

С ДНЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА!



С Днем
железнодорожника!

Уважаемые коллеги!

От всей души поздравляю вас с профессиональным праздником – Днем железнодорожника!

Линии железных дорог связывают все уголки нашей необъятной Родины. Благодаря им развиваются регионы, в едином ритме работает вся отечественная экономика.

Сегодня железнодорожная отрасль с достоинством отвечает на непростые внешние вызовы. Выстраивается новая логистика, разрабатываются и внедряются передовые технологические решения. Неизменным остается одно: высокое качество услуг, надежность и безопасность перевозочного процесса.

Это возможно благодаря нелегкому, неустанному труду железнодорожников. В нашем деле нет второстепенных профессий: все они одинаково важны и определяют успех в достижении намеченных планов.

Спасибо каждому из вас за добросовестный труд, любовь к своему делу, приверженность ценностям компании, желание расти и развиваться. С таким коллективом «Газпромтранс» смело смотрит в будущее!

Сердечно желаю вам крепкого здоровья, успеха во всех начинаниях, благополучия и удачи!

Максим МИРОНЕНКО,
генеральный директор ООО «Газпромтранс»

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ:



ДЕЛО ВСЕЙ ЖИЗНИ

Перед вами – рассказы коллег, представителей ключевых железнодорожных профессий, о том, как проходит их рабочая смена.

стр. 4-5



ЛЮДИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Художники особенно любят изображать на своих полотнах представителей железнодорожных профессий.

стр. 7

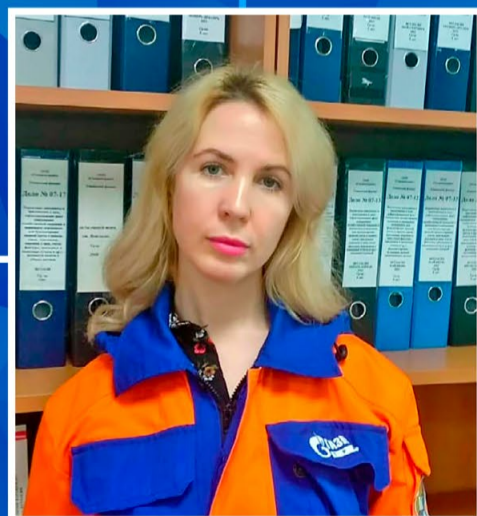


ПОЧЕМУ НУЖЕН ЦИФРОВОЙ ДЕТОКС?

Тенденцией последних лет стал медиааскезизм – сознательная направленность на ограничение пребывания в интернете.

стр. 8

ПРОФЕССИИ НАШЕЙ ОТРАСЛИ



ПИСЬМО РЕДАКЦИИ

Уважаемые читатели!

В августе мы отмечаем День железнодорожника – наш с вами профессиональный праздник. От лица редакции поздравляем всех сотрудников «Газпромтранса»! Желаем получать удовольствие от работы, стабильности и уверенности на избранном пути!

Мы попросили представителей разных железнодорожных профессий рассказать о тонкостях дела их жизни, об их отношении к своей непростой и важной работе.

Перекинули мост к профессиям будущего – прочтите, как стремительно расширяется круг компетенций у привычных специальностей, как на стыке нескольких профессий рождаются новые.

Отдельного внимания заслуживает рубрика «Железная дорога в живописи»: в ней мы рассказываем, как художники запечатлели на полотнах профессии нашей отрасли.

Традиционные «Афиша» и «Цифровой словарь» поданы через призму лета и, как всегда, ждут вас на 8 полосе.

Ссылку на подкаст «Голоса Газпромтранса», в котором мы поговорили с сотрудниками Сургутского филиала компании, можно найти на последней полосе номера.

Спасибо, что делаете каждый выпуск интересным вместе с нами!
Ваша редакция.

ОБРАЩЕНИЕ К АКЦИОНЕРАМ

Уважаемые акционеры!

В 2022 году в условиях турбулентности на мировых энергетических рынках ПАО «Газпром» работало надежно, устойчиво, в интересах потребителей. Компания эффективно использовала накопленный производственный и научный потенциал, выполнила поставленные задачи и обеспечила сильный финансовый результат.

Главный продукт Газпрома – природный газ – самый экологически чистый, экономичный и удобный в использовании вид топлива.

Газпром добывает столько газа, сколько нужно для обеспечения бесперебойного газоснабжения отечественных потребителей и выполнения экспортных заявок. В 2022 году Группа Газпром добыла 412,9 миллиарда кубометров газа. Более половины этого объема поставлено из газотранспортной системы Газпрома на внутренний рынок.

За рубежом значительный прирост спроса на российский газ обеспечил самый динамично растущий рынок газа в мире – китайский. В 2022 году по заявкам китайской стороны экспорт газа по газопроводу «Сила Сибири» регулярно осуществлялся сверх суточных контрактных обязательств ПАО «Газпром». Годовой объем поставок за 2022 год существенно превысил плановые контрактные показатели. Компания в очередной раз подтвердила, что является ответственным поставщиком.

В перспективе именно Китаю будет принадлежать ключевая роль в общемировом приросте потребления газа. Поэтому уже сегодня ведется работа в рамках второго долгосрочного договора, подписанного ПАО «Газпром» и CNPC, – на поставку российского трубопроводного газа по «дальневосточному» маршруту. Продолжается проработка возможности поставок газа в Китай через территорию Монголии.

В результате суммарный объем ежегодного экспорта российского трубопроводного газа в Китай по этим трем маршрутам после их выхода на полную мощность составит около 100 миллиардов кубометров газа.

ПАО «Газпром» всегда работает на долгосрочную перспективу. Наши потребители точно знают: им хватит газа на десятилетия вперед. Для этого мы последовательно наращиваем ресурсный потенциал. Благодаря

эффективной геологоразведке уже 18 лет подряд Газпром восполняет запасы темпами, опережающими добычу.

Ключевым для отечественной газовой отрасли в XXI веке является Ямальский центр газодобычи. В 2022 году на флагманском месторождении – Бованенковском – Газпром начал разработку неоком-юрских залежей. Продолжил обустройство Харасавэйского месторождения – следующего планируемого к вводу на Ямале. Вместе с компанией «Рус-ГазДобыча» запустил новое крупное месторождение – Семаковское.



Знаковым событием отчетного года стало начало работы на Востоке России Ковытинского месторождения, опорного для Иркутского центра газодобычи, и участка Ковытка – Чайнда газопровода «Сила Сибири». Таким образом, ПАО «Газпром» завершило формирование в этой части страны уникальной по масштабам инфраструктуры для комплексной добычи, транспортировки и переработки газа. В результате открыты новые возможности для газоснабжения восточных регионов России, обеспечены условия для дальнейшего надежного выполнения контрактных обязательств по поставкам газа в Китай.

Хорошие результаты достигнуты в двух важных сегментах газового бизнеса Газпрома – переработке и сжижении природного газа.

В традиционном добычном Надым-Пур-

Тазовском регионе Газпром запустил новые мощности, в том числе позволяющие повысить эффективность переработки извлекаемого из ачимовских залежей Уренгойского месторождения газового конденсата – ценного сырья для нефтепереработки и нефтехимии.

Продолжалось строительство двух мощных перерабатывающих предприятий – в Амурской и Ленинградской областях.

На побережье Финского залива в районе компрессорной станции Портовая начал работу среднетоннажный СПГ-комплекс



Газпрома. Он серьезно укрепил энергобезопасность Калининградской области. Продукция комплекса также поставляется коммерческим потребителям, в том числе используется для заправки газомоторного транспорта Санкт-Петербурга и морских судов.

Значительные успехи продемонстрировали нефтяное и электроэнергетическое подразделения Группы. Газпром нефть запустила современный комплекс глубокой переработки нефти на Омском нефтеперерабатывающем заводе. Благодаря этому глубина переработки нефти на предприятии достигла почти 100%. На очереди – запуск аналогичного комплекса на Московском НПЗ.

Газпром энергохолдинг ввел в эксплуатацию на ТЭЦ-22 мощнейшую, не имеющую мировых аналогов теплофикационную

турбину российского производства. Теперь жители юго-востока Москвы и Московской области еще надежнее снабжаются теплом и электроэнергией.

Главный социальный проект ПАО «Газпром» – газификация российских регионов – реализуется интенсивными темпами. В 2022 году созданы условия для подключения к сетевому газу сотен городов и сел. В уже газифицированных населенных пунктах Газпром обеспечивает строительство газопроводов к границам земельных участков домовладений бесплатно для потребителей. С марта 2023 года эта возможность также доступна медицинским и образовательным учреждениям.

Газификация и догазификация – проекты, которые очень нужны стране. Доступ к газу делает жизнь людей, в первую очередь на селе, гораздо комфортнее. Создает условия для развития промышленности, расширения газомоторного рынка. К 2030 году Газпром обеспечит полную технически возможную газификацию России.

Уважаемые акционеры!

В непростых условиях 2022 года ПАО «Газпром», как и прежде, было надежной опорой российской экономики. Компания перечислила более 5 триллионов рублей в бюджеты всех уровней. Направила на выплату дивидендов за первое полугодие 2022 года рекордную в истории российского фондового рынка сумму – 1,208 триллиона рублей.

В феврале 2023 года ПАО «Газпром» исполнилось 30 лет. К этой важной дате Компания подошла в статусе одного из лидеров мирового энергетического рынка. На практике подтвердила, что умеет воплощать в жизнь проекты, аналогов которым в мире нет. И обеспечивает энергетическую безопасность России.

Газпром продолжит уверенно развиваться, чтобы у жителей нашей большой страны всегда была чистая и доступная энергия.

Виктор ЗУБКОВ,
Председатель Совета директоров
ПАО «Газпром»

Алексей МИЛЛЕР,
Председатель Правления
ПАО «Газпром»

ГОДОВОЕ ОБЩЕЕ СОБРАНИЕ АКЦИОНЕРОВ ПАО «ГАЗПРОМ»

Состоялось годовое Общее собрание акционеров ПАО «Газпром» в форме заочного голосования. По его итогам утверждены годовой отчет и годовая бухгалтерская (финансовая) отчетность компании за 2022 год. Принято решение о распределении прибыли компании по результатам 2022 года.

Собрание приняло решение не объявлять и не выплачивать дивиденды по результатам деятельности ПАО «Газпром»

в 2022 году. Ранее компания направила на выплату промежуточных дивидендов за первое полугодие 2022 года 1,2 трлн руб. – рекордный объем в истории «Газпрома» и российского фондового рынка.

Собрание назначило аудиторской организацией ПАО «Газпром» ООО «Финансовые и бухгалтерские консультанты» по результатам открытого конкурса в электронной форме.

Собрание приняло решение о выплате вознаграждений членам Совета директоров и Ревизионной комиссии ПАО «Газпром», не замещающим государственные должности Российской Федерации и должности государственной гражданской службы, в размерах, рекомендованных Советом директоров.

Собрание утвердило изменения в Устав ПАО «Газпром», а также в положения об Общем собрании акционеров, о Совете директоров и о Правлении ПАО «Газпром». Необходимость корректировки этих документов обусловлена в основном изменениями в Федеральном законе «Об акционерных обществах».

По итогам голосования годовым Общим собранием акционеров ПАО «Газпром» сформирован Совет директоров компании в следующем составе: Председатель Правления «Газпромбанк» (Акционерное общество) Андрей Акимов, специальный представитель

Президента Российской Федерации по взаимодействию с Форумом стран-экспортеров газа Виктор Зубков, ректор федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Санкт-Петербургский государственный экономический университет» Игорь Максимцев, Заместитель Председателя Правительства Российской Федерации – Министр промышленности и торговли Российской Федерации Денис Мантуров, заместитель Председателя Правления ПАО «Газпром» Виталий Маркелов, ректор федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Российский государственный университет нефти и газа (национальный исследовательский университет) имени И. М. Губкина» Виктор Мартынов, Председатель Правления ПАО «Газпром» Алексей Миллер, Заместитель Председателя Правительства Российской Федерации Александр Новак, Министр сельского хозяйства Российской Федерации Дмитрий Патрушев, первый заместитель генерального директора ООО «Газпром экспорт», генеральный директор ООО «Газпром трейдинг» Михаил Середа, Министр энергетики Российской Федерации Николай Шульгин.

В состав Ревизионной комиссии вошли Глеб Костенко, Елена Медведева, Михаил Соколин, Дмитрий Шведов, Алексей Яковлев.

Состоялось заседание вновь избранного Совета директоров компании. Принято решение избрать Председателем Совета директоров ПАО «Газпром» Виктора Зубкова, заместителем Председателя Совета директоров – Председателя Правления ПАО «Газпром» Алексея Миллера.

Сформированы комитеты Совета директоров. Председателем Комитета по аудиту избран Виктор Мартынов (независимый директор), членами Комитета – Игорь Максимцев (независимый директор) и Михаил Середа.

Председателем Комитета по назначениям и вознаграждениям избран Михаил Середа, членами Комитета – Виктор Мартынов и Игорь Максимцев.

Председателем Комитета по устойчивому развитию избран Виктор Зубков, членами Комитета – Алексей Миллер и Андрей Акимов.

Председателем Комитета по импортозамещению и технологическому развитию избран Денис Мантуров, членами Комитета – Николай Шульгин и Виталий Маркелов.

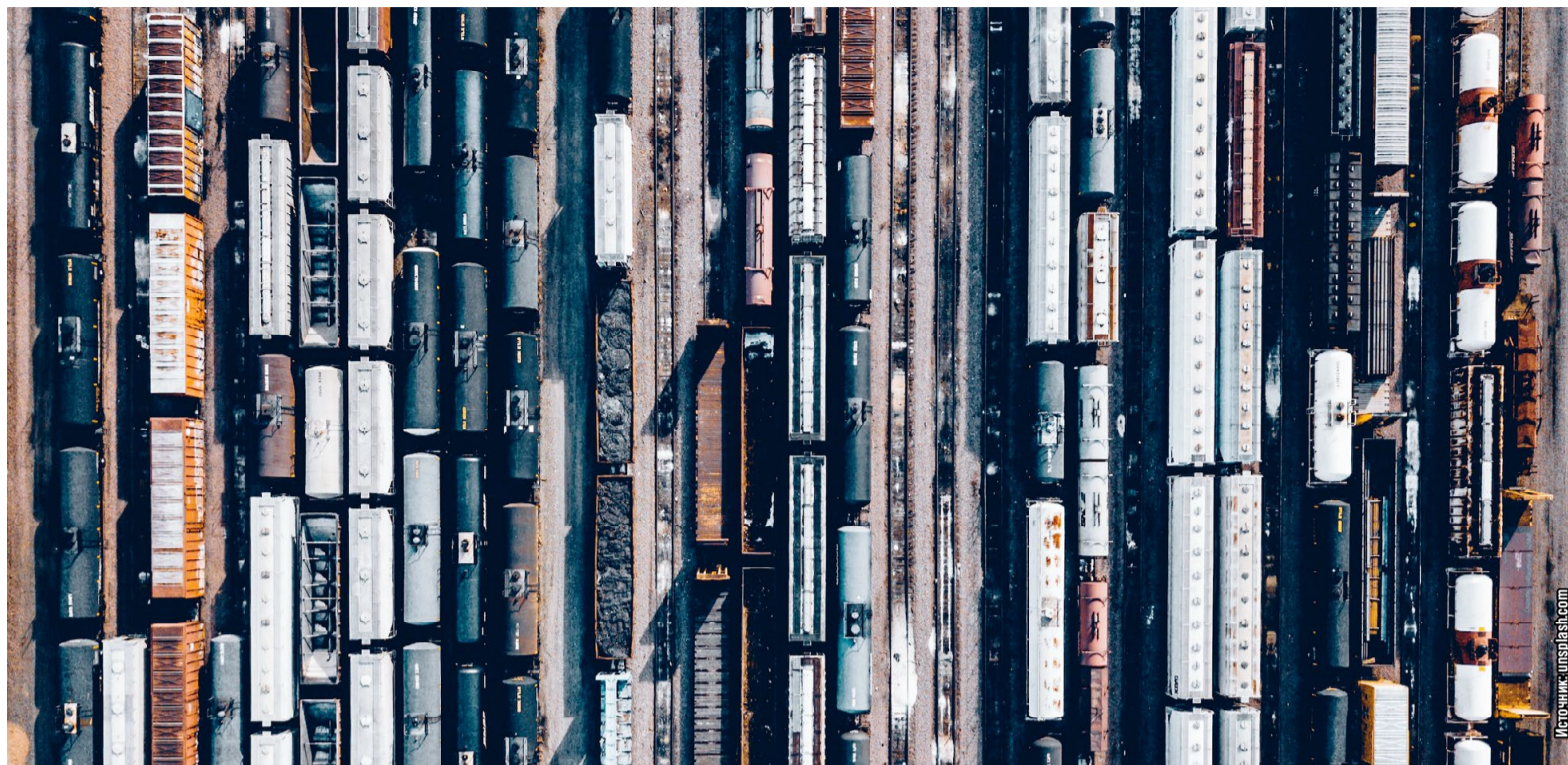
Старшим независимым директором Совета директоров ПАО «Газпром» определен Виктор Мартынов.

По материалам Управления информации ПАО «Газпром», фото с сайта ПАО «Газпром»



ЦИФРОВОЙ ПОМОЩНИК ДИСПЕТЧЕРА

12 июля «Газпромтранс» получил Свидетельство Федеральной службы по интеллектуальной собственности о госрегистрации рекомендательной системы оптимизационного распределения парка вагонов «Цифровой помощник диспетчера» в реестре программ для ЭВМ. Это событие – результат двух лет интенсивной работы проектной команды.



В условиях роста объемов транспортировки, усиления требований к качеству и стоимости предоставляемых услуг компаниям Группы «Газпром», для организации бесперебойных грузоперевозок необходимо внедрять инновационные технологии, обеспечивающие гибкость и эффективность логистических процессов.

«Цифровой помощник диспетчера» (ЦПД) – один из ключевых инновационных проектов «Газпромтранса». Это программный комплекс, функция которого – решение задачи оптимизации управления вагонным парком с выполнением целевой функции: снижения плеча порожнего пробега вагонов при обязательном выполнении плана подачи подвижного состава под погрузку.

ЦПД – это инструмент, который позволяет показать требуемое количество вагонного парка для выполнения плана перевозок. А также дает возможность определять оптимальный порожний рейс для вагонов, которые на текущий момент времени едут в груженом состоянии, при минимизации затрат, но с учетом безусловного исполнения плана погрузки.

ЦПД сегодня – крайне необходимый диспетчеру помощник. Ведь процесс ежедневной диспетчеризации сопряжен с анализом большого объема данных, большим количеством ограничивающих факторов, технических параметров подвижного состава, которые необходимо учитывать при принятии решений.

Человек не может обработать такой объем информации моментально: требуется время на сбор и анализ этих данных. Вдумайтесь: нужно не только оперативно следить за парком в более чем 40 тысяч вагонов, но и на основании движения этого парка принимать соответствующие оперативные решения. А эти решения напрямую влияют на экономические показатели не только «Газпромтранса» и «Газпрома», но и всей страны в целом!

Прибавим, что в последнее время вопросы о сокращении времени на принятие решений по управлению парком и оптимизации затрат, в разрезе увеличения доходности перевозок и прибыльности бизнеса, встают как никогда остро.

КАК ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ

Идея о создании «Цифрового помощника диспетчера» зародилась в Инновационной лаборатории «Газпромтранса» в конце 2020 года. Тогда было сделано предположение о том, что существуют современные цифровые технологии, которые по аналогии с автомобильным навигатором могут строить оптимальные маршруты для порожних вагонов.

Проведенные исследования показали, что, несмотря на стремительное развитие цифро-

вых технологий, готового решения для железнодорожных вагонов, а тем более нефтебензиновых цистерн, еще не существует.

«Заручившись поддержкой руководства компании, летом 2021 года мы инициировали пилотный проект по созданию MVP (минимально жизнеспособного продукта) «Оптимизатора порожнего пробега», – рассказывает руководитель Инновационной лаборатории Алексей Дроздов. – В ходе проекта мы проверили гипотезу о том, что с помощью математической модели можно строить оптимальные маршруты для подсыла порожних вагонов под погрузку и экономить на порожнем тарифе при безусловном обеспечении плана подачи подвижного состава».

Почему идет речь о математической модели? Дело в том, что задача по нахождению минимального порожнего пробега вагонов относится к типу транспортных задач большой размерности в теории математических методов исследования операций. А также к классу целочисленных задач линейного программирования, в которых переменные представляют физически неделимые величины: вагон, станция – это так называемые задачи с неделимостью. Поставленная задача решается методами комбинаторной оптимизации.

Математическое ядро Цифрового помощника диспетчера обрабатывает входные данные, просчитывает множество сценариев по определенной модели и находит оптимальную комбинацию, которая удовлетворяет всем заданным условиям и ограничениям в конечном пространстве поиска.

ДУМАТЬ, КАК ЧЕЛОВЕК

«Образовалась небольшая команда – группа единомышленников, перед которой стояла амбициозная, сложная и местами выглядящая невыполнимой задача: создать помощника, который должен думать, как человек, видеть все и знать все, что происходит с вагонами и предсказывать их будущее, – говорит заместитель начальника Отдела трансфертного ценообразования и тарифной политики Юрий Безгодков. – Для оценки жизнеспособности идеи и возможности реализации задуманного было принято решение создать MVP продукта.

Пилотный проект выглядел как стартап, где было мало времени и много сложных задач. Приходилось анализировать, придумывать и вспоминать все, что ты знаешь, буквально на ходу. Но команда «притерлась», и была выстроена горизонтальная модель взаимодействия, где каждый член группы находил время и желание помочь с решением задачи своему коллеге. Задачи стали казаться обыденными, и просто требовались внимательность и упорство!

В результате команде удалось показать MVP как перспективный и ценный продукт, который может и будет помощником не только диспетчеров, но и аналитиков и сотрудников коммерческого блока».

Результаты пилотного проекта в виде прототипа программного обеспечения «Оптимизатора порожнего пробега» были представлены в мае 2022 года. После чего был дан старт полнофункциональному проекту «Цифровой помощник диспетчера».

БОГАТАЯ «НАЧИНКА» И УДОБНЫЙ ИНТЕРФЕЙС

В рамках реализации большого проекта команда расширилась, но все также была готова решать сложные задачи. И на смену жестким спринтам пришла методология «продуктовой разработки».

Блок перевозок проделал огромную работу в части оцифровки своих знаний и создания алгоритмов ограничений и особенностей использования парка вагонов и инфраструктуры погрузки, выгрузки и накопления парка для дальнейшего оперирования.

Помимо сложных математических моделей, которые скрыты от глаз пользователей, команда уделила много времени настройке удобного интерфейса пользователя. Обратив должное внимание на детали, удалось собрать все необходимые показатели из многочисленных источников, которые позволяют диспетчеру увидеть картину на сети ОАО «РЖД» в реальном времени.

«Используя наработанные за 20 лет знания, опыт и особенности работы с железнодорожными перевозками, мы внедрили в «Цифровой помощник диспетчера» используемые в железнодорожных перевозках нормативно-технические документы – ГОСТы, СМГР, нормативы скорости движения вагонов и сроков их доставки, – поясняет главный специалист Отдела диспетчерского контроля и управления движением вагонов Антон Смыслов. – Также была настроена интеграция ЦПД с ИС «Транспортировка», откуда ЦПД берет планы погрузки, текущую дислокацию вагонов и факт отгрузки.

Основываясь на этих входных данных, ЦПД научился строить «Обеспечение станции», которое наглядно показывает ситуацию на каждой станции, по которой у «Газпромтранса» есть погрузка. В данном «Обеспечении» есть вся информация, которая может показать пользователю ситуацию с вагонами на станции и перспективы их движения: наличие вагонов на станции, ближайшие и более дальние подходы вагонов.

Но одной из самых важных функций ЦПД является построение «Прогнозных рейсов».

ЧТО ТАКОЕ «ПРОГНОЗНЫЕ РЕЙСЫ»

Для объяснения этого понятия напомним, что «Цифровой помощник диспетчера» – это рекомендательная система. Она автоматизирует процесс поиска оптимального варианта возврата порожних вагонов с соблюдением принятых обязательств по вывозу объемов с учетом текущей дислокации вагонов, критериев их подбора под груз и полигон погрузки. Но, при всем желании, перевозочный процесс не может быть полностью автоматизированным. Поэтому предложенные ЦПД варианты обрабатывает диспетчер – он следит за выгружаемыми данными и изменяет параметры для отслеживания при необходимости.

От ЦПД диспетчер получает также план обеспечения подвижным составом станций – и предоставляет им возможность провести анализ «прогнозных рейсов».

«Прогнозные рейсы» – это предложенные ЦПД направления отправки конкретных вагонов в порожнем состоянии для дальнейшего обеспечения станций. Данные рекомендации диспетчер соотносит с текущими ограничениями перевозочного процесса. Основным среди них является сама железная дорога – вагоны находятся на сети ОАО «РЖД», едут в общем потоке по общим правилам со скоростью, которую устанавливает РЖД, исходя из ситуации на самой железной дороге и еще множества ряда причин, которые тем или иным образом влияют на принятие диспетчером регулировочного решения.

ПЛАНЫ НА БУДУЩЕЕ

На сегодняшний день реализована большая часть идеи ЦПД. Система уже предлагает будущие рейсы вагонов не только на первые плечи, но и, при должном соблюдении планов, на плечи будущих отправок на месяц вперед. В ЦПД созданы удобные дашборды с картой, на которой отображаются направления движения вагонов и «прогнозные рейсы».

«12 июля мы получили Свидетельство, выданное Федеральной службой по интеллектуальной собственности, о государственной регистрации рекомендательной системы оптимизационного распределения парка вагонов «Цифровой помощник диспетчера» в реестре программ для ЭВМ. Но это не значит, что работа завершена! – считает начальник Управления долгосрочного планирования и развития Анна Штоль. – Нам предстоит интеграция со «СФЕРОЙ» и «GetRail», плюс у продуктовой команды большие планы по развитию цифрового сервиса».

«Аппетит приходит во время еды, – добавляет и.о. заместителя генерального директора по перевозкам Михаил Ращинский. – У нас есть амбициозные планы в части доработки оптимизационной модели для всех грузов. Это позволит повысить эффективность отдельных перевозок, а также поможет в оперировании парком в филиалах и на полигонах накопления вагонов.

Мы хотим, чтобы созданная карта не только отображала положение вагонов на сети, но и имела понятную визуализацию, тем самым помогла бы упростить принятие решения диспетчером. Для этого будем развивать сервис карт и аналитический модуль в ЦПД!

Команда ЦПД надеется на дальнейшее развитие проекта и воплощение всех имеющихся идей – а они выходят далеко за рамки существующих требований, предъявляемых к «Цифровому помощнику диспетчера», – и на их скорейшую реализацию!»

Мы гордимся, что первый на рынке работающий оптимизатор порожнего пробега для нефтебензиновых цистерн появился в нашей компании!

Антон СМЫСЛОВ,
главный специалист
Отдела диспетчерского контроля
и управления движением вагонов

ДЕЛО ВСЕЙ ЖИЗНИ

Перед вами – рассказы коллег, представителей ключевых железнодорожных профессий, о том, как проходит их рабочая смена. Какие сложности приходится преодолевать? Какие инструменты в работе для них – основные? Как подбадривают себя в трудные моменты, что думают о своем деле и за что его любят?

СУРГУТСКИЙ ФИЛИАЛ



Владимир Григорьев, монтер пути, Сургутский филиал:

– Перед началом рабочего дня нужно, в первую очередь, подготовить себя к работе. Я привожу в порядок и надеваю спецодежду, спецобувь.

Дальше – получаю задание от руководителя работ. Обязателен инструктаж о правилах безопасного производства работ, о порядке пропуска поездов, о погодных условиях и требованиях охраны труда в погодных условиях текущего дня. Ну и, конечно, перед началом работ требуется проверить исправность инструмента, сигнальных принадлеж-

ностей, приспособлений и состояние средств индивидуальной защиты.

Именно такой алгоритм обеспечивает не только безопасность выполнения работ, но и их качество.

Работаю я 12 часов. Летом мои смены по графику 2 через 2, с 8 до 20 часов. А вот зимой мой график – день – ночь – отсыпной – выходной. Дневная смена с 8 до 20 часов, а ночная – с 20 вечера до 8 утра. И, конечно же, с обязательными перерывами на обед!

Путеец, безусловно, должен обладать хорошей физической подготовкой и выносливостью. Тем, кто не привык работать на открытом воздухе, и в жару, и в ливни, и мороз, будет тяжело в нашем деле.

А еще для монтера пути очень важны такие качества, как упорство, трудолюбие, наблюдательность, исполнительность и нацеленность на результат. Равнодушным людям, тем, для которых «день прошел – и ладно», у нас не место.

В нашей бригаде 11 человек. Монтер пути выполняет работу согласно своей должностной инструкции. Как правило, определенный вид работ ни за кем не закреплен, и в большинстве случаев при производстве работ каждый может заменить другого при необходимости.

На каждый вид работ у нас – свой инструмент. Но есть самый важный инструмент – инструмент строгого учета. К нему относятся лапчатые ломы, путевые гаечные ключи и торцевые ключи. Они выдаются и записываются в журнале под роспись. При помощи лапчатых ломов мы расшиваем костыли, а путевыми гаечными ключами и торцевыми ключами ослабляем и подтягиваем узлы скрепления железнодорожного пути при выполнении работ по текущему содержанию пути.

За любую работу, которую мне поручили, я несу ответственность, я должен выполнить ее качественно. Могу поделиться опытом с молодыми работниками, подсказать, как лучше и правильнее выполнить какое-либо дело.

В освоении профессии монтера пути важно образование по специальности – я закончил железнодорожный техникум. Но не менее важны хорошие наставники! Мне с ними повезло. Я свой трудовой путь по профессии начинал в Путевой машинной станции (ПМС-254), и там наставником у меня был Леонид Евгеньевич Харсика. Он был моим мастером и учителем! И когда он перешел на работу в «Газпромтранс» и предложил мне продолжить трудовую деятельность в нем – я не раздумывая согласился.

Так что по профессии я работаю уже больше 28 лет. Да, мир не стоит на месте и развитие железнодорожного пути идет в ногу со временем. Поэтому в технологии и методах производства работ за эти годы произошли большие изменения.

При этом наше дело всегда остается очень важным. Безопасность движения поездов и эффективность деятельности предприятия напрямую зависят от состояния железнодорожного пути. А мы, монтеры пути, обеспечиваем его содержание в исправном состоянии.

К концу своей смены важно, чтобы задание, поставленное руководством, было сделано полностью и качественно. Сделал дело – сдай весь инструмент, особенно инструмент строгого учета, приведи свое рабочее место в порядок.

Конечно, в работе бывает трудно. Но тогда я подбадриваю себя тем, что в конце смены я пойду в душ и вся усталость улетучится, а дома меня ждет моя любящая семья.

АМУРСКИЙ ФИЛИАЛ



Владимир Бугрий, приемосдатчик груза и багажа, Амурский филиал:

– Мой рабочий день, как правило, начинается с планерного совещания. Нас знакомят с планом работы, наличием подвижного состава на путях. Мы с коллегами узнаем о ближайших и дальних подходах.

И потом впереди – восемь часов рабочего дня. Я несу ответственность за то, чтобы перевозочные документы были своевременно оформлены. Я должен проконтролировать, правильно ли закреплен груз на подвижном составе.

Наиболее часто используемый мной инструмент для приемки приемки груза на открытом подвижном составе – мерительный. При приемке груженых и порожних вагонов из-под выгрузки я провожу обязательную фотофиксацию. Использую также пломбировочные устройства.

Но основной инструмент в работе – это знания! Их необходимо постоянно повышать, нужно совершенствоваться, обучаться самому и перенимать опыт коллег. Я высшее образование получил в филиале Дальневосточного государственного университета путей сообщения в г. Свободном. А начинал свою трудовую деятельность в линейных предприятиях ОАО «РЖД», и там моими наставниками стали опытные руководители, специалисты, коллеги, бок о бок работал с заслуженными работниками отрасли. Мы были как единый механизм. Многому учишься в такой среде.

И здесь на своем рабочем месте я тоже работаю в связке с опытными коллегами: в постоянном контакте с железнодорожниками станции Усть-Пера, приемосдатчиками груза и багажа. Тесный контакт также у нас с диспетчером филиала и с локомотивной бригадой. Задачи бывают разные, сложные. Конечно, наличие собственного локомотива во многом упрощает работу станции. Это важный железнодорожный узел. Но локомотивом надо грамотно распорядиться, четко распланировать маневровую работу.

Мой стаж в должности приемосдатчика груза и багажа – 6 лет. Характер работы за эти годы изменился с внедрением автоматизированных систем. Если раньше для раскредитации вагона необходимо было личное присутствие в товарной конторе, то сейчас, с внедрением электронной железнодорожной накладной и общего доступа к программе ЭТРАН, раскредитация производится агентом самостоятельно. Накладная на вагоны с грузом запрашивается с рабочего места из программы ЭТРАН.

Такие изменения, безусловно, упрощают работу. Но степень ответственности столь же высока. Ведь от правильной погрузки груза на подвижной состав зависит не только его сохранность, но и безопасность движения состава поезда, инфраструктуры. Важна приемка и сдача груза и вагона в целостном состоянии. Так что в нашей профессии были и по-прежнему главными остаются ответственность, наблюдательность, усидчивость, скрупулезность.

Конечно, в течение смены бывает непросто. Но я говорю себе: моя работа ответственная, я работаю в хорошем коллективе – и у меня все получится.

Когда заканчивается рабочий день, мысленно отслеживаю, все ли сделано, планирую работу на завтра. И обязательно говорю коллегам слова благодарности за проделанную работу!

АСТРАХАНСКИЙ ФИЛИАЛ



Галим Досмухамедов, дежурный по станции Службы погрузки и маневровых работ, Астраханский филиал:

– Моя смена начинается с приема дежурства. Знакомлюсь с положением на станции и путях контрагентов, просматриваю записи в журналах. Проверяю исправность устройств СЦБ и связи, наличие тормозных башмаков.

Докладываю о приеме дежурства начальнику смены и получаю от него план предстоящей работы.

Смена моя длится 12 часов. А график очень знаком многим железнодорожникам: день – ночь – отсыпной – выходной.

Постоянно со мной в помещении дежурного по станции находится оператор – это мои «глаза и уши» в производственных информационных системах. С ним я неразрывно работаю в течение смены. От оператора я получаю всю информацию по вагонам, с которыми мне необходимо производить маневровую работу.

Кроме того, идет регулярное общение с начальником смены, с мастером участка погрузки, с мастером Службы вагонного хозяйства. Обмениваемся информацией, нужной для организации процесса по подготовке, подаче-разборке вагонов на фронты ремонта и погрузки вагонов.

Я по радиосвязи выдаю локомотивно-составительским бригадам задания на производство в моем районе управления маневровой работы. Задание выполнено – получаю об этом по радиосвязи уведомление от исполнителя.

Оператор при дежурном по станции по моему заданию предъявляет сформированные составы для проведения коммерческого и технического осмотра работниками ОАО «РЖД» и филиала.

Я несу ответственность за то, чтобы поставленные мне начальником смены задачи по формированию, расформированию составов, по обеспечению своевременной подачи вагонов на фронты погрузки Астраханского ГПЗ, приему погруженных вагонов на пути станции Серная были выполнены своевременно.

Я много учился и работал, чтобы освоить профессию. Пришел в Астраханский филиал в 2018 году составителем поездов, изучил все нюансы этого дела, но на достигнутом не остановился – постоянно совершенствовался. Овладел навыками и знаниями второй профессии: мастера участка погрузки и оператора при дежурном по станции. Я принимал участие в конкурсе «Лучший по профессии» и победил в своей номинации! Результаты мои не остались незамеченными руководством филиала – в 2022 году меня перевели на должность дежурного по станции.

Это очень важная работа. В ней нет мелочей. От каждого моего действия зависит безопасность движения, своевременное отправление и принятие передаточных составов, подача вагонов на фронт погрузки и многое другое. На путях станции, кроме составителей и локомотивных бригад, находятся работники смежных служб: вагонники, путейцы, электромеханики СЦБ. Я должен постоянно контролировать, где они работают: на каком стрелочном переводе, пути или грузовом составе. Ведь, если чуть ослабить контроль или растеряться в сложной ситуации, то могут пострадать люди,

железнодорожный подвижной состав, инфраструктура!

Мое рабочее место оборудовано пультом-манипулятором и выносным пультом-табло. На пульте-манипуляторе есть специальные кнопки маневровых и поездных значений, с помощью которых я приготавливаю маршруты движения маневровых составов. Также имеются стрелочные рукоятки – они позволяют управлять стрелочными переводами. Это – мои основные инструменты.

А вообще инструментарий дежурного по станции – это и оборудование, и знания, и опыт, и психологическая подготовка. Да, люди нашей профессии обязательно должны быть психологически устойчивы, уметь самостоятельно и быстро принимать решения в любых ситуациях. Нужно уметь быстро реагировать на изменяющиеся условия работы и в считанные секунды перестроить запланированную работу на любом из ее этапов. Умеешь применять этот инструментарий – ты хороший дежурный по станции. И, наоборот, если нет способности быстро принять верное решение в нестандартной ситуации – в нашей профессии не состоишься.

Я всегда стремлюсь сдать смену лучше, чем принял! Для этого в течение всей смены выполняю поставленные мне задачи, а также стараюсь подобрать и расставить вагоны и локомотивы так, чтобы принимающий смену дежурный по станции мог оперативно и быстро приступить к работе, не производя лишних маневровых передвижений. Это позитивно влияет на отношения работников между сменами. Ну и мне самому приятно осознавать, что мои стремления не остаются незамеченными!

В конце рабочего дня я осознаю: я сделал все, что от меня зависело, и мне не стыдно за свой труд. И обязательно говорю всем коллегам: «Спасибо за работу!»

Бывает ли в работе трудно? Я в своей жизни придерживаюсь таких правил: «Всё, что ни делается – к лучшему» и «Всё, что я делаю, я делаю ради семьи, детей». Вот это и помогает мне преодолевать трудности.

стр. 4 <<<

ОРЕНБУРГСКИЙ ФИЛИАЛ

Сергей Кожевников, машинист тепловоза, Оренбургский филиал:

— Мой рабочий день начинается с прохождения обязательного предрейсового медосмотра. Затем — планерное совещание и инструктаж у начальника смены. Получаем план рабочей смены, далее — проверка технической готовности локомотива и заполнение необходимой документации. И только затем приступаю к выполнению работы. Впереди у меня 12 часов, с перерывом на обед.

Любая работа на железной дороге — это работа команды, все члены которой взаимодействуют и выполняют свои строго регламентированные функции. Непосредственно я выполняю маневровую и поездную работу по

перестановке вагонов. А мои коллеги делают так, чтобы эта работа была более качественной, быстрой, но в тоже время безопасной.

Например, начальник смены — наша «голова», он планирует всю работу. А вот дежурный по станции — это наш «дирижер», именно он распоряжается всеми движениями локомотивов и маневровой работой.

Ну и куда же машинист без своего помощника! Помощник машиниста, он же составитель — ключевая фигура во всей системе маневровой работы.

Я руковожу звеном газомоторного локомотива. У меня в подчинении четыре локомотивные бригады. Считаю меня, это восемь человек. И я вам так скажу: здесь трудятся люди ответственные, с огромным желанием работать и обучаться дальше.

Помимо работы на локомотиве, я несу ответственность за его техническое и культурное состояние. Тепловоз — это все-таки машина большая, он поделен на участки, за каждым закреплена конкретная бригада. Например, одна бригада отвечает за порядок в модуле подготовки сжатого воздуха, вторая — за силовой модуль №1, третья — за чистоту в кабине машиниста. Ну а я, как руководитель звена, слежу за всей их работой.

Мое рабочее место — это сотни инструментов. И все нужны. Но основной и самый важный инструмент у машиниста — это знания, применять их требуется каждую минуту. Мало просто знать что-то! Нужно постоянно знания эти обновлять, нужно учиться и повторять уже изученное.

Именно так у меня и было. Мой путь к

профессии машиниста был долгим, ведь наша работа — очень серьезная. Четыре года в железнодорожном техникуме, затем курсы переподготовки. И обязательное совершенствование знаний в процессе работы.

Здесь, на производстве, моим наставником был Виктор Федорович Жогальский. Под его руководством я начинал свой путь машиниста. Виктор Федорович всегда во главу угла ставил такие понятия, как ответственность, трудолюбие, качество выполняемой работы. Бесценный опыт, который он мне передал, я использую по сей день.

Мне кажется, качества, которыми должен обладать машинист — это дисциплина, ответственность, самообладание. Любовь к своему делу, конечно же. Думаю, эти качества должны быть присущи представителям любой профессии. Хотя на железной дороге их важность обретает особый смысл. Ведь здесь, на производстве, наша работа связана с множеством опасностей — стало быть, безответственным и лодырям здесь не место.

Наша профессия очень важна. Потому что много видов транспорта существует, но, как говорится, железная дорога — нерв страны. Современная экономика немыслима без системного перемещения больших объемов грузов, без стабильных перевозок. И поэтому тянут локомотивы в разные концы России составы с грузом. А за «штурвалами» этих локомотивов — мы, машинисты.

Конечно, это нелегкая работа. Но в трудную минуту мне вспоминается всего лишь одна фраза: «Кроме тебя, эту работу никто

не выполнит».

И все сразу становится на свои места.

В нашем деле за последние годы, а я в профессии 15 лет, произошло немало изменений. Развитие автоматических систем локомотива происходит невероятно быстро. Маневровые районы РИП-2 и РИП-3 сейчас централизованы, а раньше было всё с ручными стрелочными переводами. Конечно, это колоссально облегчило труд составителя поездов.

Сейчас есть локомотивное депо, где руками слесарей по ремонту в комфортных условиях, с наличием под рукой нужных инструментов, аппаратуры и стенов производится обслуживание локомотивов. А раньше всё делалось руками закрепленных бригад в звене, да еще и на открытом воздухе!

Соответственно, и рабочий день машиниста теперь стал больше наполнен прямыми обязанностями. Хотя основные составляющие работы машиниста, в принципе, не сильно изменились. Суть работы все та же.

Но могу сказать вот что: еще 15 лет назад мы и представить себе не могли, что локомотивный парк так изменится! Сейчас тепловозы экономичнее, экологичнее и мощнее. Есть двухдвигательные, в том числе, и на газомоторном топливе.

И я не заканчиваю свой рабочий день, пока не будет выполнено техническое обслуживание локомотива, не будут сданы отчетные документы. Наш локомотив — это наш главный герой, наш железный конь! И уже после этого я, со спокойной душой и с чувством выполненного долга, еду домой, к семье.

УХТИНСКИЙ ФИЛИАЛ

Анна Бончковская, оператор товарный, Ухтинский филиал:

— Мой рабочий день начинается с приема дежурства. Расскажу, как это происходит. Я знакомлюсь с общим положением дел — мне об этом сообщает оператор, сдающий смену. Провожу осмотр рабочего места: необходимо убедиться, что нарушения охраны труда отсутствуют — у нас первый уровень контроля! Проверяю тормозные башмаки, оформляю нужные документы.

И вот впереди 12 часов смены, один час отводится на прием пищи.

Со мной в связке в смену работают два осмотровика-ремонтника СЭРППС. Они занимаются осмотром подвижного состава в коммерческом отношении и подготовкой его под погрузку. В мои функции входит документальное оформление процесса, сопровождающего оборот вагонов по станции: от прибытия на станцию порожнего вагона до отправления груженого. В основном эта работа выполняется в ИС «Транспортировка» и частично в ЭТРАНе. Так что мои основные инструменты в работе — это компьютер, телефон и ручка. Без них я обхожусь только в работе по обеспечению сохранности и выдаче тормозных башмаков.

Я уже 19 лет в своей профессии. В вузах ей не учат — все обучение непосредственно на

производстве. За эти годы менялся инструментарий, а вот функции, которые я выполняю в связи с документальным оформлением оборота вагонов, ничем принципиально не отличаются.

И неизменным остаются качества, которыми люди моего дела должны обладать: это дисциплинированность и ответственность. Но, по моему мнению, они важны в любой профессии.

Бывает, что в течение рабочего дня сложно. Тогда я на пару минут отвлекаюсь от процесса и слушаю любимый трек.

За множеством дел длинный рабочий день пробегает быстро. И заканчиваю я его сдачей дежурства заступающему на смену оператору. И всегда говорю ему:

— Желаю спокойной смены!

**ЯМАЛЬСКИЙ ФИЛИАЛ**

Сергей Плотников, поездной диспетчер, Ямальский филиал:

— Моя работа начинается с приема у сдающего дежурство диспетчера информации об особенностях предстоящей работы, о погрузке, выгрузке вагонов, продвижении поездов, плана поездной и грузовой работы на участке. Получаю сведения о действующих на участке предупреждениях и ограничениях, знакомлюсь с приказами соседнего диспетчера о планируемом подводе поездов на ближайшие часы.

Оформляю прием-сдачу дежурства циркулярным приказом, довожу его до дежурных по станциям и разъездам.

Я работаю посменно, по 12 часов: с 8 утра до 20 вечера или наоборот — с 20 часов до 8.

Наша команда состоит из начальника Диспетчерского отдела и поездных диспетчеров 1 и 2 круга. Совместно с начальником Диспетчерского отдела мы планируем работу

по доставке груженых и порожних вагонов до подачи на пункты погрузки, выгрузки и сдачи их обратно. Проводим мероприятия по устранению сбоев в движении поездов, восстановлению их пропуска в случае нестандартных ситуаций.

А с диспетчером смежного участка занимаемся текущим планированием, составлением плана подвода поездов с соседнего участка и пропуска поездов по участку на определенный период, с последующей его корректировкой.

Каждую смену в моем подчинении — восемь дежурных по станциям и разъездам. Я полностью организую работу на участке. Мои команды безоговорочно выполняют дежурные по станциям и разъездам, машинисты поездов, смежные службы, путейцы. Это команды по выполнению операций по приготовлению маршрута приема, отправления, пропуска поездов, по закреплению подвижного состава на путях станций и разъездов, по предъявлению составов к техническому обслуживанию и коммерческому осмотру.

Мои рабочие инструменты знакомы каждому: это цветные ручки, карандаш и ластик. С их помощью я отображаю следование поездов по участкам и направлениям в виде «линии хода» поезда или «нитки» графика, выполненного в координатных осях. По горизонтали откладываем время в минутах, по вертикали — расстояние в километрах. Создаю график исполненного движения.

У меня очень ответственная работа. Я несу ответственность за ненадлежащее исполнение и неисполнение своих обязанностей, а также за правонарушения и преступления, совершенные в процессе своей деятельности.

Чтобы освоить свою профессию, я закончил Курганский техникум железнодорожного транспорта по специальности «Организация перевозок и управление движением на железнодорожном транспорте».

Считаю, чтобы состояться в моем деле, нужно отработать на этом месте не менее 4 лет. В первый год ты только начинаешь понимать, что происходит вокруг, кем и чем нужно управлять. На втором-третьем годах закрепляются навыки, вырабатывается особая технология работы, развивается аналитическое мышление. Лишь на четвертом году уже опираешься на накопленный опыт, уже «набивается рука» — и любые испытания по плечу.

А еще очень важны наставники. У них продолжаешь учиться. Моим наставником в Ямальском филиале был диспетчер поездной Михаил Валерьевич Алентьев. От него я получил бесценный опыт, который позволяет мне сейчас справляться с любыми ситуациями в работе!

Считаю, что моя профессия требует исключительных личных и профессиональных качеств. Требуется быть ответственным, уравновешенным. Нужны выносливость, усидчивость, наблюдательность. Нужно быть способным быстро реагировать на ситуацию. Также специалист на моем месте должен иметь хорошие аналитические и организаторские способности, быть самостоятельным. Обязательно нужно стремиться к увеличению объема знаний и повышению квалификации. Это профессия не для тех, кто привык к спокойной рутинной работе!

Профессия ответственна, но и очень интересна. Возьмем наш Ямальский филиал, железнодорожную линию Обская — Карская.

Безусловно, здесь сложно и интересно работать. Необходимо распределять, направлять, пропускать, контролировать, решать нештатные ситуации — и всё мгновенно, без посторонней помощи и совещаний!

Контроль над поездной обстановкой здесь требует повышенной ответственности. Часто нужно быстро сориентироваться и выбрать правильный алгоритм действий, чтобы минимизировать последствия, например, отказа устройства, обеспечить безопасность движения. В общем, приходится решать несколько задач одновременно.

Повторюсь: это очень ответственная работа, но и значение ее велико! Ведь речь о бесперебойном обеспечении и освоении гигантских месторождений Ямала.

Что мне помогает справляться с трудностями? Знаете, на севере происходит резкий выход из зоны комфорта. Ты едешь в другую климатическую зону, выходишь из своего привычного расписания, впереди напряженный трудовой процесс. Преодолеть трудности и отрицательные эмоции мне помогают мысли о семье, которая ждет меня дома.

За смену многое приходится сделать и пережить. Но как бы сложна она ни была, она подходит к концу. За 30-60 минут до ее завершения я готовлю необходимую для принимающего дежурства диспетчера информацию об особенностях работы, о планируемых регулировочных мерах на предстоящие два-три часа новой смены, если имеются какие-либо затруднения. Завершаю оформление журнала диспетчерских распоряжений. И, естественно, желаю хорошей смены коллегам, и как можно меньше нештатных ситуаций в работе!

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПРОФЕССИИ БУДУЩЕГО? НАСТОЯЩЕГО!

«Атлас новых профессий» – альманах, который служит ориентиром в выборе направления обучения для многих студентов и школьников. Мы заглянули в «Атлас» и обнаружили, что ряд представленных там профессий будущего железнодорожной отрасли для «Газпромтранса» – уже реалии сегодняшнего дня.

ЧТО ТАКОЕ «АТЛАС НОВЫХ ПРОФЕССИЙ»?

«Атлас новых профессий» – это альманах перспективных профессий различных отраслей на ближайшие 15-20 лет. Его идеологи – Агентство стратегических инициатив и Московская школа управления СКОЛКОВО «Форсайт компетенций-2030». А составители – ключевые игроки разных отраслей экономики, властных структур, отечественных вузов. В ходе десятков форсайт-сессий они выдвинули предположения о том, как будет меняться та или иная отрасль, какие технологии будут в ней применяться, как будет организована работа.

Целевая аудитория «Атласа» – студенты и школьники. Однако он интересен также и бизнесу, поскольку позволяет руководителям увидеть лицо своей компании и отрасли в целом в средне- и долгосрочной перспективе.

В последнем издании «Атласа» новых профессий – почти 350, а отраслей – 28.

ОБРАЗ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО БУДУЩЕГО

«Мы чаще перемещаемся и предъявляем все больше требований к скорости, безопасности, комфорту и экономичности этих передвижений, – так создатели «Атласа» описывают образ будущего железнодорожной отрасли. – Развитие ИТ-технологий создает новые возможности для управления транспортной инфраструктурой и логистическими процессами.

Важно создать эффективную экосистему потребителей и поставщиков услуг, систем и современных транспортных средств на основе интеллектуальных платформ, сетей и инфраструктуры».

Звучит захватывающе? Не менее интересно сформулированы и сами профессии железнодорожников – наверняка они уже побудили немало школьников выбрать для себя нашу отрасль как свою судьбу. Но отметим другое: специалисты ряда этих профессий родились и развиваются прямо на наших глазах – в «Газпромтрансе».

ПРОФЕССИЯ: СПЕЦИАЛИСТ ПО МОДЕРНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

Это специалист, который планирует и внедряет наиболее современные технические решения в проектируемую транспортную систему. Он цифровизирует ее, переводит транспорт и стационарные объекты на более экологичное топливо, внедряет видеокамеры, датчики и так далее. Умение системно мыслить, управлять проектами, применять принципы бережливого производства, работать в условиях неопределенности – вот только некоторые из обязательных надпрофессиональных компетенций этого специалиста.

«Скорее даже, составители «Атласа» описали не будущую профессию, а новые, расширенные функции ныне существующих специалистов», – считает руководитель Инновационной лаборатории Алексей Дроздов. – Например, в «Газпромтрансе», в рамках реализации новых проектов, в первую очередь цифровых, членам команды приходится постигать основы сразу ряда смежных профессий: программиста, инженера, диспетчера – таким образом, налицо тенденция размытия четких границ одной профессии».

«В рамках реализации проекта «Цифровой помощник диспетчера» мне пришлось разговаривать с диспетчеризации вагонов, – говорит заместитель начальника Управления – начальник Отдела автоматизации систем оперативного и производственного учета



Игорь Пиняев. – Это та область, где долгое время у человека почти отсутствовали уже привычные в других областях деятельности инструменты по анализу и подготовке решений. Это, конечно, создавало большие риски для работы компании. Используемая в проекте математическая модель позволяет диспетчеру принимать решение быстрее и страховать от возможных ошибок».

ПРОФЕССИЯ: РАЗРАБОТЧИК ТЕЛЕМАТИЧЕСКИХ УСТРОЙСТВ

Этот специалист умеет разработать и оптимизировать телематические бортовые устройства для удаленной диагностики таких параметров, как расход топлива, скорость передвижения, параметров, влияющих на сохранность груза и многих других, а также для быстрой передачи информации об авариях. Важно, что установка устройств на локомотивы, грузовые вагоны позволяет перейти к их техническому обслуживанию и ремонту «по факту», тем самым оптимизировать затраты на него.

Такие специалисты уже сейчас востребованы предприятиями, разрабатывающими и производящими подвижной состав для железнодорожной отрасли: «Синара – Транспортные Машины», «Трансмашхолдинг», «Уральские локомотивы» и др. Что до «Газпромтранса», то с увеличением телематики эксплуатируемой техники овладение знаниями о ней – «точка роста» для специалистов служб локомотивного хозяйства.

Телематические системы в настоящее время получили широкое распространение в автодорожной отрасли и дорожном хозяйстве. Оснащение телематическими устройствами мы наблюдаем в реализуемом Оренбургским филиалом проекте «Цифровой двойник локомотива».

ПРОФЕССИЯ: АРХИТЕКТОР ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫХ СИСТЕМ УПРАВЛЕНИЯ

Так красиво звучит профессия программиста, который специализируется на разработке ПО для систем управления транспортными потоками. Его задачи – контроль интеллектуальных систем управления, объединяющих различные виды транспорта в единую сеть. В сети можно отследить равномерность нагрузки, проконтролировать безопасность, при необходимости – переориентировать систему в соответствии с текущими потребностями грузоотправителей и грузополучателей.

ПРОФЕССИЯ: ПРОЕКТИРОВЩИК ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ РЕШЕНИЙ

Этот профессионал должен уметь разрабатывать проекты интермодальных транспортных узлов – то есть системы пересадки пассажиров или перемещения грузов с одного вида транспорта на другой. Он рассчитывает пропускную способность, оценивает потенциал развития узлов.

Такой специалист уже не представитель железнодорожной отрасли в чистом виде.

Он должен досконально разбираться в особенностях автомобильных, водных, авиатранспорта, знать их настоящее и уметь прогнозировать перспективы развития. Такие специалисты – штучный товар! Но уже сейчас на них высокий спрос: интермодальные перевозки с каждым годом распространяются все шире. В этом сегменте появляются новые игроки, разрабатываются новые маршруты, снижается их стоимость. Такое направление позволяет балансировать режим действия транспортной инфраструктуры, оптимизировать использование подвижного состава, сокращать время доставки грузов и затраты на нее.

ПРОФЕССИЯ: ПРОЕКТИРОВЩИК ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Это специалист, который умеет проектировать логистику – от начала станции отправления до пункта назначения потребителя. В частности, он проектирует пути, транспортные развязки и станции для высокоскоростных железных дорог, взаимодействует с другими потребителями скоростного движения. При работе ему необходимо учитывать и особенности территорий, и климатические условия. «Высокоскоростные магистрали – это проект, адресованный широким слоям населения. Это не элитарный, не бизнес-транспорт. В крупных агломерациях выше производительность труда. Агломерация Санкт-Петербурга – это порядка 7 млн человек, московская агломерация – порядка 20 млн. Создавая практически 30-миллионную агломерацию, мы создаем новое качество рынка», – поясняет президент Центра экономики инфраструктуры Владимир Косой.

Принципиально важно, что появление на карте страны сети высокоскоростных магистралей позволит высвободить существующие железнодорожные линии для перевозок грузов.

ПРОФЕССИЯ: ПРОЕКТИРОВЩИК КОМПОЗИТНЫХ КОНСТРУКЦИЙ (ЛОКОМОТИВЫ, ВАГОНЫ, Ж/Д ИНФРАСТРУКТУРА, СКЛАДСКОЕ ХОЗЯЙСТВО И Т. Д.)

Это специалист, который сможет разработать каркасы, обшивку локомотивов и вагонов подвижного состава из композитных материалов, исходя из заданных параметров веса, прочности, износостойкости.

«Развитие таких специалистов часто происходит в результате коллаборации компаний-проектировщиков и эксплуатирующих организаций», – отмечает Алексей Дроздов. – В результате по техзаданию и заказу нашей компании были разработаны элементы верхнего строения пути из композитных материалов для путей погрузки серы в Астраханском филиале – там, где они подвержены сильной коррозии. Сейчас в Астрахани тестируют эту разработку».

ПРОФЕССИЯ: ОПЕРАТОР БЕСПИЛОТНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

При прочтении «Атласа новых профессий» мы обнаружили: в нем ничего не говорится

об операторе беспилотного или автономного железнодорожного подвижного состава. А ведь это очень перспективное направление!

В России уже сейчас разрабатывается и тестируется железнодорожный подвижной состав, управляемый без участия локомотивной бригады в кабине машиниста. В частности, в 2015 году на станции Лужская Октябрьской железной дороги ОАО «РЖД» запустило проект по автоматизации движения трех маневровых локомотивов.

К настоящему времени созданы как прототипы, так и опытные образцы беспилотного подвижного состава. Известны локомотивы с дистанционным управлением в маневровом парке с использованием удаленных радиопередающих устройств, управляемых персоналом железнодорожной станции.

Один оператор-машинист может контролировать работу четырех поездов, и в случае возникновения нештатной ситуации может взять управление любым из них на себя!

Для повсеместного внедрения и использования подобного подвижного состава, в частности, тягового, потребуется еще пройти большой путь по созданию, испытаниям и массовому выпуску серийных образцов, которые будут отвечать всем требованиям безопасности движения и обеспечивать перевозочный процесс как грузовых, так и пассажирских поездов.

Для массового внедрения также потребуется изменение нормативной базы.

«ГАЗПРОМТРАНС» КАК КАТАЛИЗАТОР РАЗВИТИЯ СМЕЖНЫХ ПРОФЕССИЙ

Профессии будущего по созданию техники, оборудования и технологий для перевозки грузов, эксплуатации железнодорожной инфраструктуры рождаются и развиваются тем интенсивнее, чем теснее сотрудничество проектирующих организаций и компаний-представителей отрасли.

В этом разрезе «Газпромтранс», с его опытом эксплуатации инфраструктуры и техники в уникальных природно-климатических условиях, при воздействии уникальных производственных факторов, является катализатором развития многих смежных специальностей.

Обратим внимание на ТЭМГ1, проходящий опытно-промышленную эксплуатацию в Оренбургском филиале. Потребность «Газпромтранса» в таком локомотиве послужила появлению у конструкторов холдинга «Синара – Транспортные Машины» новых, уникальных компетенций по разработке и созданию тягового подвижного состава, работающего на сжиженном природном газе.

Другой пример – поиски оператора подвижного состава, в том числе, «Газпромтрансом», и грузополучателями решения острого вопроса по повышению грузоподъемности вагонов. Одним из результатов этой работы можно назвать создание цистерн сочлененного типа. В марте Сургутский филиал провел опытный пробег с экспериментальной отгрузкой такой цистерны (модели 15-629) для перевозки светлых нефтепродуктов.

БУДУЩЕЕ СОЗДАЕТСЯ СЕЙЧАС

Уже сейчас «маяки», обозначенные «Атласом новых профессий», берут на вооружение школы и вузы, ученики и их родители. Ведь, как писал Айзек Азимов, «сейчас – как раз то самое время, когда настоящее прямо на наших глазах превращается в будущее». Своевременная и правильная подготовка школьника сегодня – залог того, что в скором будущем вся российская экономика будет «ехать» по нужным «рельсам» и в требуемом для процветания страны направлении.

По материалам atlas.100.ru и интернет-источников

Служба по связям с общественностью и СМИ

ЛЮДИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Художники особенно любят изображать на своих полотнах представителей железнодорожных профессий. Потому, что каждая из них – важна и честна. Избравшие ее люди – всегда на правильном пути, конечная станция которого – служение другим. Взгляните, как это выражается языком живописи!



Источник: <https://artdoart.com>

ВИКТОР ПОПКОВ «ВЕСНА В ДЕПО», 1958

Виктор Попков был одним из ярких представителей «сурового стиля» в живописи. Суть его в воспевании судеб современников, героизма трудовых будней. На полотне запечатлен трудоемкий процесс смазки паровоза – одной из главных обязанностей паровозной бригады при приемке и отправке локомотива в рейс. У работницы депо в руках масленка: это демонстрирует, что девушка, несмотря на свою молодость, хорошо знакома со всеми секретами сложного процесса.

Мнения критиков о том, какой именно паровоз запечатлен на картине, расходятся. Переднее колесо-бегунок, расположенное рядом с движу-

щими колесами, позволяет думать, что это, скорее всего, советский магистральный паровоз серии ПЗ6. Он выпускался Коломенским заводом с 1950 по 1956 годы, и стал последним выпущенным в СССР пассажирским паровозом.

Но диаметр и рисунок вырезов в колесах – типичный для паровозов серии Л, выпуск которых приходился на 1945-1955 годы. Скорее всего, у Виктора Попкова вообще не было цели запечатлеть конкретную модель паровоза. А вот показать зрителю символичность: распускающиеся листья дерева – распускающиеся чувства пары железнодорожных рабочих на «говорящем», алом, фоне колес – было куда важнее.



Источник: <https://rusmuseumvrm.ru>

АЛЕКСАНДР САМОХВАЛОВ «РЕМОНТ ПАРОВОЗА», 1931

Александр Самохвалов сам так писал об этой картине: «Я страстно любил беспокойную и соответственно размеренную звонками, гудками, свистками жизнь железных дорог, жизнь, идущую под аккомпанемент вагонных колес, мощных вздохов паровозов...»

Я мечтал написать поэму о паровозе... смог написать лишь эскиз этой поэмы.

Это небольшой холст, но все же... в нем отразился некий этап нашей истории, когда после разрухи восстанавливался транспорт нашей страны, и эти огнедышащие гиганты, эти пожиратели пространства получали новую жизнь...

Композиционный строй этой картины весь – первый план... Все движения работающих людей, их ритмы и движения конструкций машины располагаются в единой плоскости».

ВАЛЕНТИН ЧЕКМАСОВ «ПОЧЕТНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК ОКТЯБРЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ С.М. ФЕДОСЕЕВ», 1981

Сергей Федосеев был одним из старейших руководителей Октябрьской железной дороги. Он изображен в своем служебном кабинете, в зимней форме высшего начальствующего состава МПС СССР образца 1973 года.

Все на полотне подчеркивает присущий герою сосредоточенно-деловой стиль работы. На столе – только самое необходимое. Колорит портрета сдержан, картина тщательно продумана, характеристика образа – лаконичная. Все это говорит о глубоком проникновении художника в самую суть личности своего героя.

Почетный железнодорожник – высшая профессиональная награда нашей отрасли. Председатель ЦК профсоюза железнодорожников Константин Гулый в 1932 году, при учреждении высшей профессиональной награды нашей отрасли и значка «Почетный железнодорожник», говорил: право на его



Источник: <https://culture-art.ru>

получение можно завоевать лишь ударной работой, безукоризненной дисциплиной в течение ряда лет.



Источник: <https://rusmuseumvrm.ru>

ГЕНРИХ ПАВЛОВСКИЙ «ПОРТРЕТ МАШИНИСТА ФЕДОРОВА», 1949

На портрете Павел Аполлонович Федоров – старший машинист Октябрьской железной дороги, работавший во время блокады Ленинграда на Дороге жизни. Федоров стал бригадиром первого поезда, отправленного после прорыва блокады на Большую землю. Именно эта, полная всечеловеческой беды и великой надежды, пройденная дорога – во взгляде машиниста.

На митинге перед отправлением поезда Павел Федоров сказал: «Принимая путевку для следования с первым поездом из Ленинграда, я от лица паровозной бригады, кондукторской бригады и поездных вагонных мастеров даю клятвенное заверение в том, что доверие, оказанное нам родным Ленинградом, мы оправдаем, поезд проведем точно по расписанию!»

Рука моя крепко сожмет регулятор и паровоз наш пройдет родными краями, отведавными у врага!»

ВАЛЕНТИН ЩЕБЛАНОВ «МОНТЕРЫ ПУТИ», 1978

В юности Валентин Щебланов сам оказался причастен к отрасли: до своего поступления в Ростовское художественное училище он работал в паровозном депо станции Тихорецкая Северо-Кавказской железной дороги.

Многие его работы посвящены теме труда, рабочим будням. Его живописная манера

легко узнаваема.

Искусствовед Юлия Рудницкая, говоря о художнике, подчеркивала его «стремление к смысловому значению цвета, к обостренной декоративно-пластической логике в композиции». И, действительно, контраст оранжевых жилетов путейцев и бескрайней белизны снегов убедительно рассказывает о трудности и важности работы героев картины.



Источник: <https://ar.culture.ru>

Коллектив Администрации поздравляет с 50-летием

Круглыхину Юлию Александровну, ведущего специалиста Отдела организации расчетов Финансового управления

Майорова Алексея Борисовича, заместителя начальника Отдела учета капитальных вложений и основных средств Управления бухгалтерского учета

с 55-летием

Крылова Евгения Юрьевича, водителя автомобиля Транспортного отдела Службы по эксплуатации зданий и сооружений

с 65-летием

Сельцова Юрия Сергеевича, водителя автомобиля Транспортного отдела Службы по эксплуатации зданий и сооружений

Коллектив Астраханского филиала поздравляет с 50-летием

Абдульманова Хафиза Харасовича, составителя поездов 5 разряда Участка погрузки Службы погрузки и маневровых работ

Абрамова Дмитрия Васильевича, слесаря по ремонту подвижного состава 5 разряда Участка по эксплуатации вагонного хозяйства Службы вагонного хозяйства

Хамидулина Олега Вадимовича, электрогазосварщика 5 разряда Участка технического обслуживания и ремонта подвижного состава Службы вагонного хозяйства

Чернышова Александра Александровича, монтера пути 5 разряда Службы пути

с 55-летием

Краснова Юрия Юрьевича, специалиста 2 категории Группы таможенного оформления Службы организации перевозок

Овченкову Марину Геннадиевну, уборщика служебных помещений 1 разряда

Хозяйственного участка

Коллектив Оренбургского филиала поздравляет с 50-летием

Перфирьеву Наталью Александровну, техника по учету 1 категории Отдела организации перевозок

с 55-летием

Живагу Альбину Альбертовну, оператора товарного 6 разряда Отдела организации перевозок

с 60-летием

Горожанкина Сергея Александровича, электромеханика Отдела АСУ ТП, СЦБ и связи

Каминскую Лидию Ивановну, уборщика производственных помещений Хозяйственного участка

Коллектив Сургутского филиала поздравляет с 50-летием

Ганиева Ильдуса Фагимовича, машиниста мотовоза 6 разряда Службы локомотивного хозяйства и путевой техники

Коллектив Ямальского филиала поздравляет с 50-летием

Боймиструка Василия Васильевича, машиниста мотовоза 6 разряда Отдела эксплуатации путевых машин и специального подвижного состава

Карузину Наталью Геннадьевну, ведущего бухгалтера Учетно-контрольной группы

Медведева Сергея Анатольевича, мастера Отдела локомотивного хозяйства

Назарова Андрея Васильевича, машиниста железнодорожно-строительных машин 6

разряда Отдела эксплуатации путевых машин и специального подвижного состава

Никитину Ольгу Геннадьевну, приемосдатчика груза и багажа 4 разряда Отдела грузовой и

коммерческой работы

с 55-летием

Толкачеву Татьяну Владимировну, заведующую домом отдыха локомотивных (поездных) бригад Хозяйственного участка

с 60-летием

Самылову Татьяну Леонидовну, техника по расшифровке лент скоростемеров 1 категории Отдела локомотивного хозяйства

с 65-летием

Соколову Валентину Владимировну, уборщика территорий 1 разряда Хозяйственного участка

ЦИФРОВОЙ СЛОВАРИК

ПОЧЕМУ НУЖЕН ЦИФРОВОЙ ДЕТОКС?

Мировой тенденцией последних лет стал медиааскетизм – сознательная направленность на ограничение пребывания в интернете, в том числе, в соцсетях, на разумное потребление поступающей из интернета информации. Летняя пора – самое время узнать, насколько такое поведение件но!

Раз есть детокс, значит, есть и интоксикация интернет-присутствием, верно? Но почему же мы внутренне восстаем даже против заголовка этой статьи? Может быть, мы не чувствуем никакой интоксикации, несмотря на то, что проводим в соцсетях и новостных лентах часы и годы своей жизни?

Протестовать нас заставляет страх лишиться источника дофамина. Чтение новой информации – один из способов выработки этого нейромедиатора организмом. Да-да, у информации есть свойство доставлять нам

удовольствие, вне зависимости положительного или отрицательного окраса контента.

Интернет-среда также позволяет уйти от собственных реальных проблем, тревог и переживаний. В соцсети вообще куда проще, чем в настоящей жизни, получить «социальное поглаживание»: комментарий или обычный «лайк» своего поста.

Интернет-информация позволяет преодолеть микроскуку – она возникает в минуты ожидания транспорта или в очереди к врачу.

На совокупности этих факторов и держится наша «прививка» к соцсетям. Это и заставляет нас принимать интернет-душ вместо реального сразу после пробуждения, заводить мозг чтением информации вместо чашки кофе.

Но от каждого из нас требуется понимание: все хорошо в меру. Иногда «лайк» под вашей работой может стать дополнительным стиму-

СЫГРАЕМ?

Разгар отпускного сезона – это время для себя, для общения с семьей и друзьями. Отлично объединяют людей разных возрастов и характеров настольные игры! Они уместны и за вечерним дачным чаем из самовара, и на пикнике в парке, и в семейных походах.

«Колонизаторы»

Где-то посреди моря раскинулся прекрасный остров Катан. В лесах местный житель добывает дерево, с овец на полях стрижет шерсть, в холмах добывает глину... А тут ещё и конкуренты-колонизаторы норовят занять лучшие земли!

На таком маленьком острове вдали от метрополии побеждает тот, кто умеет найти общий язык с соседями. В этом главная прелесть игры: игроку придется найти баланс между соревнованием и дипломатией, чтобы победить.

Игра для компании 3-4 человек, от 10 лет.

«Улей»

Это локализация известной игры Hive, впервые вышедшей в 2001 году и ставшей настоящим хитом. Правила игры достаточно просты: нужно выкладывать и перемещать фишки насекомых, стараясь окружить своими фигурами и тем самым захватить королеву улья соперника.

«Коридор»

Это своего рода «новые шахматы», где каждый игрок должен добраться своей фишкой до «вражеской» стороны поля, а противник пытается его не пустить. Только способ здесь – строить перегородки. Это интересная, азартная, эстетически приятная игра. Играть можно вдвоём или вчетвером.

«Диксит»

Игрокам нужно придумывать и разгадывать ассоциации на основе карт с рисунками. Ни одного прямого сюжета и однозначного изображения вы на них не встретите. А потому здорово разовьете свои фантазию и абстрактное мышление. И еще – научитесь лучше понимать своих близких!

«Эверделл»

Эта игра погружает в сказку. Вы окажетесь в волшебной долине Эверделл на исходе зимы. Впереди – четыре сезона приключений.

Игрокам предстоит собирать ресурсы, участвовать в жизни долины, собирать урожай, путешествовать, зарабатывая призовые очки. Перед началом новой зимы игра завершается, побеждает тот, кто получил больше очков. «Эверделл» отлично подойдет для небольшой компании друзей и для игры всей семьей.

«Билет на поезд»

Сюжет игры – конкуренция нескольких железнодорожных компаний. Одна из них – в вашем управлении, остальные – у других игроков. Ваша задача прокладывать маршруты между городами, причем выгоду приносят наиболее длинные. Требуется выполнять специальные задания, подбирать оптимальные пути для потока товаров и срывать планы конкурентов. Если железные дороги станут похожими на сплетение морских узлов и будут неудобны пассажирам – не беда. Главное для вас – прибыль и отсутствие конкуренции!

**ПОДКАСТ. «ГОЛОСА «ГАЗПРОМТРАНСА»**

В новом выпуске подкаста приняли участие представители Сургутского филиала – заместитель директора филиала по общим вопросам Алексей Пустовалов, руководитель учетно-контрольной группы Римма Медведева и заместитель директора по эксплуатации и ремонту подвижного состава Евгений Осинцев.

Над подкастом работали: Екатерина Исаченкова, Алла Миркина, Игорь Куйдин. Обложка – Михаил Щербак.

