

ЗНАЙ НАШИХ!

Победа сотрудников «Газпромтранса» на III открытом корпоративном конкурсе профессионального мастерства «Лучший по профессии-2023», без сомнения, войдет в историю «Газпромтранса». Она еще раз подтвердила: наша компания – это команда лучших.



ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ:



«ПРАВАЯ РУКА» ДЕЖУРНОГО ПО СТАНЦИИ

Оператор при дежурном по станции – профессия, требующая внимания, собранности и ответственности.

стр. 2



ЛАБОРАТОРИЯ НЕРАЗРУШАЮЩЕГО КОНТРОЛЯ ЯМАЛЬСКОГО ФИЛИАЛА ГОТОВИТСЯ К АТТЕСТАЦИИ

В 2024 году в Ямальском филиале пройдет сертификация производства на право проведения текущего ремонта тепловозов в объеме ТР-2. Обязательное условие сертификации – наличие аттестованной лаборатории неразрушающего контроля.

стр. 3



МАГИЯ ВОКЗАЛОВ

У вокзалов своя магия: она сплетена из встреч и расставаний, из путей, уходящих в разные концы света, из гудков поездов и запаха креозота.

стр. 7

ПИСЬМО РЕДАКЦИИ

Уважаемые читатели!

В свежем номере мы рассказываем об успехах наших коллег в III открытом корпоративном конкурсе профессионального мастерства «Лучший по профессии-2023»! Редакции удалось побеседовать с участниками и победителями. Они поделились своими эмоциями в одной из центральных статей выпуска и участвовали в корпоративном подкасте «Голоса Газпромтранса». Ещё раз поздравляем, гордимся!

Также в выпуске вы найдёте материалы о рационализаторах, производственные новости компании, любимую рубрику «Железная дорога в живописи».

В «Афише» предлагаем вам подборку платформ с онлайн-курсами практически по любой тематике - это интересно!

Спасибо, что создаете каждый выпуск вместе с нами, делаете его уникальным и запоминающимся!

С уважением, ваша редакция!

13 РАЦИОНАЛИЗАТОРСКИХ ПРЕДЛОЖЕНИЙ ОТ МАШИНИСТА БУЛЬДОЗЕРА



С 2009 года в Автотранспортном участке Оренбургского филиала в должности машиниста бульдозера трудится Сергей Колганов. За это время он проявил себя как один из наиболее активных рационализаторов: он оформил

13 рационализаторских предложений!

За Сергеем закреплено два трактора: «Беларусь» и ОрТЗ-150К. Техника активно используется в хозяйственной деятельности филиала: зимой очищает территорию от сне-

га, весной и летом с ее помощью производится противопожарная опашка и покос травы вдоль железнодорожных путей и автодорог. Тракторы заняты и на земляных работах на территории филиала. Все это – довольно сложные условия эксплуатации. Узлы машин подвергаются повышенным нагрузкам.

Одно из внедренных рационализаторских предложений Сергея Колганова – «Разработка усиления картера косилки на тракторе МТЗ-82.1». Сергей заметил, что при активной эксплуатации косилки происходит износ металлических направляющих, со временем они стираются полностью. Для увеличения срока эксплуатации роторного режущего аппарата косилки он разработал усиление металлических направляющих «льж» и усиление картера косилки «К 78 М».

Также Сергей Колганов усовершенствовал механизм поворота переднего отвала бульдозера ОрТЗ-150К. В зимнее время, при расчистке снега, для изменения угла рабочей поверхности переднего отвала машинисту бульдозера приходилось выходить из кабины и вручную поворачивать отвал. Это неудобно! Сергей разработал механизм, позволяющий совершать поворот, не выходя из кабины. В механизме используется

гидроцилиндр: одной стороной он прикреплен к отвалу, другой – к навеске отвала.

В марте 2023 года на Научно-техническом совете «Газпромтранса» было рассмотрено и признано рационализаторским предложение под названием «Разработка усиления рычага стрелы погрузчика Амкодор-342В». Его автор – заместитель начальника Оренбургского филиала по общим вопросам Владимир Новиков и машинист бульдозера Сергей Колганов! Изобретателям были торжественно вручены удостоверения на рационализаторские предложения за подписью генерального директора Максима Мироненко.

Ответственно выполняя свои производственные задачи, Сергей Колганов регулярно находит возможность улучшения и сохранения вверенной ему техники. Такие сотрудники не только помогают экономить и эффективно использовать ресурсы, но и формируют хорошие традиции рационализаторства, становятся примером для коллег.

Елена ДАС,
инженер-технолог 1 категории
Производственно-технического отдела
Оренбургского филиала

ЗАЛОГ НАДЕЖНОЙ РАБОТЫ ТЕПЛОВОЗОВ

Слесарь по топливной аппаратуре Службы локомотивного хозяйства и путевой техники Астраханского филиала Михаил Тюрев – из тех, о которых говорят: «специалист на вес золота».

Судите сами. Он – мастер, способный выполнять сложные работы по обслуживанию и точной настройке топливной аппаратуры дизель-генераторных установок локомотивов на унифицированном стенде. Этот стенд в Астраханском филиале появился не столь давно: в конце 2022 года. На стенде – «ответственность» за исправность топливных насосов высокого давления (ТНВД) локомотивов, а в широком смысле – и должного технического состояния локомотивов в целом!

Михаил – не только высококвалифицированный специалист, но и активный рациона-



лизатор. За время работы на стенде он смог выявить возможности улучшения ряда технологических процессов за счет внедрения рационализаторских предложений. Михаил предложил использовать приспособление для разборки насоса с последующим монтажом плунжерной пары из секции ТНВД, необходимость в которой периодически возникает при испытаниях насосов на стенде.

Союз эффективной системы технического обслуживания и ремонта и рационализаторской мысли еще выше поднимет уровень надежности работы тепловозов.

Вагиз АХМАДУЛЛИН,
инженер по техническому надзору
1 категории
Производственно-технического отдела
Астраханского филиала

«ПРАВАЯ РУКА» ДЕЖУРНОГО ПО СТАНЦИИ

Оператор при дежурном по станции – профессия, которая звучит не так громко, как машинист или дежурный по железнодорожной станции. Однако профессия эта – важная, требующая внимания, собранности и ответственности.

Оператор при дежурном по станции осуществляет ввод первоначальных данных в автоматизированную систему работы станции АСУ-СТ «Оникс». С этой программой работает Служба погрузки, маневровых работ и Служба вагонного хозяйства.

Перед началом работы оператор вносит информацию о работниках, заступающих на дежурство. Это начальники смены, дежурные по паркам Заводская и РИП-3, приемосдатчики груза и багажа, локомотивные бригады.

Вся смена, в которой трудятся работники, должна работать как единый механизм. Данные, внесенные в программу АСУ-СТ «Оникс», интегрируются в программу «Транспортировка», с которой работают в Службе организации перевозок, а также в Юридическом отделе.

Оператор – правая рука дежурного по станции, и ему по долгу службы приходится тесно взаимодействовать с большим количеством сотрудников.

К примеру, оператор при дежурном ведет анализ работы локомотивов – ведь от их рационального использования зависит объем и качество выполненных работ. Он также «визуализирует» в цифровом формате всю работу,

связанную с прибытием поезда с железнодорожной станции Каргала, отправлением поезда на эту же станцию, маневровую работу по формированию и расформированию поездов и маневровых составов, по подаче и уборке вагонов на места подготовки и ремонта вагонов, а также на места погрузки-выгрузки.

В режиме реального времени возможно проследить весь путь движения каждого вагона и локомотива по железнодорожным путям станции Заводская и других маневровых районов, и быть уверенным, что положение вагона или локомотива в программе АСУ-СТ точно соответствует месту нахождения вагона или локомотива на железнодорожном пути.

Также оператор делает натуральный лист на все поезда, прибывающие на станцию Заводская, либо формирующиеся на ней.

Натурный лист – это все сведения о поезде: его маршрут, вес, количество вагонов, род груза, станции назначения. Здесь нельзя ничего пропустить, нигде нельзя ошибиться, и поэтому в работе оператора необходима высочайшая концентрация и предельная внимательность. Ведь от того, насколько точно и качественно занесена информация, зависит в том числе и безопасность в пути следования поезда.

Ирина Юденко, оператор при дежурном по станции Оренбургского филиала:

«Приятно осознавать, что от тебя многое зависит в организации перевозочного процесса. Пока я не сформирую натуральный лист



и не отправлю их по назначению, состав не сдвинется с места. Чувствуешь себя не просто винтиком в большой системе, а очень ответственным лицом. Это чувство волеиневолей прибавляет в работе добросовестности и старательности.

Могу сказать с уверенностью – операторы знают и понимают всю важность своей профессии, поэтому очень требовательны к

себе, досконально изучают все тонкости работы, связанной с формированием и расформированием поездов и выполнением маневровой работы».

Сергей РОГОЖИН,
начальник Отдела поездной
и маневровой работы
Оренбургского филиала

УСЛОВНЫЙ НОМЕР КЛЕЙМЕНИЯ «4173» – ЗА ЯМАЛЬСКИМ ФИЛИАЛОМ



В августе в Ямальском филиале прошел плановый контроль применения присвоенного условного номера клеймения на право проведения текущего отцепочного ремонта грузовых и пассажирских вагонов.

Работы были выполнены в соответствии с «Положением об условных номерах клеймения железнодорожного подвижного состава и его составных частей», утвержденным Советом по железнодорожному

транспорту государств-участников Содружества протоколом № 61 от 21-22.10.2014 г.

Комиссия в составе представителей Росжелдора, ОАО «РЖД» и Ямальского филиала проверила Участок ремонта вагонов Отдела вагонного хозяйства на соответствие применяемым нормативным документам, на укомплектованность оборудованием, необходимой оснасткой, запасными частями и материалами.



Также была проведена проверка соответствия образования и опыта исполнителей производимым ремонтным работам.

Председатель комиссии высоко оценил техническую оснащенность участка, качество проводимых ремонтов и оформление необходимой документации.

По результатам заседания экспертной группы по рассмотрению материалов комиссионного обследования производства

было принято решение о подтверждении действия присвоенного ранее условного номера клеймения «4173» Ямальскому филиалу на право проведения текущего отцепочного ремонта грузовых и пассажирских вагонов до 2026 года!

Олег МОСКОВОЙ,
мастер Участка ремонта вагонов
Ямальского филиала

ЛАБОРАТОРИЯ НЕРАЗРУШАЮЩЕГО КОНТРОЛЯ ЯМАЛЬСКОГО ФИЛИАЛА ГОТОВИТСЯ К АТТЕСТАЦИИ

В 2024 году в Ямальском филиале пройдет сертификация производства на право проведения текущего ремонта тепловозов в объеме ТР-2. Цель этой работы – обеспечение содержания парка локомотивов в исправном состоянии и снижения эксплуатационных расходов. Обязательным условием сертификации на этот вид работ является наличие аттестованной лаборатории неразрушающего контроля.

Ее основная функция – выявление браковочных параметров в структуре деталей и узлов локомотивов до начала процесса их разрушения.

Лаборатория неразрушающего контроля, технической диагностики и измерений появилась в Ямальском филиале в марте 2022 года. Его начальником был назначен Александр Кратасюк.

В цехе ТО-4 и внепланового ремонта тепловозов было выделено помещение для установки оборудования и организации рабочих мест. Были закуплены стенды, дефектоскопы, стандартные образцы и другое



оборудование, необходимое для функционирования лаборатории.

Специалисты прошли обучение на кафедре «Надежность и качество» Московского Государственного университета путей сообщения по программе «Неразрушающий контроль деталей подвижного состава и сертификация специалистов на квалификационный уровень». По итогам обучения каждому был присвоен сертификат специалистов 2 уровня на магнитопорошковый и ультразвуковой методы контроля.

Сейчас штат лаборатории доукомплектовывается. В рамках подготовки к аттестации сотрудники лаборатории разрабатывают нормативно-техническую базу, необходимую для функционирования лаборатории в соответствии с заявленной областью аттестации и требованиями к подразделениям организации неразрушающего контроля.

Сергей ЕРМАКОВ,
инженер 1 категории
Отдела локомотивного хозяйства
Ямальского филиала

ЗНАЙ НАШИХ!

Это было не первое участие работников «Газпромтранса» в мероприятии такого масштаба. Но, с учетом растущего год от года уровня конкурса и числа соревнующихся, оно, безусловно, стало одним из самых ярких.

Судите сами. В Омск съехались 400 гостей – участников, экспертов – из разных регионов России! ПАО «Газпром нефть» организовало мероприятие на самом высоком уровне. В частности, предоставило для конкурса высокотехнологичную площадку с современным учебным центром, VR-стендами, большим учебным полигоном, компьютерными тренажерными комплексами – так сейчас оборудована территория Омского нефтеперерабатывающего завода.

Фокус с важной, но рутинной теоретической части на нынешнем конкурсе был перемещен «в поля»: на интересные практические задания, отработку навыков оказания первой помощи и пожарную эстафету. Многие из предложенного организаторами стало для участников вызовом, но только подогрело азарт икратно повысило интерес к заданиям. Резон

выйти за рамки привычных рабочих операций велик: ведь современному человеку требуется мыслить нестандартно, привносить творческий подход в решение даже тех ситуаций, где для творчества, казалось бы, нет места.

– Многим запомнилось, что один из этапов к тому же проходил с применением VR-технологий. Так, монтерам пути нужно было в VR-очках просмотреть процесс расшивки костылей и выявить все допущенные нарушения, – рассказывает начальник Службы пути Оренбургского филиала, эксперт в номинации «монтер пути» Денис Бельчиков.

В итоге конкурс, с его высоким соревновательным накалом, шквалом эмоций, волнением и счастьем от преодоления себя стал для многих его участников «любовью навсегда».

ПЯТЕРО СМЕЛЫХ

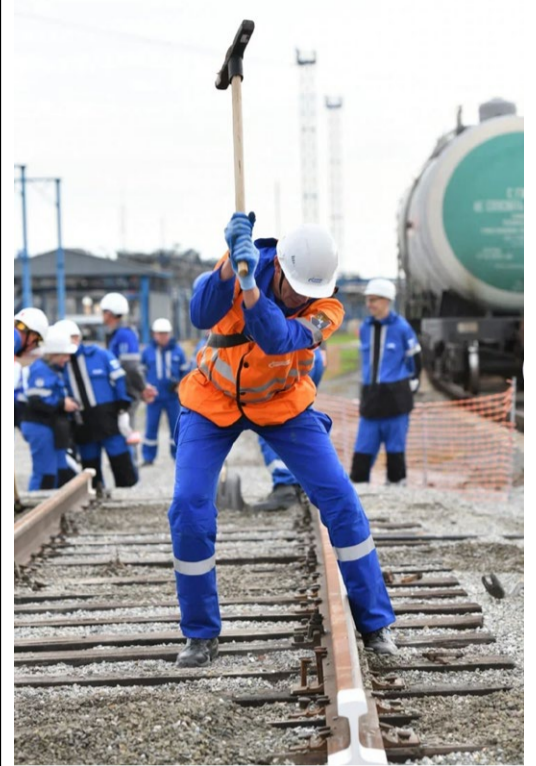
Команду «Газпромтранса» на конкурсе представляли пять сотрудников: машинист Оренбургского филиала Дамир Вагапов, составитель поездов Астраханского филиала Галим Досму-

хамедов, составитель поездов Оренбургского филиала Дмитрий Синюков, монтер пути Оренбургского филиала Валерий Васильев и монтер пути Сургутского филиала Игорь Селищев.

Нашим коллегам также выпала честь быть экспертами конкурса. Ими стали заместитель начальника Астраханского филиала по перевозкам Евгений Колоколов, начальник Службы пути Оренбургского филиала Денис Бельчиков, главный специалист Отдела безопасности движения поездов Администрации Денис Биушкин.

Команда «Газпромтранса» по уровню подготовки и количеству занятых призовых мест стала одной из лучших. А уж сплоченной и веселой точно не было никого!

– Абсолютно все конкурсанты продемонстрировали высочайший уровень, – констатирует Евгений Колоколов. – Но и при такой жесткой конкуренции команда «Газпромтранса» произвела большое впечатление. Так, работа наших машинистов вызвала бурные овации! А составители поездов показали то, чего все остальные не делают – и это обеспечило им победу.



КАК «ПРИРУЧИТЬ» ТОРМОЗНОЙ БАШМАК

Практическое задание для составителей поездов заключалось в закреплении одного вагона с накатом в обе стороны, с минимальным зазором от обода колеса в головке тормозного башмака.

Это было делом не из простых – в обычной практике при накате вагона не требуется ювелирной точности.

«Газпромтранс» участвовал в испытании одним из последних. Попытки коллег из других компаний выполнить условия задания успешными не оказались, и тут...

Дмитрий Синюков появился на площадке испытания с горстью песка. Его применение позволило ему улучшить сцепление, и при этом не нарушить правила.

– А еще я немножко иначе выполнил

накат, чем коллеги, – раскрывает секрет Дмитрий Синюков. – Я счел, что единственным решением будет колесом немного наехать на башмак, так, чтобы колесо приподнялось над ним и, соответственно, над рельсом. Затем быстро успеть подложить башмак с другой стороны и скатить вагон с первого башмака. Должен был получиться требуемый минимальный зазор при закреплении. Я бы мог этот прием выполнить и лучше, но и без того результат был неплохой!

Галим Досмухамедов также вспомнил о проверенном методе улучшения сцепления. О своем блестящем результате говорит скромно:

– Это самое простое, что нам приходится делать – закреплять вагон тормозными башмаками. Я делаю это каждый день.

ЛУЧШИЙ ТАНДЕМ МОНТЕРОВ ПУТИ

Не менее интересным оказались практические задания у монтеров пути. В одном из них требовалось вдвоем заменить шпалу – при этом задание выполняли одновременно три команды, оценивалось как качество исполнения, так и его скорость.

– Игорь Селищев и Валерий Васильев – представители разных филиалов: Сургутского и Оренбургского. У них нет опыта повседневной работы в паре – однако они

смогли продемонстрировать слаженность действий! – высоко оценивает работу коллег Денис Бельчиков.

– Все было знакомо, – сдержанно комментирует Валерий Васильев. – Смена шпалы, промеры. Только в повседневной работе тебя никто так не торопит: задача сделать все максимально быстро не ставится. А на конкурсе – жесткие рамки, а если торопишься, можешь что-то упустить! Но с нами этого не произошло.



ЛОКОМОТИВ? ПУШИНКА!

Дополнительно неизвестно, кто из организаторов конкурса, разрабатывая для машинистов практическое задание, придумал поставить на автосцепку пластиковый стакан с водой. И предложить конкурсантам соединиться с вагоном, стакан не уронив.

Теперь представьте себе, что вы находитесь в кабине локомотива, подводите свою машину массой за сотню тонн к сцепке, выполняете соединение – а стакан как стоял, так и стоит, и даже не расплескался. Мыслимо ли такое?

Да, если в кабине – наш Дамир Вагапов.

Ему единственному из конкурсантов удалось выполнить задание таким образом. Возгласы удивления и аплодисменты коллег, а затем, на бис – плавное отсоединение локомотива, как пушинки, стакан не потревожил.

– Сложнее оказалось другое: подъехать как можно ближе к планке и не сбить ее, – говорит Дамир о втором практическом задании. – Я на этом этапе немного дал маху. Так близко мне никогда не приходилось подъезжать! В работе у нас нет таких задач. А что до плавного соединения с вагоном – это уже выработанное, профессиональное.

**ЭСТАФЕТА!**

Всем участникам без исключения больше всего понравились и добавили ярких эмоций оказание первой помощи и пожарная эстафета с надеванием и заменой противогаза. В работе с этим ежедневно не сталкиваешься, требования к выполнению задач жесткие, другие участники идут по пятам;

адреналин, стресс – но какое же удовлетворение от результата!

Что до теоретической части, то наши коллеги справились с ней в полном объеме. Плотнo готовиться к конкурсу начинали за месяц-два – поэтому теория, хоть и была объемной, не стала для них камнем преткновения.

**С ПОБЕДОЙ!**

Никогда еще команда «Газпромтранс» не уезжала с этого масштабного конкурса с таким богатым комплектом наград.

В номинации «Составитель поездов» первое место конкурса – у Галима Досму-

хамедова. Второе место занял Дмитрий Синюков!

Дамир Вагапов стал вторым в номинации «Машинист тепловоза».

А «серебро» в номинации «Монтер пути» – у Валерия Васильева.

Не вошел в число призеров Игорь Селищев, но, как считает Евгений Колоколов, все представители нашей компании были очень сильными, – «просто немножко не хватило везения». Каждый, кто приехал на конкурс, уже победитель!

– Впечатления от конкурса – это восторг, коллективная победа. Я горд за всех нас! Мы побеждаем и в дальнейшем будем побеждать! – делится впечатлениями Дамир Вагапов.

– Никогда не ожидал, что займу второе место! – говорит Дмитрий Синюков. – Впечатления крутые! Конкурс дал мне опыт и показал моменты, в которых нужно совершенствоваться. Ведь, как известно, если хочешь всегда учиться – тебе нужно идти в железнодорожную отрасль!

– Впечатления бомбические, – не сдерживает эмоций Валерий Васильев. – Вообще не ожидал, что окажусь в призерах! А к тому же оказалось, что среди всех монтеров пути я – самый молодой! Этот конкурс дал мне колоссальный опыт и упрочил стремление к саморазвитию. Надо заставлять себя учиться! Буду продолжать, буду стараться!

– Когда человек взбирается на вершину, перед ним открываются другие вершины, которые ему в этой жизни предстоит покорить, – говорит Галим Досмухамедов. – Это одна из вершин в моей жизни.

Опыт, полученный на конкурсе, организационные находки лягут в основу подготовки следующего корпоративного конкурса на звание лучшего по профессии в «Газпромтранс». Он состоится осенью следующего года в Астрахани – начинать готовиться можно уже сейчас!

Уверены, что многих из вас попробовали свои силы в конкурсе сподвигнут рассказы коллег – мы собрали их в новый подкаст. Слушайте его, перейдя [по ссылке!](#)



ТРОПОЙ «ЧЕЛОВЕЧНОСТИ»

Сотрудники Сургутского филиала «Газпромтранс» полюбили новое место отдыха – туристическую тропу «ЧелоВечность». Ее открыли в 2022 году на территории Барсовой Горы в зоне размещения 32 объектов культурного археологического наследия федерального значения. Рассказываем об этом удивительном месте!



Все началось с участия жителей поселка Барсово в первом региональном конкурсе инициативного бюджетирования. Группа молодых людей загорелась желанием благоустроить участок и создать не просто парк, а место, где можно больше узнать об образе жизни предков, населявших Барсову Гору в течение 9 тысяч лет в эпохи камня, бронзы, железа и средневековья, проникнуться величиим истории северных мест.

И у них здорово получилось! Место стало точкой притяжения тысяч горожан.

Общая протяженность маршрутов туристической тропы – около пяти километров. Маршруты объединяют 38 тематических локаций, проходят через две смотровых площадки – на которых можно не только насладиться видами, но еще и познакомиться с историей формирования Барсовой Горы, узнать о животных плейстоценовой фауны, о реликтовых растениях.

На смотровых площадках установлены бинокляры-фугуроскопы с VR-панорамами «Средневековой город», «Поселение эпохи камня».

Пешеходные дорожки созданы таким образом, чтобы минимизировать воздействие на природный ландшафт. Это наземные конструкции без опор, на стерильном насыпном слое.

Украшение троп – семь арт-объектов, один из которых представляет из себя фигуру шерстистого носорога в полный рост. А еще есть

многократно увеличенные реплики археологических находок раннего железного века, обнаруженные археологами в этих местах.

Сургутские коллеги рекомендуют: будете в гостях – обязательно установите мобильное приложение «ЧелоВечность»! Ведь новая туристическая тропа теперь – точка на карте Сургутского района, обязательная к посещению. А с информацией из приложения визит станет еще более запоминающимся! Судите сами: помимо аудиогuida, в приложении доступны функция навигатора и сцены дополненной реальности по технологии «панорама 360°». С их помощью можно визуализировать эпизоды повседневной жизни древних людей: охоту, рыбалку, изготовление керамической посуды.

В 2024 году на тропе появятся три новых крупных зоны. Это будет натурная реконструкция жилища эпохи палеометалла, крытый палеонтологический раскоп с полноразмерной репликой скелета мамонтенка для детей и летний кинотеатр с большим экраном.

Обязательно приезжайте в Сургут и пройдите по тропе «ЧелоВечность»!

Наталья КАЛИНИНА,
Начальник Отдела материально-технического снабжения и комплектации Сургутского филиала

ПРИКЛЮЧЕНИЯ ЭЛЕКТРОНИКА

Тема искусственного интеллекта – на волне хайпа. Заголовки вроде «ИИ – это конец человечества» – «завсегдатаи» большинства информационных ресурсов.

А что на самом деле? Каково будущее искусственного интеллекта – и наше вместе с ним? Интересные мысли на этот счет высказывает директор по стратегическому маркетингу «Яндекса» Андрей Себрант. Знакомим вас с его визионерским взглядом!

«ВЗЯТЬ И ЗАПРЕТИТЬ»

Для того, чтобы представить себе реальное развитие продуктов на основе искусственного интеллекта, нужно задаться вопросами немного более глубокими, чем лобовой «победит ли ИИ человека».

Для начала посмотрим – а как человечество встречало технологические трансформации ранее? И увидим: они всегда сопровождалась страхами. Появление автомобилей называли «экзистенциальным кризисом для всего человечества». Люди боялись, что человек, увидевший из окна движущуюся безлошадную повозку, решит, что сошел с ума – и выйдет в это самое окно. Нельзя доводить людей до такого состояния! Поэтому давайте запретим машины!

А электричество? Его корили за бездушность в сравнении с трепетом горения газового рожка; за то, что оголенный провод – это риск погибнуть от удара током. «Запретить!» – слышалось со всех сторон.

Появление звукозаписи сочли крахом своей профессии исполнители музыки. Записанную механикой мелодию называли не иначе, как «консервированной». Как можно человеку такое слушать? Кинотеатры одно время даже отказывались демонстрировать звуковые фильмы – как же фильм без тапера!

Было ли воплощено в жизнь требование запрета во всех этих случаях? Конечно, нет. Вместо «давайте запретим это страшное и неизведанное» появлялись: для автомобилей – ПДД и дорожная разметка, автокресла и подушки безопасности; звукозапись позволила быть музыке с нами в любой нужный момент.

Так и с искусственным интеллектом: страхи, переживаемые нами в связи с его приходом в нашу жизнь, не станут препятствием для его внедрения.

ПРОМПТ ДЛЯ ЭЛЕКТРОНИКА

Собственно, «внедрять» искусственный интеллект уже не нужно.

Он уже работает на нас и бок о бок с нами в режиме «невидимого автопилота». Это он выдает в поисковиках результаты запросов, формирует новостные ленты; «живет» в навигаторах и является основой технологий «умного дома». Искусственный интеллект используется для обработки огромного количества данных с сотен камер наблюдения. Финансовые институты используют искусственный интеллект для предоставления услуг клиентам и выявления мошенников.

Мы научены обращаться к ИИ еще с детства: ведь Сергей Сыроежкин писал искусственному интеллекту – роботу Электронику – вполне себе промпт для выполнения домашнего задания по алгебре: «Мне нужно решение, в тетради, моим почерком». Помните?



А вот осязаемым искусственный интеллект стал только сейчас – все потому, что он заговорил. И став отчетливо антропоморфным, похожим на нас, заставил нас заговорить о нем. Точнее, как это бывает в подобных случаях, мы его испугались. И ровно как наши предки заговорили: искусственный интеллект убьет человечество!

Этот психологический момент в деле внедрения ИИ сегодня и правит бал – делая процесс внедрения сложным и нелинейным.

ГДЕ ПРИЖИВЕТСЯ ИИ

Андрей Себрант, на основании уже имеющихся научных разработок и продуктовых прототипов, делает несколько выводов о

том, что будет происходить с применением искусственного интеллекта в будущем, в некоторых случаях – уже в обозримом.

Очевидно, считает он, что мы увидим мультимодальные продукты на основе ИИ. Это сейчас «Шедеврум» генерирует только иллюстрации, YandexGPT у нас – копирайтер, Mubert создает музыкальные произведения. А будет продукт, умеющий создать картинку или 3D-сцену, наложить на это быстренько сгенерированный под наши задачи и настроение музыкальный фон и написать некоторые выводы. Зачем такой продукт нужен человеку? Хотя бы в силу того, что это – один из удобных способов общения: случается, нам легче ответить собеседнику не текстом, а картинкой, сопроводив ее комментариями.

нужного нам результата на основе этой коллаборации. Тот же чат GPT ругают за неспособность производить сложные математические вычисления. На самом деле – и не надо уметь этого делать! Ведь можно придумать, как подсоединить чат к программной системе Wolfram Mathematica – и обрабатывать большие массивы данных. Подключение таких специализированных платформ поможет устранить слабости нейросетей.

Одним из прогнозов внедрения ИИ также может стать его демократизация. Другими словами, человеку можно будет много где поуправлять голосом для решения задач в рамках собственных нужд: от заказа продуктов до генерации ребенку мультика на основе ребенкиных интересов.

Прогнозы использования технологий на основе искусственного интеллекта можно составлять долго – а все потому, что это здорово, управлять сложными продуктами простым человеческим языком.

«В РЕЖИМЕ УЛИТКИ»

Но это случится не завтра. Не стоит ожидать бума технологий в ближайшее время. На пути их внедрения имеется если не стена, то демпфер в виде человеческого страха делегировать свои действия алгоритму. Как предотвратить последствия, и кто понесет ответственность в случае, если что-то пойдет не так?

Поэтому, делает вывод Андрей Себрант, внедрение будет происходить чудовищно медленно и, следовательно, бешеные темпы роста технологий, внедрения новых продуктов будут сглаживаться. Как и в случае с, например, компьютеризацией, ИИ будет двигаться «в режиме улитки». От людей ведь потребуется не просто менять старый софт на новый – потребуется поменять корпоративную культуру. А новую культуру нельзя ввести приказом с понедельника!

Андрей Себрант считает, что такие изменения занимают не месяцы – поколения.

Но они рано или поздно свершаются. И тогда следует помнить: работу у вас отнимет не алгоритм – а ваш коллега, овладевший технологией раньше вас.

Полностью прослушать визионерскую лекцию Андрея Себранта можно [по ссылке](#).

По материалам интернет-источников

Служба по связям с общественностью и СМИ

МАГИЯ ВОКЗАЛОВ

Вокзал как художественная доминанта в работах городских пейзажистов появляется не только из-за архитектурной ценности зданий. У вокзалов своя магия: она сплетена из встреч и расставаний, из путей, убегающих в разные концы света, из гудков поездов и запаха креозота. Вокзалы видели наши самые сильные эмоции: радость от новой дороги, слезы разлуки, надежды увидеться вновь. Через эту многогранную призму и создаются на холсте вокзальные истории.



Источник: samcult.ru

АЛЕКСАНДР ПЕТРОВ «КАЗАНСКИЙ ВОКЗАЛ», 1981

Этот вид знаком каждому, кто прибывал в Москву по железной дороге с восточного направления. Дымка, замедленное движение поезда, высотка «Ленинградской» – а спустя несколько минут предстоит раствориться в суете и энергетике столицы.

«Казанский вокзал» – самая известная работа Александра Петрова, в его легко узнаваемой стилистике фотореализма. Это изображение мира как он есть, но не в точности, а с приданием смысла каждой детали. Вгля-

дитесь: в каждом изгибе рельса, в каждом семафоре мир живет своей полной жизнью.

«Меня всегда увлекает пространственная игра, элементы «обманки», – пояснял сам художник. – Ритм композиции должен предполагать её продолжение за холстом, включение окружающей среды и даже пространства за спиной зрителя».

Особого внимания на картине заслуживает отражение машиниста в зеркале. Моделью для него стал отец Александра Петрова, а прием с зеркалом позаимствован у старых мастеров.



Источник: <https://www.neizvestniy-geniy.ru>

ЮРИЙ АНИСКИН «СТАРАЯ АСТРАХАНЬ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОКЗАЛ», 2018 Г.

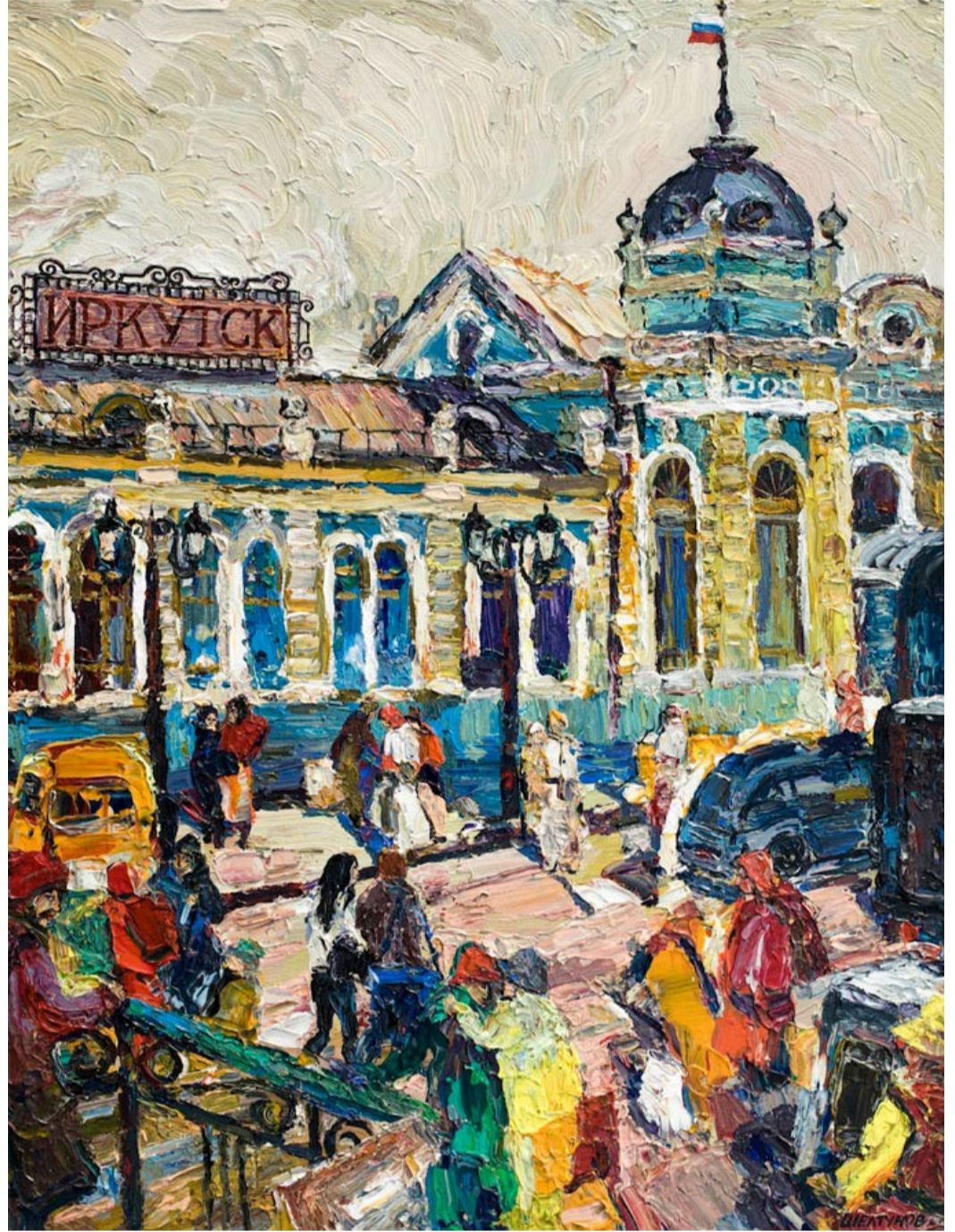
В 2024 году старый железнодорожный вокзал Астрахани отметит 115-летний юбилей. Изначально он служил конечным, тупиковым, пунктом – был построен поперек путей. Лишь 50 лет спустя, со строительством железнодорожного моста через Волгу и дороги на Кавказ, пути обошли здание с восточной стороны.

20 лет назад был проведен капитальный ремонт вокзала. Сейчас здание, выполненное в псевдомавританском стиле – одна из визитных карточек Астрахани.

Представленная работа выполнена вовсе не художником. Юрий Анискин – инженер-подводник по профессии. Увлечение живописью пришло после увольнения в запас. «О резуль-

татах судить зрителю», – говорит о своих произведениях Юрий Анискин. Наверняка сотрудники Астраханского филиала бывали на выставках этого мастера – в родном городе их организовывали трижды. Надеемся, графика художника-любителя, отдавшего свое сердце Астрахани, придется читателям по душе!

При рассмотрении работы обратите внимание также на прибывший на первый путь паровоз. В нем легко угадывается советский магистральный грузовой паровоз ЛВ, производившийся на Ворошиловградском заводе с 1952 по 1956 годы. Это была одна из самых совершенных машин в СССР, и именно в этой серии был построен последний отечественный магистральный паровоз. Железнодорожники ласково звали его «Лебедянка» и «Лебедь».



Источник: pribaiikal.ru

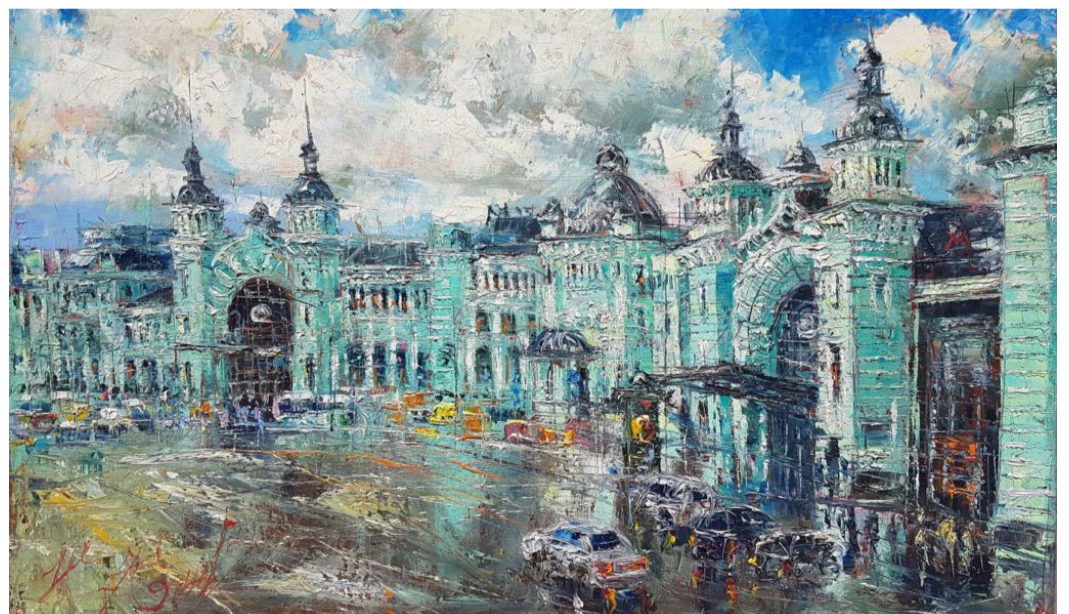
АЛЕКСАНДР ШЕЛТУНОВ, «ВОКЗАЛ ИРКУТСКА», 2006

Зданию вокзала в Иркутске на картине Александра Шелтунова 116 лет, но по яркости красок на холсте кажется: нет современной места. Художник талантливо вплеп в старинную архитектуру энергетику времени.

Искусствовед Ираида Федчина подчеркивает, что работы Александра Шелтунова великолепно организованы в отношении пластики цветочных пятен и адекватно передают мысли

и переживания художника. «Мастер создает волшебный мерцающий и сияющий мир... архитектуры города», – подчеркивает она.

Иркутский железнодорожный вокзал сегодня – один из крупнейших современных логистических центров Восточной Сибири. Отсюда ежегодно отправляются в дальние поездки по стране более 750 тысяч пассажиров, в пригородные – около 600 тысяч человек в год. И среди них – сотрудники молодого Иркутского филиала «Газпромтранса»!



Источник: art-helicon.ru

ЮНИС ЕНИКЕЕВ «БЕЛОРУССКИЙ ВОКЗАЛ», 2022

Юнис Еникеев – влюбленный в архитектуру художник. На его картинах всегда – точность очертаний зданий и импрессионистски размытые границы улиц. Это создает

неповторимую атмосферу работ.

«Белорусский вокзал» погружает в нее зрителя моментально и полностью – в узнаваемую бирюзу места, помноженную на свежесть после летнего дождя.

Коллектив Астраханского филиала поздравляет с 50-летием

Локтева Михаила Юрьевича, старшего диспетчера Диспетчерского отдела Службы организации перевозок

с 55-летием

Бондаренко Сергея Николаевича, слесаря по ремонту подвижного состава 6 разряда Участка по эксплуатации вагонного хозяйства Службы вагонного хозяйства

с 60-летием

Бихтякова Александра Георгиевича, водителя автомобиля 4 разряда Автотранспортного участка

Коллектив Оренбургского филиала поздравляет с 55-летием

Побережную Ларису Михайловну, уборщика производственных помещений Хозяйственного участка

Коллектив Сургутского филиала поздравляет с 50-летием

Барышеву Ольгу Владимировну, оператора по обработке перевозочных документов Диспетчерского отдела

Свидченко Светлану Викторовну, аппаратчика химводоочистки 4 разряда Участка энергоснабжения

с 55-летием

Таджибова Кадира Кадирбековича, монтера пути Службы пути

Коллектив Ямальского филиала поздравляет с 50-летием

Зейгмана Михаила Владимировича, начальника Участка аварийно-восстановительных средств

с 55-летием

Боброва Олега Васильевича, слесаря по ремонту подвижного состава 5 разряда Отдела локомотивного хозяйства

Рудковского Валерия Федоровича, ведущего инженера Отдела текущего содержания пути, земляного полотна и искусственных сооружений

Салимова Рафика Ильяс оглы, начальника Отдела экипировки локомотивов, эксплуатации и ремонта оборудования

ОНЛАЙН-УЧЕБА ДЛЯ ВАС

Жизнь на сверхскоростях в колоссальном потоке информации заставляет нас развиваться и принимать современные реалии. Повышать квалификацию уже вошло в привычку и не является чем-то экстраординарным для многих из нас. Конкурентное преимущество в своей сфере на сегодняшний день можно получить, погрузившись в новые области знаний. Хорошо, что появилось огромное количество специальных тематических онлайн-курсов и лекций. В афише октября предлагаем обратить внимание на некоторые из них.

1. Одной из популярнейших обучающих платформ является «**Нетология**». Это обучение современным профессиям на бесплатной основе. Программы делятся на уровни, в зависимости от опыта слушателя. Начать писать код, разбираться в различных областях маркетинга (интернет и офлайн), навыки soft skills, курс о том, как вести себя в конфликтных ситуациях на работе и многое другое.

2. «**Открытое образование**» – это более тысячи курсов, разработанных при участии лучших российских вузов, таких как: МГУ, НИУ ВШЭ, СПбГУ, МФТИ – аббревиатуры, вызывающие трепет и уважение.

3. Курсы «**Лекториум**» для взрослых и детей, открытый видеоархив интереснейших лекций на различные темы: здесь и эмоциональный интеллект, и логическое мышление, математика – от дробей до теории вероятности.

4. Изучение иностранных языков вместе с «**Лингуст**» или/и «**ДуоЛинго**» может стать увлекательным приключением для каждого, кто хочет прокачать знания или начать с нуля изучение любого из двадцати двух представленных на платформе языков.

5. Проект студентов МГУ «**Тек-Ин**» позволит каждому почувствовать себя студентом известного на весь мир университета с бесплатным доступом к видеозаписям лекций естественнонаучных отделений.

6. «**Яндекс Практикум**», в отличие от многих, предлагает в первые двадцать часов бесплатно послушать любые интересные курсы. Да, дальше придется слушать за деньги. Но за двадцать часов можно очень многое успеть, в том числе выбрать интересные для себя направления.

ЦИФРОВОЙ СЛОВАРИК – ГИД**«ГИД» ОТКРЫТ!****Дорогие коллеги!**

Пришла пора установить мобильное приложение «ГИД» на свой смартфон – вход для сотрудников «Газпромтранса» открыт!

Напомним: «ГИД» – это корпоративная экосистема Группы «Газпром». Все продукты и сервисы компаний Группы, предложения партнеров, новостная повестка «Газпромтранса» и дочерних обществ – все это теперь у вас в одном мобильном приложении, в едином защищенном контуре.

С «ГИД» вы сможете:

- всегда быть в курсе новостей любимой компании и коллег из дочерних обществ «Газпрома»;
- пользоваться финансовыми и страховыми продуктами на специальных условиях;

- развивать свои компетенции для карьерного роста и развития личности на лучших образовательных онлайн-платформах, в числе которых – «Нетология», «Яндекс.Практикум», «Фоксфорд», Skysmart и Skyeng;

- слушать образовательные вебинары «ГИД»;
- заниматься спортом онлайн;
- организовать путешествия и отдых на лучшие курорты страны на специальных условиях;
- смотреть фильмы в онлайн-кинотеатре, слушать любимые радиостанции.

«ГИД» – площадка, где можно выражать свое мнение по разным событиям жизни «Газпрома», принимать участие в опросах и исследованиях Группы.

«ГИД» сегодня – это теплая большая семья

коллег со всей страны. Десятки пользователей приложения пожелали «Газпромтрансу» успехов в первый же день появления компании в корпоративной соцсети!

КАК ПОДКЛЮЧИТЬСЯ К «ГИД»?

Если вы уже заполнили согласие на обработку персональных данных для «ГИД» и передали его в кадры, а также если вы – обладатель смартфона на платформе Android, смело скачивайте «ГИД» через RuStore, Play Market или App Gallery.

Владельцам айфонов на данный момент доступна веб-версия «ГИД»: web.gid.ru. Вы можете установить ярлык веб-версии приложения на свой смартфон.

Следующий шаг – авторизация. Это быстро.

**ПОДКАСТ. «ГОЛОСА «ГАЗПРОМТРАНСА»**

В новом выпуске подкаста приняли участие победители и участники конкурса «Лучший по профессии» – представители Астраханского, Оренбургского и Сургутского филиалов.

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

Сначала «ГИД» предложит указать номер вашего телефона, и отправит смс-код подтверждения. Далее попросит написать фамилию, имя и отчество, дату рождения, адрес рабочей электронной почты. Затем вы укажете место работы, выбрав «Газпромтранс» из выпадающего списка, сферу деятельности и должность. Останется лишь принять условия пользовательского соглашения, проверить правильность ввода данных. Важно, чтобы они полностью совпадали с теми, что передавались в кадры при устройстве на работу.

Встретимся в «ГИД»!



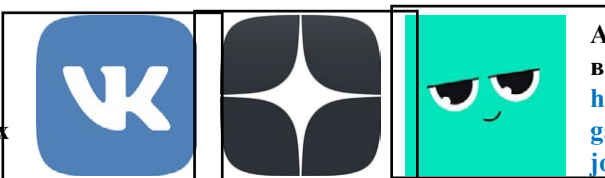
Ключ в мир цифровых возможностей



Приложение ГИД
Скачивайте в главных онлайн-магазинах

gid.ru

Ищите нас в социальных сетях:



Архив выпусков «ВГ»:
<https://trans.gazprom.ru/press/journal/archive/>



Газета трудового коллектива ООО «Газпромтранс». Выходит 1 раз в месяц. Выпускающая команда: Екатерина Исаченкова, Алла Миркина, Татьяна Алексеева. e-mail: gazeta@gptrans.gazprom.ru. Компьютерная верстка: Евгений Потешкин. Учредитель ООО «Газпромтранс». Адрес редакции: 108814 Москва, поселение Сосенское, п. Газопровод, д. 101. Тел. 8 (499) 580-19-78.