие представители десяти отраслевых университетов из разных городов России, включая Санкт-Петербург, Новосибирск, Владивосток, Омск, Ульяновск, Самару, Иркутск, Хабаровск и Ростов-

на-Дону. «Масштабирование проектных форматов – это сложный процесс, требующий переосмысления подходов к образованию и больших организационных усилий. Первый шаг – найти общий язык и договориться о принципах, которые будут приняты всеми вузами транспортной системы. Впереди много работы по разворачиванию проектного модуля, формированию совместных проектных команд и запуску первых студенческих проектных соревнований», – подчеркнул в ходе семинара первый проректор РУТ (МИИТ) Владимир Тимонин.

Планируется, что в ближайшее время появится единый план внедрения проектной деятельности в процесс обучения студентов отраслевых вузов.

Иллюстрация

Юлия Антич



Кадры на будущее

Отраслевые вузы подготовят специалистов для ВСМ

Правительство РФ этим летом утвердило распоряжение о строительстве высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва – Санкт-Петербург. Предполагается, что она будет полностью запущена в 2028 году. Эксплуатировать магистраль будут инженеры новой формации – профессионалы, обладающие не только качественными техническими знаниями, но и

Академия скорости

В целях реализации продвинутого обучения в сфере высокоскоростного движения в этом году на базе Российского университета транспорта (МИИТ) создана передовая инженерная школа (ПИШ) «Академия ВСМ». Там разработаны следующие образовательные программы: «Инжиниринг подвижного состава ВСМ», «Цифровое проектирование и эксплуатация инфраструктуры ВСМ», «Радиотехнические системы на железнодорожном транспорте», «Управление инфраструктурой высокоскоростных магистралей».

студенты ПИШ будут интегрированы в различные этапы проекта. Главная задача – максимально погрузиться в материал и образовательные мероприятия. Проявляйте себя, вкладывайтесь в своё инженерное образование, учитесь работать в команде, конкурируйте – и тогда вас ждёт успешное будущее», – обратился к студентам директор передовой инженерной школы «Академия ВСМ» РУТ (МИИТ) Олег Покусаев в ходе недавнего Дня студента ПИШ.

С началом учебного года студентов поздравил заместитель министра транспорта РФ Алексей

Важно дать студентам широкий спектр возможностей, чтобы они стали лучшими специалистами в отрасли. Для этого будет организовано много практических занятий, погружений в реальные задачи строительства ВСМ Москва – Санкт-Петербург

цифровыми навыками. Предвсхищая кадровый запрос отрасли, транспортные учебные заведения заблаговременно начали вести подготовку таких специалистов.

Проект ВСМ призван дать толчок развитию не только железнодорожной отрасли, но и системе транспортного образования: необходимо подготовить специалистов в сфере безопасности и эффективности высокоскоростного движения. Эту задачу в настоящее время решают отраслевые вузы.

В текущую приёмную кампанию в ПИШ по итогам конкурсного отбора поступили 50 лучших студентов 3-го курса из железнодорожных вузов России (из Москвы, Ростова-на-Дону, Самары, Екатеринбурга и Омска). Все они зачислены на 4-й курс путём перевода.

«Важно дать студентам широкий спектр возможностей для того, чтобы они стали лучшими специалистами в отрасли. Для этого будет организовано много практических занятий, погружений в реальные задачи строительства ВСМ Москва – Санкт-Петербург,

Шило. Он 2 сентября осмотрел образовательные пространства ПИШ, оборудованные интерактивными и программными комплексами, предназначенными для научных исследований и разработки новых решений в области высокоскоростных железнодорожных магистралей. Так, например, слушатели программы «Цифровое проектирование и эксплуатация инфраструктуры ВСМ» будут осваивать технологии управления инфраструктурой и создавать цифровые модели магистралей в рамках инженерных



пассажиров на ВСМ; примененные радио- и телекоммуникационные системы передачи данных; технологическая и техническая интеграция ВСМ в транспортные системы агломераций; сопровождение разработки элементов инфраструктуры и высокоскоростного подвижного состава; применение радиоканальных систем интервального регулирования и управления движением поездов. Также студентам предложат создать опытный образец железнодорожного измерительного комплекса по определению координатных параметров инженерной цифровой модели пути ВСМ и цифровых двойников элементов инфраструктуры ВСМ.

В новом учебном году для слушателей ПИШ будут организованы открытые лекции ведущих экспертов в области высокоскоростных железнодорожных магистралей и экскурсии на отраслевые предприятия.

Цифровые пространства ВСМ

Подготовкой кадров для ВСМ занимается и Уральский государственный университет путей сообщения (УрГУПС). В этом году на базе вуза создан Институт транс-

портного машиностроения. В первую очередь он ориентирован на кадровое и научное обеспечение строительства высокоскоростных магистралей. Обучение реализуется по специальности «инжиниринг и информационные технологии в транспортном машиностроении» (направление подготовки «Мехатроника и робототехника»). В перспективе число профилей и специализаций расширится.

В состав института входят лаборатории и научно-исследовательские центры. Новое подразделение вуза призвано стать экспериментальной площадкой и базой для апробации научных инноваций и реализации совре-

менных технологий обучения, основой конгломерата научно-исследовательской деятельности и профессионального образования в регионе. «Институт имеет все шансы стать главной образовательной и научно-производственной площадкой Уральского региона, способной утолить кадровый голод предприятий транспортно-машиностроения, в том числе в сфере ВСМ», – отметил ректор УрГУПС Александр Галкин.

Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I в рамках программы стратегического академического лидерства «Приоритет-2030» в ближайшее время намерен создать учебный

цифровой центр диспетчерского управления высокоскоростным движением с виртуальной моделью будущей ВСМ Москва – Санкт-Петербург для опережающей подготовки кадров. В вузе также разработаны новые дополнительные профессиональные программы «Проектирование, строительство и эксплуатация железнодорожного пути высокоскоростных магистралей» (по специальности «строительство железных дорог, мостов и транспортных тоннелей») и «Организация скоростного и высокоскоростного движения пассажирских поездов» (по специальности «эксплуатация железных дорог»).

Юлия Антич

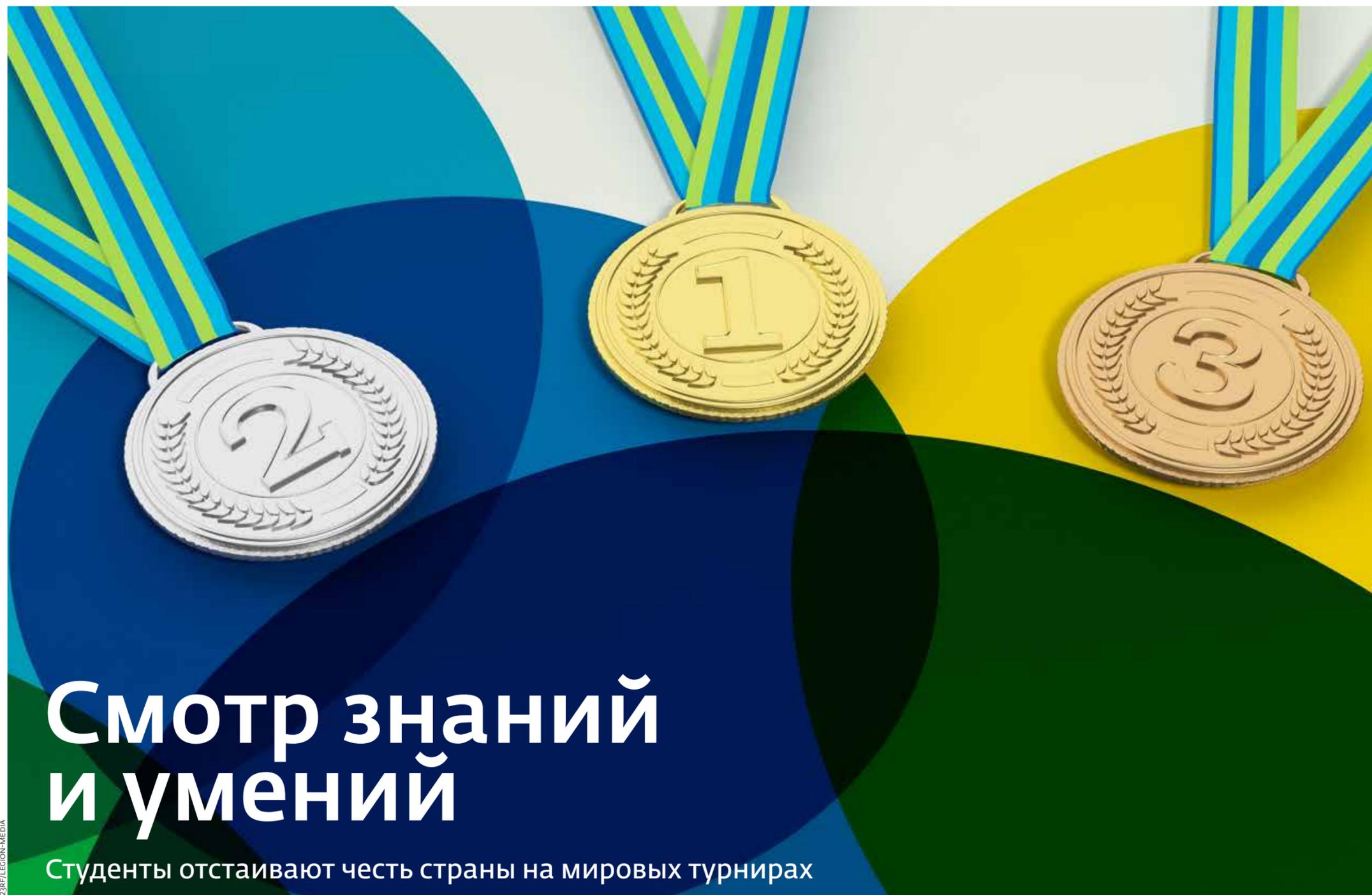
проектов, а студенты программы «Инжиниринг подвижного состава для ВСМ» займутся цифровыми двойниками узлов систем тягового подвижного состава, станут проверять инженерные решения и оптимизировать параметры конструкции по системе оценки качества.

Ядром обучения в ПИШ выступает принцип «перевёрнутого учебного плана», что обеспечивает расширение возможностей сту-

дентов и сотрудников для самореализации и развития талантов. Важное место в учебном процессе займёт проектная работа: при поддержке отраслевых компаний студенты будут решать актуальные задачи в сфере транспорта. Так, в числе научных направлений ПИШ – применение беспилотных авиационных систем при проектировании, строительстве и эксплуатации ВСМ; разработка систем сервисного обслуживания

Институт имеет все шансы стать главной образовательной и научно-производственной площадкой Уральского региона, способной утолить кадровый голод предприятий транспортного машиностроения, в том числе в сфере ВСМ





Смотр знаний и умений

Студенты отстаивают честь страны на мировых турнирах

Профессиональные навыки российских студентов соответствуют мировым стандартам. Об этом свидетельствуют достижения будущих профессионалов в различных международных соревнованиях. Знаковых результатов на мировой арене добиваются и представители отраслевых вузов.

Главная цель международных состязаний – популяризация конкретных научных и профессиональных областей, а также оценка качества образовательных систем разных государств. Участвуя в таких мероприятиях, студенты могут не только продемонстрировать свои знания, навыки и интеллектуальные способности мировой общественности, но и познакомиться с иностранными коллегами.

«Студенты доказывают себе и всему миру, что Россия в надёжных руках будущего поколения, готового решать самые сложные задачи и открывать новые горизонты в сфере технологий и других отраслях экономики», – подчеркнул ранее заместитель председателя Правительства РФ Дмитрий Чернышенко.

Компьютерное «золото»

Среди ярких побед этого года – «золото» студентов факультета компьютерных наук Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики» (НИУ ВШЭ) на чемпионате мира по программированию ICPC, финал которого состоялся в апреле в Египте. ICPC – это одно из крупнейших и наиболее престижных соревнований по программированию в мире. Участие в нём приняли около 840 человек из более чем 170 университетов и 50 стран мира. Студенты были объединены в команды по три человека. Каждой команде было предложено решить 11 задач за пять часов. Жюри оценивало не только правильность решения, но и такие навыки конкурсантов, как работа в команде, креативность, инновационность решений и способность работать под давлением конкуренции в ограниченное время.

Команда FFIlted из НИУ ВШЭ забрала кубок ICPC. Студенты были награждены золотыми медалями соревнований.

Профессиональное мастерство

Знаковых результатов в этом году российские студенты добились и в Китае. В городе Чунцин в июне состоялся финал II Международного конкурса профессионального мастерства «Один пояс – один путь» (мероприятие с 2019 года проводится Министерством трудовых ресурсов и социального

Образование



обеспечения КНР и Государственным комитетом по развитию и реформе КНР при поддержке Агентства по сотрудничеству в области международных отношений и Собрания народных представителей города Чунцин). В этом году мероприятие было посвящено развитию сотрудничества в сфере рабочих профессий.

«В области подготовки кадров Россию и Китай связывают прочные партнёрские отношения: в прошлом году коллеги из КНР участвовали в чемпионате

«Профессионалы» в Санкт-Петербурге, а в этом году мы были в Чунцине на мероприятии «Один пояс – один путь», – отметил глава российской делегации, директор Департамента государственной политики в сфере среднего профессионального образования и профессионального обучения Минпросвещения России Виктор Неумывакин.

В соревнованиях приняли участие 590 человек из 61 страны мира. Они продемонстрировали свои навыки

Студенты доказывают себе и всему миру, что Россия в надёжных руках будущего поколения, готового решать самые сложные задачи и открывать новые горизонты в сфере технологий и других отраслях экономики

в 16 компетенциях, среди которых – цифровой маркетинг, парикмахерское искусство, автомобильные технологии, логистика, сборка, настройка, проверка и обслуживание БПЛА, технологии информационного моделирования BIM, Интернет вещей, информационные кабельные сети, флористика. По итогам конкурса медальный зачёт возглавила команда Китая (на её счету 16 медалей, в том числе 9 золотых, 3 серебряные и 4 бронзовые). Второе место заняли участники из России (они завоевали 2 золотые, 2 серебряные и 3 бронзовые медали). На третьей строчке – мастера из Республики Корея.

В числе призёров соревнований есть и представители отраслевого российского вуза. Так, студент Московского колледжа транспорта Российского университета транспорта (МИИТ) Андрей Балакин успешно выступил в компетенции «Управление перевозочным процессом на железнодорожном транспорте» (Railway

иметь правильный психологический и моральный настрой, так как соревноваться предстояло в чужой стране», – подчеркнула Ольга Юшина.

В Китае в железнодорожной компетенции приняли участие студенты из России, Китая, Лаоса, Таиланда и Анголы. Так как уровень соревнований международный, то задания им предоставлялись на китайском и английском языках. Конкурсантам необходимо было выполнить задание по управлению и контролю устройств железнодорожной автоматики: монтаж электрической схемы, проектирование и техническое обслуживание оборудования железнодорожной сигнализации. Также нужно было показать свои умения в использовании сигнальных приборов, конструировании, осуществлении технического управления и устранении неисправностей сигнального оборудования.

«В ходе выполнения заданий на чемпионате я приложил максимум усилий для того, чтобы попасть

На площадке соревнований была очень дружественная и рабочая обстановка, в том числе и по обмену опытом с коллегами из других стран в сфере СПО, в области отработки навыков и подготовки участников в будущем

Signal Control Technology), заняв второе место. Молодой человек уже неоднократно участвовал в соревнованиях профмастерства: в прошлом году он победил в итоговом этапе Всероссийского чемпионатного движения профессионального мастерства «Профессионалы» в компетенции «Управление перевозочным процессом на железнодорожном транспорте», а также стал призёром финальных соревнований в Санкт-Петербурге. К соревнованиям «Один пояс – один путь» он готовился на базе Московского колледжа транспорта РУТ (МИИТ) с преподавателями-наставниками Григорием Непогодиным и Ольгой Юшиной. «Мы прорабатывали каждый критерий, по которому должна будет проходить оценка, чтобы показать максимально возможный результат. Очень важно было

в тройку призёров. Задания были частично закрыты: основные направления были известны, но какую схему придётся диагностировать и какие неисправности на станции надо будет выявить, определялось непосредственно перед началом, за 15 минут. Сложно? Да. Новое оборудование, общение на английском языке и достойные соперники, но опыт участия в соревнованиях, профессиональные навыки, приобретённые в колледже, на тренировках, поддержка моих наставников, чувство ответственности перед сборной и страной, помогли выполнять работу», – рассказал Андрей Балакин.

В июле этого года ректор РУТ (МИИТ) Александр Климов наградил Андрея Балакина и его наставников.

ПУЛЬТ

Юлия Антич



ДВОЙНОЙ ДИПЛОМ



Студенты РУТ (МИИТ) обучаются в Китае

География международного образовательного сотрудничества России сильно изменилась: взят курс в направлении укрепления взаимоотношений с учебными заведениями из дружественных стран. Вузы-партнёры развивают совместные форматы обу-

чения, один из них – система двух дипломов, когда параллельно с обучением в родном вузе студенты проходят подготовку в иностранном учебном заведении.

Многие российские вузы реализуют совместные программы обучения с иностранными университетами по принципу «два диплома»: часть материала студенты осваивают на родине, часть

– за рубежом. По итогам обучения они получают сразу два документа об образовании. Так, в Российском университете транспорта (МИИТ) по программе двойных дипломов сейчас обучаются 169 студентов.

В июле этого года в Пекине прошла церемония вручения дипломов первым 74 выпускникам совместной программы «Объединённый транспортный

институт», разработанной РУТ (МИИТ) и Пекинским объединённым университетом. Слушатели прошли обучение по направлениям «Транспортный бизнес и логистика», «Системы и средства автоматизации технологических процессов», «Автоматизация управления системами электрооборудования».

«Наш университет в партнёрстве с Пекинским объединённым университетом создали продуктивную и насыщенную учебную программу. Преподаватели делились знаниями, умениями и мудростью. Такое сотрудничество – это важный мостик между нашими странами и культурами. Экономические отношения между Россией и Китаем нарастают,

в области информатики и вычислительной техники» и «Два диплома в области информационных систем и технологий». Так, в рамках программы «Информатика и вычислительная техника» (профиль «Технологии разработки программного обеспечения») будет осуществляться подготовка специалистов в области разработки программного обеспечения широкого профиля, начиная от классического системного программного обеспечения и заканчивая сложными web-платформами и мобильными приложениями. Особый упор сделан на практические навыки студентов и разбор актуальных задач, которые встречаются в IT-сфере. Будущие специалисты ознакомят-

ми технологиями, что позволит расширить дальнейшее поле деятельности после окончания двух университетов.

По направлению «Информационные системы и технологии» (профиль «Информационные системы и технологии на транспорте») будет осуществляться подготовка специалистов, обладающих знаниями и компетенциями, необходимыми для создания высокоэффективных информационных систем различных типов (автоматизированных систем управления, информационно-аналитических систем, систем передачи данных) для организаций и предприятий транспортной отрасли России и Китая. Профессиональная деятельность таких

Такое сотрудничество – это важный мостик между странами и культурами. Экономические отношения между Россией и Китаем нарастают, и у нас впереди много интересных и важных задач, в том числе в сфере образования

и у нас впереди много интересных и важных задач, в том числе в сфере образования», – отметила начальник Управления международного сотрудничества РУТ (МИИТ) Любовь Лучинина.

В этом году РУТ (МИИТ) и ещё один китайский вуз – Даляньский университет информатики NEUSOFT – договорились о реализации совместных образовательных программ «Два диплома

с самыми современными методами и подходами в разработке программных продуктов, изучая актуальные языки программирования (Java, Kotlin, Python, C#, JavaScript), современные базы данных (MS SQL, PostgreSQL, Oracle, MongoDB) и многое другое. Отдельным аспектом является изучение дисциплин, связанных с администрированием, DevOps-инжинирингом, сетевы-

специалистов включает обоснование целесообразности создания цифровых систем, разработку баз данных и бизнес-логики, в том числе средств информационной аналитики и интеллектуальной поддержки принятия решений, создание прикладного и общесистемного программного обеспечения, а также эксплуатацию информационных систем.

Юлия Антич



Упорство города берёт



БРОНИСЛАВ СУРИН/ИД «ГУДОС»

Как строили Павелецкий вокзал в Москве

Сентябрь особенно богат датами, связанными с историей московских железнодорожных вокзалов: три из десяти ныне действующих столичных вокзалов начали свою работу в разные годы в сентябрьские дни. Среди них и Павелецкий вокзал – его торжественное открытие состоялось 1 сентября (14 сентября по новому стилю) 1900 года, то есть 124 года назад.

Частная железная дорога на подступах к Москве

К концу 50-х – началу 60-х годов XIX века даже самым убеждённым противникам технического прогресса в России стало понятно, что без развития железнодорожного транспорта устойчивого экономического роста огромной страны добиться не удастся. К тому времени железнодорожная сеть Российской империи в её европейской части уже была достаточно развита, обеспечивая надёжное круглогодичное сообщение между губерниями и зарубежьем.

Железные дороги, напомним, строились не только на государственные средства, но и на деньги частных предпринимателей. Было учреждено несколько акционерных обществ, которые осуществляли строительство и эксплуатацию новых магистралей.

Так, в 1865 году было учреждено Общество Рязанско-Козловской железной дороги. Группа учредителей Общества во главе с Павлом Григорьевичем фон Дервизом сделала основную ставку на обеспечение перевозки продовольственных, главным образом хлебных грузов из чернозёмных регионов страны в центральные и восточные губернии, и не ошиблась в своих ожиданиях.

С первых же лет деятельности акционерное общество показало прекрасные экономические ре-

История



зультаты, а его акции стали одними из наиболее доходных отечественных ценных бумаг. За достаточно короткий срок оно стало одним из крупнейших транспортных предприятий не только в России, но и в мире. Произошло это благодаря хорошему, грамотному администрированию, использованию новейших на то время технологий строительства, эффективной эксплуатации дорог и подвижного состава, привлечению к работе компетентных сотрудников, а также передовым логистическим решениям. К концу 80-х – началу 90-х годов XIX века дороги, находившиеся в собственности этого акционерного общества, уже протянулись за Волгу и дошли до Урала.

Логично, что в 1892 году название акционерного общества было изменено: оно стало называться Рязанско-Уральской железной дорогой (РУЖД). К тому же Обществу принадлежал единственный в России грузопассажирский речной флот, включавший в себя полноценную флотилию судов различного назначения, а также первый в стране круглогодичный паром в Саратове, способный перевозить одновременно до 28 железнодорожных вагонов.

Единственной серьёзной и долгое время неразрешимой проблемой для Рязанско-Уральской железной дороги была невозможность прямого сообщения с Москвой. Дороги компании прохо-

дили по территории 12 губерний, причём в том числе и ближайших к Москве, но получить разрешение на постройку ветки, соединяющей эту дорогу с крупнейшим городом страны, не удавалось.

Ещё со времён первого главы Министерства путей сообщения Павла Петровича Мельникова все его преемники на этом посту придерживались политики государственной монополии на владение железными дорогами, считая это принципиальной стратегической необходимостью. В случае РУЖД положение осложнялось ещё и тем, что это акционерное общество привлекало не только отечественный, но и иностранный капитал – его акции свободно продавались в основных европейских столицах и

Место выкупили хорошее

Одновременно велись переговоры с Московской городской думой о выделении участка под строительство здания вокзала с прилегающими службами. Не поскупились – выкупили очень хорошее место в городской черте, на юго-востоке Москвы.

Сразу же было начато строительство вокзала по проекту главного архитектора РУЖД Николая Алексеевича Квашнина, а также Юлия Фёдоровича Дидерихса, вероятно, при участии Александра Фёдоровича Красовского, помогавшего своим молодым коллегам. На само здание и его отделку тоже не пожалели средств: строили, что называется, на века.

Здание нового московского вокзала получилось по-настоящему элегантным и рацио-

Официальный указ был подписан Николаем II в начале июня 1897 года, и руководство РУЖД приступило к строительству ветки на Москву

на равных конкурировали с ценными бумагами ведущих мировых компаний того времени. Это увеличивало капитализацию и конкурентные возможности РУЖД, но одновременно вызывало всё большее беспокойство руководства МПС.

На протяжении многих лет руководство РУЖД обращалось в Министерство путей сообщения и лично к императору Александру III, но неизменно получало отказ на строительство ветки на Москву.

В 1894 году на трон взошёл Николай Александрович Романов, и была предпринята очередная попытка получить такое разрешение от высочайшего лица государства. После некоторых бюрократических проволочек разрешение на строительство железнодорожной ветки на Москву всё-таки было получено. Официальный указ был подписан Николаем II в начале июня 1897 года, и руководство РУЖД сразу же приступило к строительству.

нальным. Кроме просторных светлых залов с огромными окнами и удобными выходами на платформы и в город, билетной кассы с операционным залом, багажного отделения и других необходимых служебных помещений для пассажиров были предусмотрены также аптека, буфет, телеграф. Здание было оборудовано независимой системой отопления, предусмотрена была и система вентиляции. Вокзал и прилегающая площадь были полностью электрифицированы.

Село Павелец поделилось именем

Работы проводились под руководством главного инженера строительства Тимофеева и контролировались совместной группой инженеров РУЖД и Министерства путей сообщения. В результате основные работы были окончены раньше намеченного срока на восемь с половиной месяцев. Пунктом соединения уже существующей магистрали и её новой линии выбрали ничем не при-

В 1865 году было учреждено Общество Рязанско-Козловской железной дороги. Группа учредителей Общества во главе с Павлом Григорьевичем фон Дервизом сделала основную ставку на обеспечение перевозки хлеба с Черноземья в центральные и восточные губернии



ТАСС

мечательное до того времени, но очень удобно расположенное небольшое село Павелец в Рязанской губернии.

Туда была проложена первоначально однопутная железная дорога, построено депо, само здание станции, водонапорная башня и вся необходимая инфраструктура, вплоть до жилых домов для сотрудников железнодорожных служб. Село это известно как минимум с конца XVII века и находится примерно на равном расстоянии между Рязанью и Тулой. О происхождении названия этого села существует как минимум три версии, но самая распространённая (и правдоподобная) из них, что Павелец – это уменьшительное от имени

Павел. Поэтому, строго говоря, и ударение в слове и его производных должно падать на первый слог, на А. Но, как это часто бывает, и железнодорожная ветка, и вокзал, и всё, что с ним связано, стало называться Павелец, Павелецкий – с ударением на третий слог, на второе Е. Почему-то этот «неправильный» вариант ударения очень быстро распространился и закрепился.

Торжественное освящение вокзала в Москве, означавшее начало его работы, состоялось 1 сентября (14 сентября по новому стилю) 1900 года. В этот же день с нового вокзала отправился первый поезд.

После открытия Павелецкого вокзала дела РУЖД пошли ещё лучше. В том же 1900 году силами компании был построен самый большой на тот момент в Европе железнодорожный мост: четырёхпролётный мост через Оку у Каширы. Продолжилось и строительство новых трасс. Так, в 1903 году началось строительство участка дороги Красный Кут – Астрахань. Грузоперевозки РУЖД также неуклонно росли год от года. Общая протяжённость дорог, находившихся в управлении РУЖД к 1900 году, составляла уже около 3 тыс. км и постоянно увеличивалась. При этом генеральный офис Рязанско-Уральской железной дороги даже после открытия прямого сообщения с Москвой, как и прежде, располагался в Саратове.

Рязанско-Уральская железная дорога оставалась частной вплоть до 1918 года, когда она была национализирована и передана в управление Наркомата путей сообщения, став частью единой железнодорожной сети нового советского государства.

Именно на Павелецкий вокзал 23 января 1924 года прибыл траурный поезд с телом скончавше-

гося в Горках Владимира Ильича Ленина. Некоторое время в 20-е годы в память об этом событии сам вокзал носил название Ленинского, а площадь перед вокзалом называлась Ленинской с 1941 по 1992 год. В 1980 году рядом со зданием вокзала был построен музейный павильон «Траурный поезд В.И. Ленина», в котором находится доставивший в столицу тело вождя революции паровоз У-127 (так называемый Красный Паровоз) и специальный вагон. Первоначально (до 1992 года) музей являлся филиалом московского Центрального музея В.И. Ленина, а ныне стал самостоятельным музеем Московской железной дороги.

Павелецкий вокзал Москвы в своём первоначальном виде работал вплоть до начала 1980-х годов. К этому времени настала острая необходимость его генеральной реконструкции, которая в

итоге была проведена трестом «Мострансстрой». В результате завершившейся в ноябре 1987 года реконструкции площади вокзала увеличились в шесть раз от первоначальной, а пропускная способность возросла в четыре раза. Кроме того, в вестибюль вокзала был встроены вход на одноимённую станцию Московского метрополитена Замоскворецкой линии. В ходе реконструкции удалось сохранить стилистические архитектурные особенности первоначального исторического здания, его дух и атмосферу.

Павелецкий вокзал, несмотря на весьма почтенный возраст, остаётся современным, технологичным транспортным предприятием, частью не только московской, но и государственной железнодорожной системы.

ТАСС

Дмитрий Пучков



РОБЕРТ НЕТЕЛБЕВ/ТАСС

Торжественное освящение Павелецкого вокзала в Москве состоялось 1 сентября (14 сентября по новому стилю) 1900 года. В этот же день с нового вокзала отправился первый поезд

Библиотека Корпоративного университета РЖД»



Дмитрий Лебедев
«Деньги делают деньги: от зарплаты до финансовой свободы»
Издательство «Альпина Паблишер»
2021 год

» Как создавать активы в России, чем хороша диверсификация и почему недвижимость всё ещё неплохой актив? Ответы на эти и другие вопросы Дмитрий Лебедев, инвестор и эксперт в недвижимости и личных финансах, даёт, опираясь на собственный опыт обретения финансовой свободы и опыт своих клиентов, друзей и знакомых с разным уровнем дохода и разными инвестиционными приоритетами. Все примеры реальны, рекомендации конкретны и проверены. По определению автора, все мы – люди-белки, кто в вечной погоне за деньгами перестаёт просто жить. Цель книги – донести, что финансовая независимость существует, показать способы её достижения, а также рассказать, чего нельзя делать ни в коем случае. Автор предупреждает, что финансовая свобода – лишь часть настоящей свободы человека. А создание постоянного дохода – только ступень в достижении большей жизненной цели. Чем активы отличаются от пассивов? Что приносит доход и как сбалансировать вложения в разные виды активов? Какие опасности подстерегают в современных реалиях? Лейтмотивом через всю книгу проходит посыл автора о пенсионных накоплениях. Лебедев приводит конкретные цифры, сколько и с какого возраста нужно откладывать, какие есть возможности для вложений и почему об источниках пассивного дохода нужно задумываться как можно раньше. Эта книга – хороший учебник для начинающих инвесторов и просто думающих людей. Дополнительно к знаниям она очень мотивирует к переосмыслению жизненных целей и к конкретным действиям.

Елена Киреева,
ДИЗАЙНЕР
ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ
ПРОГРАММ
КОРПОРАТИВНОГО
УНИВЕРСИТЕТА РЖД



ЛИЧНЫЙ АРХИВ



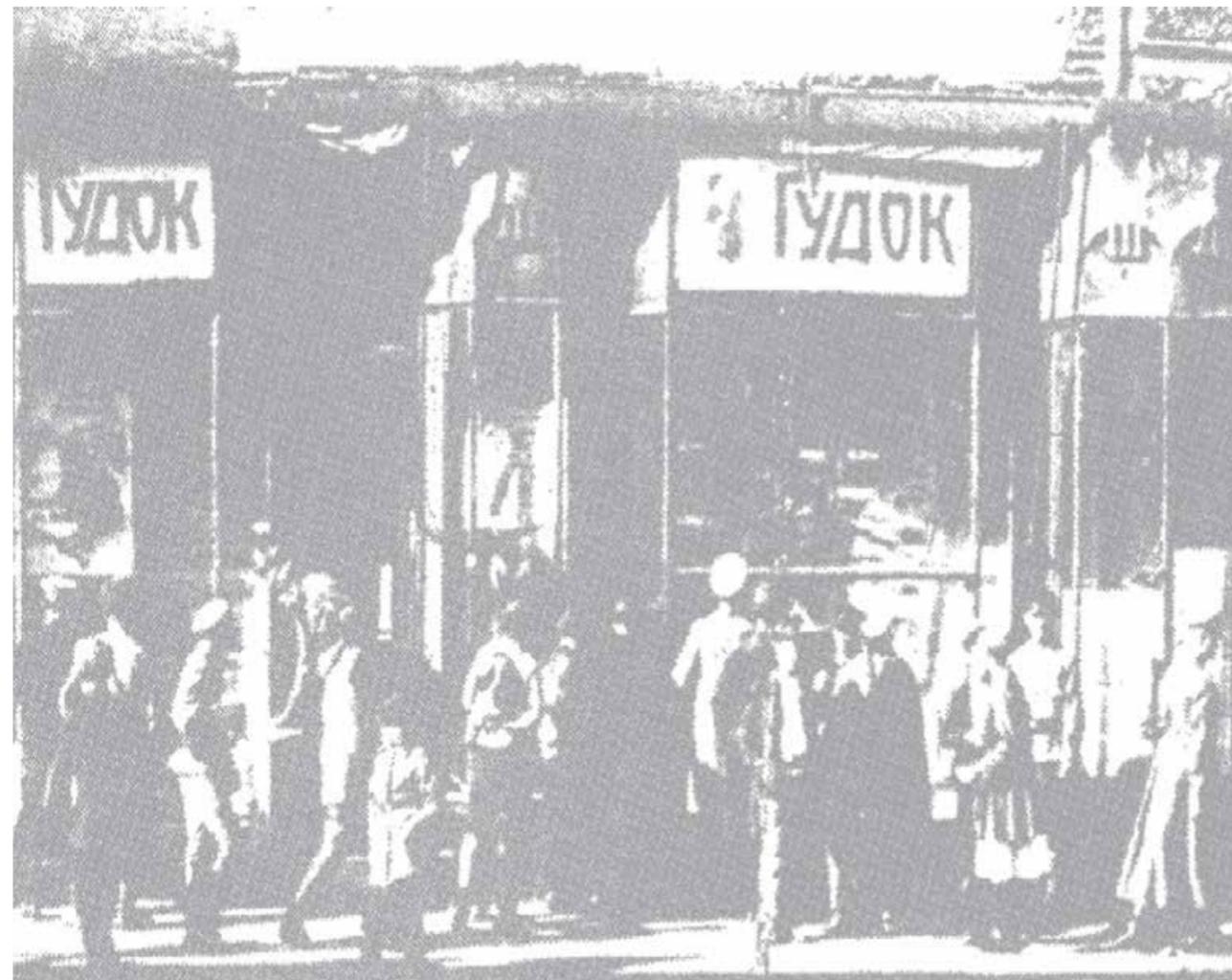
Уильям Ирвин
«Матрица и философия. Добро пожаловать в пустыню реальности»
Издательство «АСТ»
2022 год

» Задумывались ли вы, пересматривая фильм «Матрица», какую таблетку бы выбрали: красную или синюю? В чём суть данного выбора? Это оценка последующих событий или нашего восприятия реальности? Это борьба противоположностей – чёрного и белого. Жизнь играет роль Морфиуса и ограничивает выбор, предоставляя всего два варианта. А всегда ли нам достаточно информации для принятия взвешенного решения? Любой выбор никогда не является одномерным, поскольку есть прямые результаты выбора и косвенные последствия. Философия как наука представляет не просто умозаключения, а выверенную закономерность или последовательность определённых взглядов, суждений, которые позволяют системно рассматривать жизнь и наполняют её событиями. Философия поднимает вопросы метафизики, морали, науки, политики и другие. Что есть «матрица»? Возможно, что это просто фантазия, а возможно, определённая система, в которой каждый человек проходит свой «путь героя», подобно Нео. В чём же состоят эти шаги? Простая рутинная жизнь ведёт к появлению ориентира, своеобразного «белого кролика». Следующим шагом становится появление новых участников в «матрице», затем принятие решений, поиск ответа на вопрос «кто я?», обучение, принятие предназначения, испытания духа, вера в собственные силы и, наконец, выход на уровень мастера. Автору данной книги удалось свести многие концепции в единую картину мира, представляющую собой своеобразный призыв: «Проснись!»

Михаил Дербасов,
ДИЗАЙНЕР
ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ
ПРОГРАММ
КОРПОРАТИВНОГО
УНИВЕРСИТЕТА РЖД



ЛИЧНЫЙ АРХИВ



реклама

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

Не забудьте подписаться на «Гудок»

«ГУДОК» ВСЕГДА С ВАМИ!

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

Гудок

12+

Гудок

Издательский дом
