

ПЯТЬДЕСЯТ ОПЕРАЦИЙ ДЛЯ РОБОТОВ
КАК МАШИНЫ ПРИХОДЯТ НА ПОМОЩЬ ЧЕЛОВЕКУ
И СПОСОБСТВУЮТ РАЗВИТИЮ ОТРАСЛИ

«АХ, ВОЙНА, ЧТО Ж ТЫ, ПОДЛЯЯ, СДЕЛАЛА»
«ГУДОК» ПРОДОЛЖАЕТ ЦИКЛ ПУБЛИКАЦИЙ, ПОСВЯЩЁННЫХ
ДЕТСКИМ ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ

ВЫХОДИТ С 23 ДЕКАБРЯ 1917 ГОДА

ГУДОК

12+

10 ИЮЛЯ 2025 ГОДА
ЧЕТВЕРГ № 100/101 (28115, 28116)
ЕЖЕДНЕВНАЯ
ТРАНСПОРТНАЯ ГАЗЕТА
WWW.GUDOK.RU



Тираж печатной версии – 32 499 экземпляров. Количество доступов к электронной версии – 690 900

Будущие врачи надели белые бойцовки

Практика | Вчера в мультиформатном пространстве «СО.Здание» состоялось торжественное открытие Всероссийского трудового семестра студенческих медицинских отрядов. Бойцы работают и в клиниках сети «РЖД-Медицина».



БРОНИСЛАВ СУРИН/ИД «ГУДОК»

Автор ● Ирина Иванова

ЭНЕРГИЧНЫЙ И ОТЗЫВЧИВЫЙ РЕЗЕРВ

Медицинское направление – одно из самых динамично развивающихся в движении «Российские студенческие отряды» (РСО). За 20 лет белые бойцовки надели уже более 35 тыс. студентов из 45 регионов России. Этим летом в учреждениях здравоохранения по всей стране будут трудоустроены 15 тыс. молодых людей.

«Вам предстоит работать в поликлиниках, больницах, санаториях и детских лагерях, фельдшерско-акушерских пунктах и аптеках, оказывать помощь тем, кому она необходима. Благодаря вам различные виды медицинской помощи получат свыше 1 млн человек. Вы – будущее российской медицины, её самый энергичный и отзывчивый резерв», – сказала в своём видеобращении к участникам церемонии открытия семестра заместитель

председателя Правительства РФ Татьяна Голикова.

Министр здравоохранения Михаил Мурашко отметил: «Те, кто в своей жизни принимал участие в студенческих медицинских отрядах разных лет, сегодня опытные, грамотные, лучшие врачи страны. Они вспоминают этот период своей жизни с теплотой и удовольствием. Это опыт, который в последующем они пронесли через всю жизнь».

ПРИСТУПИЛИ К РАБОТЕ

В прошлом году в Центральной дирекции здравоохранения ОАО «РЖД» (ЦДЗ) запустили пилотный проект по организации летнего трудового семестра на базе клиник «РЖД-Медицина».

«Всего работу получили 45 студентов высших и средних медицинских учебных заведений по специальностям младшего и среднего медицинского персонала. Отклик от наших учреждений здравоохранения был положительным. Поэтому в этом году уже 18 клиник заключили договоры с региональными отде-

Во время церемонии открытия семестра командирам отрядов вручили путёвки на работу в клиниках по всей стране

лениями РСО, подобрано для работы в учреждениях сети «РЖД-Медицина» 162 студента, из которых 57 приступили к выполнению своих обязанностей», – рассказал «Гудку» первый заместитель начальника ЦДЗ Сергей Алексеев.

Боец отряда «Сила Сердца» Первого Московского государственного медицинского университета имени И.М. Сеченова Вадим Ионов окончил второй курс лечебного факультета. «До конца лета буду работать в клинической больнице «РЖД-Медицина» имени Семашко, – пояснил он. – Меня определили в отделение централизованной клинико-диагностической лаборатории в качестве санитара. С коллективом уже познакомился – всё объяснили, рассказали о структуре отделения, об обязанностях. Первые впечатления – прекрасные».

РСО даёт возможность уже в студенчестве получить практический опыт, понять специфику работы и адаптироваться к реальным условиям медицины, уверена член комитета Государственной думы по охране здоровья, председатель правления РСО Юлия Дрожжина.

«Работа в учреждениях здравоохранения от Сахалина до Архангельска в составе медотрядов – это не только помощь системе, но и способ вовлечь молодых специалистов, дать им наставников и сохранить их в профессии», – сказала она. ●

«Беспилотники» над Тындой

Безопасность | Боевые БПЛА атаковали железнодорожные объекты, есть двое пострадавших – таков был сценарий комплексных учений, которые прошли 9 июля на полигоне восстановительного поезда (ВП) № 620 в Тынде.

В них приняли участие железнодорожники, сотрудники МЧС и линейного отдела МВД на транспорте, силовых структур и «РЖД-Медицины». Всего было задействовано около 100 человек, пять единиц специализированной техники и девять автомобилей.

По легенде, мишенями беспилотников стали административное здание ВП № 620, заправочный модуль с дизельным топливом и подвижной состав.

В здании обрушилась межкомнатная стена в одном из кабинетов, под завалами среди бушующего огня оказался слесарь-ремонтник восстановительного поезда Дмитрий Кравцов. На его спасение кинулся коллега, машинист бульдозера Владимир Руди. Он получил ожоги рук, но сумел вынести товарища из огня. Пострадавшего эвакуировали в больницу на вертолёте.

«Интересно было сегодня попробовать себя в роли артиста. Но в жизни, конечно, не дай бог никому такое испытать», – рассказал Дмитрий Кравцов.

Тем временем на другом объекте шла локализация возгорания. Пожарный поезд станции ТYNDA оперативно прибыл к месту происшествия и приступил к тушению заправочного модуля. На подмогу железнодорожникам подоспели спасатели МЧС.

Из-за атаки беспилотника произошёл сход тележки тепловоза, в результате разгерметизировался бак с дизельным топливом. На помощь в ликвидации разлива прибыли спасатели амурского центра «ЭКОСПАС».

«Сначала мы обнаружили место течи и наложили на бак магнитный пластырь. Затем окружили место разлива сорбирующими бонами и с помощью перекачивающей станции собрали нефтепродукт в ёмкость для последующей утилизации, – пояснил сотрудник «ЭКОСПАСа» Александр Фенюк. – Затем ещё в два этапа провели очистку заражённого участка».

«Для РЖД важно получить опыт взаимодействия с силовыми структурами именно в таких ситуациях», – отметил заместитель главного ревизора Дальневосточной железной дороги по Тындинскому региону Сергей Кенякин. ● **Алина Емельянова, корреспондент газеты «Дальневосточная магистраль», ТYNDA**



АЛИНА ЕМЕЛЬЯНОВА/ИД «ГУДОК»

СПРАВКА

В конце июня на Белорусском вокзале стартовал трудовой семестр студенческих отрядов железнодорожного транспорта. Всего в этом году на всей сети будут работать более 16 тыс. бойцов. Их задействуют в самых разных направлениях: строительстве и эксплуатации объектов железнодорожного транспорта, обслуживании пассажиров в самый пик сезона перевозок, в санаториях, детских оздоровительных лагерях. Летом молодые люди работают по таким профессиям, как проводник, помощник машиниста, строитель, монтажёр пути, вожатый, официант вагона-ресторана, экипировщик.

Ритм сети

ЦИФРА ДНЯ **3,8** МЛН

контейнеров перевезено по сети РЖД за январь – июнь 2025 года. В лидерах по объёмам – химикаты и сода, лесные грузы, химические и минеральные удобрения

В Забайкалье нашли ключи от нужных компетенций

Опыт | Во вторник, 8 июля, в управлении ЗабЖД состоялась бизнес-дискуссия. Представители ОАО «РЖД», правительства и крупнейших предприятий Забайкальского края обсудили эффективное управление трудовыми ресурсами.Автор ● **Сергей Донцов**, корреспондент газеты «Забайкальская магистраль», Чита

□ В ОАО «РЖД» выстроена система управления производительностью труда. Особое внимание мы уделяем обновлению и модернизации производства, реинжинирингу процессов и ликвидации потерь, – отметил начальник Департамента по организации, оплате и мотивации труда ОАО «РЖД» Владимир Никитин. – Три года назад стали заниматься вопросами

повышения эффективности не только внутри компании, но и совместно со стратегическими партнёрами.

Как сообщил Владимир Никитин, по поручению Правительства России ОАО «РЖД» стало отраслевым центром компетенций в сфере производительности труда. Реализовано более 20 проектов с разными компаниями, от небольших предприятий до крупных холдингов. Достигнуты хорошие результаты по повышению производительности, ускорению процессов, снижению объёмов незавершённого производства.

Участники дискуссии поделились опытом работы с кадрами, закрепления сотрудников на местах, улучшения производительности труда. О своих наработках рассказали представители



ВАЛЕРИЙ БЕКИШЕВ/ЗАБЖД

ОАО «ГРК «Быстринское», ООО «Удоканская медь», ФКУ Упрдор «Забайкалье», филиала ПАО «ТрансКонтейнер» на ЗабЖД, АО «РЖД Бизнес Актив – Забайкальск». В частности, работодатели заботятся

о профессиональном развитии специалистов, совершенствуют систему премирования, поддерживают семью сотрудников.

«Такие дискуссионные площадки очень полезны.

Руководители центрального аппарата РЖД поделились новыми решениями в сфере мотивации труда. Участники встречи рассказали, как формируют условия для пополнения кадрового резерва.

Нам в первую очередь нужно создать достойные условия для жизни на территории Забайкальского края, чтобы как минимум приостановить отток населения и как максимум добиться привлечения и закрепления новых высококвалифицированных специалистов», – подчеркнул начальник Забайкальской дороги Владимир Антонец.

В рамках встречи были подписаны соглашения о сотрудничестве ЗабЖД в сфере производительности труда с Восточным филиалом ООО «РПТ Групп» и филиалом «Забайкальский» ООО «ЛокоТех-Сервис». Как отмечается в документах, стороны планируют оказывать взаимную методологическую, консультационную и информационную поддержку. Реализацию соглашений будет курировать Центр повышения эффективности труда персонала ЗабЖД. ○



Нам в первую очередь нужно создать достойные условия для жизни

3 АВГУСТА
РЖД АРЕНА
М. ЧЕРКИЗОВСКАЯ
УЛ. Б. ЧЕРКИЗОВСКАЯ 125, СТР 1

БЛАГОТВОРИТЕЛЬНЫЙ ЗАБЕГ

- 5 КМ (14+)
- 1520 М (11+)
- ДЕТСКИЙ (6-10)
- КОСТЮМИРОВАННЫЙ (6+)

ПРИЗЫ И ХОРОШЕЕ НАСТРОЕНИЕ ГАРАНТИРОВАНЫ!

ЗОНЫ АКТИВНОСТИ

- Кубок мира по воркауту (25 стран+)
- Чемпионат России по роллерному спорту
- Соревнования по паркуру
- Скалолазание, настольный теннис
- Футбольная и хоккейная площадки
- Городки, квест, ретро игры, фрисби, бадминтон, петанк шахматы, интерактивный тир
- Детские площадки и мастерские

КОНЦЕРТНАЯ ПРОГРАММА

- DJ сет
- Дискоотека
- Музыкальные коллективы

6+ ВХОД СВОБОДНЫЙ

СПОРТИВНО-МУЗЫКАЛЬНЫЙ ПРАЗДНИК

ДОСТИГАЯ ЦЕЛИ!

ДЛЯ ВСЕЙ СЕМЬИ

В ЧЕСТЬ ДНЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА

www.rzdrun.ru

Тактическая схема отправок

Логистика | На этой неделе компания «Логопер» совместно с ОАО «РЖД» и при поддержке Федеральной таможенной службы (ФТС) России дала официальный старт регулярному сервису по вывозу грузов из Екатеринбурга в Китай через Казахстан.

□ Проект реализован совместно с оператором логистических терминалов в Республике Казахстан – «Кедентранссервис». Стороны организовали первую тестовую отправку поезда по этому маршруту в конце мая. Логистика сервиса подразумевает перевозку уральской продукции с транспортно-логистического центра (ТЛЦ) «Уральский» (Екатеринбург) в контейнерах в полувагонах до ТЛЦ «Астана» (Казахстан), после чего тара перегружается на фитинговые платформы и следует в Китай через пункты пропуска Достык – Алашанькоу или Алтынколь – Хоргос.

Освободившиеся в Астане порожние полувагоны следуют к Экибастузскому месторождению угля (Казахстан) под загрузку твёрдым топливом, после чего они возвращаются в Россию, едут на станцию Малорефтинская (под Екатеринбург) для конечного получателя – Рефтинской ГРЭС. После выгрузки угля порожний подвижной состав отсылается на ТЛЦ «Уральский», где начинается новый круг поставок. Таким образом, полувагоны следуют по закольцованному маршруту.

Как сообщил на полях XV Международной промышленной выставки «Иннопром» генеральный директор компании «Логопер» Александр Кахидзе, срок доставки груза из Екатеринбурга в Китай через Астану составит 10 дней, что гораздо быстрее некоторых альтернативных маршрутов в сообщении с КНР. Более того, отправки по этому маршруту

разгрузят Транссибирскую магистраль и позволят привлечь экспортёров из других регионов.

«Благодаря использованию нового маршрута в перспективе мы сможем нарастить потенциал экспорта груза в контейнерах до семи поездов в сутки», – подчеркнули в пресс-службе «Логопера». ○ **Ольга Шелкова**



ДОНАТ СОРОКИН/ТАСС

Ритм сети

Железобетонное партнёрство

Сообщество | Ассоциация разработчиков, производителей и поставщиков элементов инфраструктуры железнодорожного транспорта (АРППЭИ) провела деловую встречу для представителей компаний, входящих в объединение, и экспертов РЖД.

Автор ● **Алина Проскурякова**

Темой мероприятия стало возможное участие предприятий – членов АРППЭИ в реализации программ высокоскоростного движения.

«Такие неформальные встречи проводятся уже четвёртый год, – рассказал председатель правления АРППЭИ Сергей Кузнецов. – Они позволяют обмениваться передовыми наработками, способствуют укреплению деловых и профессиональных связей участников рынка. Проект железнодорожной магистрали ВСМ Москва – Санкт-Петербург открывает для наших компаний широкий спектр возможностей».

Докладчиками на встрече стали начальник отдела верхнего строения пути Проектно-конструкторского бюро по инфраструктуре – филиала ОАО «РЖД» Олег Прокопенко и начальник технического управления АО «Бетонные элементы транспорта» Кирилл Простаков.

Олег Прокопенко рассказал о текущей работе по разработке промежуточных рельсовых скреплений для ВСМ. Такие скрепления должны обеспечивать необходимую стабильность колеи при высоких скоростях движения подвижного состава.

Кирилл Простаков выступил с докладом «Надёжность и долговечность железобетонного основания стрелочных переводов». Он рассказал о необходимости усиления железобетонного подрельсового основания и проводимых в компании испытаниях бетона на выносливость. «Нашей задачей является повышение коэффициента армирования и высоты сечения брусьев стрелочных переводов, а также переход на бетон с повышенной устойчивостью к растяжению», – отмечено докладчиком.

«Проведённое мероприятие лишней раз доказало, что компании, входящие в состав ассоциации, готовы решать любые технические задачи, связанные с реализацией проекта



АРППЭИ

ВСМ, – отметил Сергей Кузнецов. – Линейка производимой продукции охватывает полный перечень элементов верхнего строения пути. В производственном процессе используется множество инновационных решений и передовое оборудование. В совокупности всё это обеспечивает непревзойдённый уровень качества».

По завершении делового завтрака отраслевые специалисты приняли участие в товарищеском турнире по мини-футболу «МВСП – FAMILY», который традиционно проходит между командами – участниками конференции. В спортивном мероприятии приняли участие четыре команды: АО «НПТК», АО «Фирма ТВЕМА», АРППЭИ, ПКБ И. Победителем признано АО «НПТК». Участникам были вручены кубки и медали.

Созданная семь лет назад АРППЭИ объединяет более 20 ключевых игроков отечественного рынка разработчиков, производителей и поставщиков продукции для путевого и тоннельного комплекса транспортной инфраструктуры РФ. Ассоциация стоит на защите интересов своих членов, активно участвует в подготовке нормативных актов, касающихся развития железнодорожной инфраструктуры. Одновременно с этим АРППЭИ является дискуссионной площадкой для обсуждения и подготовки изменений в существующую нормативно-техническую базу по конструкции пути и его содержанию.

«Традиционно процесс разработки продукции и налаживания производства занимает от двух до пяти лет. Мы в ассоциации приняли решение

существенно его ускорить. Для этого, к примеру, в испытательных центрах обеспечиваются стабильность задаваемых параметров и возможность контроля воздействия внешних факторов, что позволяет сокращать сроки полевых испытаний в 3–5 раз», – рассказал Сергей Кузнецов.

АРППЭИ участвует и в реализации образовательных проектов. Недавно было подписано соглашение с Петербургским государственным университетом путей сообщения Императора Александра I. «Университет является кузницей высококвалифицированных кадров для наших предприятий. Поэтому мы заинтересованы в том, чтобы студенты получали актуальные знания, которые они смогут применять на практике в реальной рабочей среде», – добавил Сергей Кузнецов. ●

Остановка во времени

Память | Двухосный вагон, выпущенный в 1920-е годы и в 2005-м установленный на площадке железнодорожной техники Центра исторического наследия (ЦИН) Южно-Уральской дороги в Челябинске, на этой неделе открыли для посетителей.

«Вагон долгое время стоял на базе запаса станции Муслимово, – рассказала директор ЦИН Мария Макурова. – Мы развиваем наш музей, чтобы он был ещё интереснее, содержательнее. Размышляя над тем, что можно сделать для посетителей в год 80-летия Великой Победы, решили привести в порядок внутреннюю часть теплушки».

В этом вагоне 80 с лишним лет назад перевозили советских солдат: по 40 человек на дальние расстояния, по 50 – на короткие. Примерно половина пассажиров обычно спали на нарах, остальные сидели на полу, в холодное время года греясь у печки-буржуйки.

В преддверии Дня Победы сотрудники центра вместе с учащимися профессионального колледжа и неравнодушными жителя-



ЦИН ЮЖД

ми Челябинска провели в вагоне субботник и подготовили к службе в новом качестве. «За несколько недель мы сделали генеральную уборку, добавили в интерьер элементы военных лет», – рассказал хранитель фондов ЦИН Павел Стромов.

Внутри теплушки воссоздана обстановка 1940-х годов: в центре – копия буржуйки, вдоль бортов – двухъярусные нары, на которых лежат плащ-палатки, солдатский кисет, вышитый заботливыми женскими руками, вещмешки, служившие солдатам подушками. На вбитых в стены гвоздях висят сумка санинструктора (подлинный раритет) и плащ-палатки. Атмосферу эпохи подчёркивают агитационные плакаты

времен Великой Отечественной с лозунгами «Дойдём до Берлина!», «Крепче удары по врагу!», «Освободим города и сёла от фашистской нечисти!», «Наше дело правое!».

Из забытого вагона теплушка превратилась в место, где время остановилось, где в скрипе дерева и шелесте старых плакатов можно услышать эхо войны.

В планах челябинских железнодорожников – оформить в духе 1940-х вагон-пекарню и вагон-кухню, которые также представлены на открытой площадке ЦИН. «Они должны вызывать у людей гордость за историю железной дороги», – говорит Павел Стромов. ● **Елизавета Чеснокова**, корреспондент газеты «Призыв», Челябинск

СООБЩЕНИЕ УЧРЕДИТЕЛЯ

МЫ ЖДЁМ ТЕБЯ

Гарантированное трудоустройство

Получение профессии

Оплачиваемая практика

Стипендии от компании

НА ЦЕЛЕВОМ ОБУЧЕНИИ ОТ РЖД



ЗАПОЛНИ АНКЕТУ ПРЕДЗАПИСИ на Карьерном портале РЖД

РЖД ДЛЯ ЛЮДЕЙ ДЕЛА

Прогресс

Пятьдесят операций для роботов

Перспективы | На сети РЖД насчитывается более 50 технологических операций, в которых роботы могут заменить людей.

Автор ● Александр Зубов

Об этом заявил на июньском заседании Научно-технического совета ОАО «РЖД» председатель правления Консорциума робототехники и систем интеллектуального управления, генеральный директор ООО «Р-Телематика» Евгений Дудоров.

Россия пока не входит в число стран – лидеров по объёмам промышленной роботизации. По данным отчёта World Robotics 2024 Международной федерации робототехники (IFR), в 2023 году средняя численность роботов в мире достигла 162 единиц на 10 000 сотрудников. Самой роботизированной была Южная Корея, где на 10 000 специалистов приходится 1012 роботов. В Сингапуре на это же количество человек использовались 770 роботов, в Китае – 470, в Германии – 429, в Японии – 419, в США – 295. Россия заняла 43-е место в рейтинге с 21 роботом.

Сегодня, по данным Евгения Дудорова, у нас уже 29 роботов на 10 000 человек, и это крайне мало для современной экономики. Вопрос роботизации производства рассматривается в числе важнейших президентом и правительством страны. С этого года стартовал федеральный проект «Развитие промышленности и автоматизации производства», предусматривающий меха-



АНАТОЛИЙ ШУЛЕПОВ/ИД-ГУДОК

низмы господдержки. Поставлена задача к 2030-му довести число роботов до 145 на 10 000 сотрудников.

Роботизация касается и железных дорог. Мировой рынок железнодорожных роботов в 2024-м составлял \$18,2 млрд. По прогнозам, к 2033 году он увеличится до \$37,5 млрд.

«Основные драйверы роста рынка роботов на железной дороге – потребность в повышении производительности труда и снижении затрат на

рабочую силу», – говорит Евгений Дудоров.

Роботизация РЖД предусматривает широкий спектр направлений. В частности, роботы вместо людей могут выполнять такие операции, как расцепка вагонов, отпуск тормозов, коммерческий осмотр подвижного состава, заправка локомотивов и заливка цистерн, разгрузка сыпучих материалов из полувагонов, очистка и промывка подвижного состава, сортировка гру-

за. Роботы могут заменить железнодорожников при проведении пожарных работ, ликвидации чрезвычайных ситуаций, в процессе замены материалов верхнего строения пути. Более 50 технологических операций, связанных прежде всего с вредными для человека производственными факторами, могут быть отданы роботам в перспективе ближайших 5–10 лет.

Во всём мире с помощью роботизации добиваются повышения безопасности движения поездов, оптимизации эксплуатационных расходов, увеличения пропускной способности инфраструктуры, снижения негативного влияния человеческого фактора. Эти же цели стоят и перед ОАО «РЖД». ●



Поставлена задача к 2030 году довести число промышленных роботов в России до 145 на 10 000 сотрудников

Новая сила

Технологии | Тяжёлый ручной труд железнодорожников пока массово не передаётся роботам. Но уже облегчается с помощью экзоскелетов.

Первое применение новых конструкций, облегчающих работу путейцев, произошло в прошлом году на производственных базах путевых машинных станций (ПМС) Восточно-Сибирской дирекции по ремонту пути. А уже в этом промышленные экзоскелеты поступают в ПМС по всей сети.

Применяемые экзоскелеты – механические устройства весом около 3 кг, состоящие из пояса, манжетов груди, упругой пластины спины, перфорированного умягчителя для пластины спины, манжетов набедренных, компенсаторов веса для ног, рамы с креплениями, компенсаторов веса для рук, манжетов запястья и кистей. По сути, это и есть второй, искусственный скелет работника, увеличивающий его физическую силу и сохраняющий здоровье.

Их использование позволяет компенсировать до 50% груза массой до 50 кг, поднимаемого с пола на уровень пояса, снимает с позвоночника, мышц спины до 90% нагрузки при переносе веса до 50 кг на расстояние до 10 м, до 44% уменьшает нагрузки на мышцы рук. Работу с грузом или инструментом массой до 50 кг оснащённый экзоскелетом сотрудник может выполнять почти в три раза дольше, чем коллега без усиления.

«Экзоскелеты (в Приволжской дирекции по ремонту пути. – Ред.) мы опробовали в середине февраля в ПМС № 196. Производственный цикл цеха заготовки инвентаря предполагает использование тяжёлого оборудования – рельсосверлильного и рельсорезного станков, весящих около 40 и 20 кг соответственно. Монтеры пути переносят их от одного края 25-метрового инвентарного рельса к другому, удерживая на весу. Закрепление оборудования на рельсе тоже непростая задача. Экипированный сотрудник после выполнения операций отметил, что справился с работой гораздо быстрее, чем обычно, и практически не устал», – говорит начальник сектора новых технологий ПМС № 154 Евгений Паксюткин.

Важно также, что применение индивидуального оборудования снижает компрессию позвоночника, способствует формированию и поддержке правильной осанки, что защищает работников от болезней костно-мышечной системы.

«С одной стороны, мы бережём здоровье своих сотрудников, с другой – увеличиваем производительность труда на 15%. Путьцы могут работать дольше, а время на «силовые» операции значительно сокращается», – отмечает начальник сектора новых технологий Юго-Восточной дирекции по ремонту пути Артур Алейников. ● **Игнат Вьюгин**

Рынок труда ценит молодых

Тенденция | Ситуация на российском рынке труда делает инвестиции в роботизацию и автоматизацию не просто трендом, а необходимостью и способом выживания.



123RF/LEGIION-MEDIA

Текущая ситуация на рынке труда – прямое следствие демографического спада. Доля молодёжи в стране сокращается. По данным Росстата, если в начале XXI века 18-летних было порядка 2,5 млн человек, то сейчас около 1,5 млн. В ближайшие несколько лет их станет больше, однако этот рост не достигнет прежних значений и сменится ещё большим падением.

«Это не прогноз, как курс валюты или цена на акции. Уже родились люди, которым исполнится 18 лет в 2040 году, и новых не будет. Это важно понимать для выстраивания инвестиционной политики», – отметил на июньском заседании Научно-технического совета ОАО «РЖД» заместитель проректора, старший научный сотрудник лаборатории исследований рынка труда Национального исследовательского университета

«Высшая школа экономики» (НИУ ВШЭ) Павел Травкин.

Не менее важным параметром для формирования инвестиционной политики становится стоимость труда. Так, в 2022 году медианная заработная плата в России выросла на 14,1%, в 2023-м – на 14,6%, а в 2024-м – 17,4%. «Российская экономика опиралась на достаточно дешёвый труд. Но закончилась история, когда было выгоднее нанять дополнительных людей, чтобы они закрыли функциональную потребность», – объясняет Павел Травкин. – Инвестиции должны быть связаны с высвобождением людей. Без этого мы просто проиграем».

Более того, в лаборатории исследований рынка труда НИУ ВШЭ изучили рынок труда выпускников с точки зрения динамики заработных плат с 2020 по 2024 год. В расчёт брались не ожида-

ния или запросы молодёжи, а конкретные данные Налогового и Пенсионного фондов. Оказалось, что за эти годы заработная плата выпускников высшего и среднего профессионального образования увеличилась в два раза.

«Предприятия уже сразу платят весьма большие деньги, чтобы привлечь и удержать молодёжь», – подчёркивает Павел Травкин. – Зарплата молодёжи не останется, потому что это сейчас – сверхдефицитный ресурс».

В сложившихся условиях автоматизация и роботизация процессов становятся одним из наиболее перспективных решений. Применение современных технологий оказывается не просто ключом к дальнейшему развитию отраслей, включая железнодорожную, но и необходимым элементом для их выживания. ● **Алексей Алеев**

Люди дела

Образцовое поведение

Кадры | С 14 по 18 июля в ОАО «РЖД» пройдёт Неделя Кодекса деловой этики.

Для железнодорожников будут организованы мероприятия, посвящённые принципам корпоративной культуры.

Автор ● Виктория Гаджиева

Два года назад, в 2023-м, был утверждён обновлённый Кодекс деловой этики ОАО «РЖД». Это основной документ, определяющий нормы и правила поведения, которыми должен руководствоваться каждый работник.

Для внедрения кодекса Центр бренда работодателя и развития человеческого капитала ОАО «РЖД» (ЦБР) сформировал и распространил новые информационно-разъяснительные материалы: брошюры, плакаты, презентации, видеоролики. С их помощью тезисы, изложенные в документе, доносятся до каждого сотрудника в более доступном и понятном формате.

Для разъяснения положений кодекса в Системе дистанционного обучения ОАО «РЖД» размещён отдельный курс «Основы деловой этики». Его прошли почти 300 тыс. работников. Также в рамках программ Корпоративного университета РЖД, сетевых школ и дорожных мероприятий проходит практическая отработка положений кодекса и принципов корпоративной культуры. Усвоение положений деловой этики обеспечивают профильные комиссии в филиалах ОАО «РЖД» и ответственные в подразделениях.

Во время Недели Кодекса деловой этики в телеграм-канале «РЖД | Первый кадровый» будет публиковаться информация, посвящённая каждому из шести принципов кодекса (см. инфографику). Работники смогут проверить себя, решая этические задачи. Лучшие решения будут опубликованы.

В день утверждения документа, 18 июля, участники Сообщества внутренних коммуникаторов проведут общекорпоративную онлайн-викторину. Принять участие смогут все желающие. Регистрация проходит на Сервисном портале работника РЖД в разделе «События».

ДЕЛАЕМ ДЛЯ СТРАНЫ

- Обеспечение грузовых и пассажирских перевозок
- Вклад в развитие экономики
- Патриотизм и приверженность своей стране



ДЕЛАЕМ, УВАЖАЯ ЛЮДЕЙ

- Клиентоориентированный сервис
- Конструктивный диалог и доброжелательность в общении
- Забота о благополучии каждого



ДЕЛАЕМ КОМАНДОЙ, ДОСТИГАЯ ОБЩУЮ ЦЕЛЬ

- Сотрудничество
- Помощь и поддержка коллег
- Работа на единый результат и цели компании



ДЕЛАЕМ НАДЁЖНО

- Безаварийная работа
- Качественный ремонт
- Выполнение графика движения поездов



ДЕЛАЕМ ЭФФЕКТИВНО, СОХРАНЯЯ РЕСУРСЫ

- Нацеленность на результат
- Экономия ресурсов
- Рациональность и ответственность



ДЕЛАЕМ ЛУЧШЕ

- Новые идеи, решения и технологии
- Стремление к постоянным улучшениям
- Профессиональное и личностное развитие



ИНФОРМАЦИЯ

АО «СППК» сообщает, что на официальном сайте (www.sevppk.ru) в разделе «Раскрытие информации» произведено раскрытие информации в соответствии с Приказом ФАС России от 12.04.2011 № 263 (формы № 9г-3, 9г-4, 9г-5, 9ж-1, 9в-2) и Приказом ФСТ РФ от 19.04.2011 № 158-Т (формы № 2-а, 2-г).

Напоминаем о возможности удвоить премию за преданность для сотрудников со стажем 20 и более лет.

В соответствии с п. 12 (1) Положения о НПО работников ОАО «РЖД» (введён Распоряжением ОАО «РЖД» от 22.03.2019 № 556/р) ОАО «РЖД» перечисляет в пользу участника-вкладчика дополнительный паритетный взнос, если участник-вкладчик на основании заявления вносит единовременное вознаграждение за преданность компании или его часть (но не менее 20%) в качестве дополнительного личного пенсионного взноса на свой пенсионный счёт по корпоративному договору в НПФ «Благосостояние» и при условии, что непрерывная продолжительность работы участника-вкладчика, учитываемая для выплаты указанного вознаграждения, составляет не менее 20 лет. Заявление заверяется специалистом соответствующего кадрового структурного подразделения ОАО «РЖД». Заявление должно быть подано участником-вкладчиком в подразделение, осуществляющее ведение бухгалтерского и налогового учёта соответствующего подразделения ОАО «РЖД», не позднее 25-го числа месяца, следующего за кварталом, в котором у него наступило право на указанное вознаграждение. Таким образом, для участников-вкладчиков, у которых право на единовременное вознаграждение за преданность компании возникло в апреле – июне 2025 года, предельный срок подачи заявления – 25 июля 2025 года.

Справедливость, эффективность, производительность

Елена Зиновьева,
начальник службы управления трудовыми ресурсами и организационной структурой «Трансэнерго»



Персонал | Профессия инженера по организации и нормированию труда требует от специалистов не только универсальности и ответственности, но и глубоких знаний в различных областях – от трудового законодательства до современных информационных технологий.

По приказу народного комиссара путей сообщений 6 апреля 1935 года в отрасли была создана Центральная группа заработной платы и труда. Именно с этой даты 90 лет назад начинается отсчёт профессиональной работы по организации, нормированию и оплате труда, которая

и поныне остаётся в числе приоритетных направлений деятельности ОАО «РЖД».

Сегодня Департамент по организации, оплате и мотивации труда холдинга формирует единую политику в таких актуальных вопросах, как справедливая оплата, повышение эффективности

работы и рост производительности труда. Задачи, которые необходимо выполнить, вместе со способами достижения результата, спускаются на уровень региональных и линейных подразделений. Например, ключевыми задачами кадровиков дистанций электроснабжения являются эффективное использование ресурсов, в том числе за счёт оптимизации мало-загруженных рабочих мест, применения режима с дежурством на дому или в специальном помещении вместо сменного графика.

Значительный вклад в повышение эффективности труда хозяйства электрификации и электроснабжения позволит внести реализация проектов, запланированных к завершению в 2025–2026 годах. В их числе актуализация основного документа – нормативов численности работников дистанций электроснабжения и линей-

ных отделов, охватывающих 96% сотрудников филиала, внедрение роботизации рутинных операций, формирование единых стандартов качества производственных процессов. Для выработки системы мотивации работников универ-



Конкуренция на рынке труда усиливается, и профессия «инженер по труду» становится всё более востребованной

сальных профессий реализуются мероприятия по соблюдению баланса между организацией труда, квалификацией персонала и объёмов выполняемых работ.

К перспективным направлениям развития можно отнести интеграцию направленных на повышение результатов проектов в Портал проектной деятельности (единую базу проектов).

Конкуренция на рынке труда усиливается, и профессия «инженер по труду» становится всё более востребованной. Филиал ставит перед собой задачу подготовки специалистов новой формации, обладающих высоким потенциалом и профессиональными компетенциями. Мы плотно сотрудничаем с Российским университетом транспорта по образовательным программам с дальнейшим трудоустройством молодых специалистов.

История

«Гудок» продолжает цикл публикаций, посвящённых истории Детских железных дорог (начало в № 90/91 от 24.06.2025)



Автор ● Марина Лепина

«СТАЛИ ТИХИМИ НАШИ ДВОРЫ»

Большая часть советских ДЖД во время Великой Отечественной войны закрылись. Например, Горьковская Малая магистраль в Нижнем Новгороде прекратила работу в августе 1941 года. Во время войны на её базе начали готовить кадры для «взрослых» магистралей, а к восстановлению вернулись в 1944-м. Малая Южно-Уральская планировалась к открытию в 1941 году, но этому помешала война. ДЖД была практически полностью разобрана, рельсы вывезены для нужд фронта.

Коллектив Ростовской ДЖД (тогда Малая Ворошиловская) мобилизовали на «большую» железную дорогу, а её рельсы использовали для строительства оборонительных сооружений. Только в августе 1946 года по этой дороге прошёл первый поезд под управлением юных железнодорожников и руководством бывших фронтовиков.

Малая Закавказская ДЖД в Ереване, находясь в глубоком тылу, продолжала работать и в военное время. Юные железнодорожники со стажем радовали пассажиров, а помогали им ребята, обучавшиеся на специальных курсах машинистов. За годы войны здесь было подготовлено свыше 100 человек для работы в тылу и на фронте.

К началу войны Малая Южно-Донецкая железная дорога успела выпустить свыше 1000 юных железнодорожников. Но близость к фронту заставила остановить работу. Во время оккупации дорога была полностью разобрана, а восстановили её лишь в 1972 году – благодаря настойчивости и усилиям выпускников довоенного периода.

Красноярская ДЖД не только продолжила работу в войну, но даже уси-

1. В открытии эксплуатационного сезона на Ростовской ДЖД в 1948 году участвовали фронтовики
2. Движение на Красноярской ДЖД не прекращалось даже в войну



«Ах, война, что ж ты, подлая, сделала»

С началом Великой Отечественной войны Детские железные дороги (ДЖД) начали активно помогать фронту. Часть юных железнодорожников отправились на фронт, другие «южики» день и ночь трудились в тылу.

лила подготовку будущих железнодорожников – они были нужны и на фронте, и в тылу. Начальник ДЖД Пётр Кругликов одним из первых подал рапорт с просьбой отправить его на фронт. Кстати, рядом с Центральным парком города, где находилась ДЖД, было три госпиталя, и солдаты любили кататься в деревянных вагончиках Малой магистрали.

«Летом 1943 года вместе с братом я поступила на ДЖД. Работала там с 1943 по 1946 год. Была сначала дежурным по вокзалу станции Первомайская, затем кондуктором, дежурным по станции. Закончила трудовую деятельность на ДЖД начальником станции. В тяжёлые годы

войны были трудности с доставкой угля, а поэтому в иные дни срывалась работа, так как паровозик наш С'00-01 без угля ездить не мог», – вспоминала юная железнодорожница Галина Блажиевская.

«ПОВЗРОСЛЕЛИ ОНИ ДО ПОРЫ»

Оставшиеся в тылу «южики» активно работали. Молодёжь строила узкоколейные железные дороги, обслуживала паровозы, обеспечивала бесперебойное функционирование инфраструктуры.

Уже в июне 1941 года 16 юных железнодорожников Ленинской (Московской) ДЖД подали заявление

с просьбой принять их помощниками машиниста. Другие ребята участвовали в расчистке путей, дежурили в госпиталях, а в 1942 году были направлены на строительство лесозавозной железной дороги в районе станции Бронницы. За годы войны «южики» Московской ДЖД построили почти 20 км лесозавозных путей, их труд стал важной частью обеспечения фронта и восстановления инфраструктуры.

К 1941 году Малая Амурская (Свободненская) железная дорога имела рекордную для того времени протяжённость (6,1 км) и была самой оснащённой: там ходило три паровоза, а также большое количество грузовых и пассажирских вагонов. Осенью 1941 года проложили ветку до совхоза Свободненский. Юные железнодорожники обеспечивали бесперебойную доставку строевого леса, угля, дров и соли для совхозного мясокомбината, а в обратном направлении везли мясо и овощи. Кроме грузовых перевозок по Детской железной дороге выполнялись и пассажирские рей-

сы. За годы войны по Свободненской ДЖД было транспортировано более 26 тыс. тонн народно-хозяйственных грузов.

На Свободненской Малой магистрали с особой гордостью вспоминают случай, произошедший 16 ноября 1942 года. На паровозе К-265 перед подачей под грузовой состав провалилась колосниковая решётка. Но времени на то, чтобы снимать паровоз с дистанции, дать ему остыть и отремонтировать, не было. Юные железнодорожники Гоша Зенин и Ваня Шайц приняли решение. Они провалили часть горящего топлива в поддувало, Гоша надел брезентовый комбинезон, облился водой, залез в раскалённую топку и вручную установил колосниковую решётку. Благодаря самоотверженности ребят все поезда в тот день прошли строго по графику.

Воспитанники Горьковской Малой магистрали несли трудовую вахту на предприятиях и в леспрохозах. А «южики» с Восточно-Сибирской ДЖД (там разместились военкомат) были приняты на работу в железнодорожный цех завода имени Куйбышева.

«НЕ ПРЯЧЬТЕСЬ ВЫ, БУДЬТЕ ВЫСОКИМИ»

Многие воспитанники Детских железных дорог ушли на фронт, несмотря на юный возраст. Например, старшеклассники Ленинской дороги активно участвовали в боевых действиях. Некоторые из них – Пётр Шамшин, Николай Егоров, Людмила Дымова, Геннадий Горбачёв – погибли, выполняя боевые задачи на железнодорожных направлениях.

На фронтах отличились и воспитанники Донецкой ДЖД. Например, Вера Твердохлебова, участвовавшая в обороне Ленинграда, и Михаил Альтер, прошедший путь от Маньчжурии до самого Берлина и удостоенный знака «Почётный железнодорожник».

На Восточно-Сибирской ДЖД в честь юных железнодорожников, погибших в Великую Отечественную войну, установлен обелиск в виде раскрытой книги, в которую вписаны их имена.

Многие ребята были награждены орденами и медалями за самоотверженный труд во время войны, в том числе медалью «За оборону Москвы». ●



2 КРАСНОЯРСКАЯ ДЖД



Молодёжь строила узкоколейные железные дороги, обслуживала паровозы, обеспечивала бесперебойную работу инфраструктуры

Молодёжная политика

На благо людей и природы

По данным Росмолодёжи, 58% студентов участвуют в добровольческой деятельности, ещё 26% планируют присоединиться. Одно из самых востребованных направлений – помощь нуждающимся. Этим активно занимается благотворительный фонд «Банк еды «Русь». Наш разговор о том, как участие в социальных инициативах помогает развивать эмпатию, ответственность и мышление.

Беседовала ● Юлия Антич



Юлия Назарова,
сооснователь и президент
благотворительного
фонда «Банк еды «Русь»,
сооснователь медиапроекта
«Про фудшеринг»

ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ЧУДО

– Юлия Давидовна, что собой представляет банк еды?

– Банк еды «Русь» – первая фудшеринговая организация в России. С 2012 года бизнес и люди наполняют банк еды продуктами и товарами первой необходимости для нуждающихся семей с детьми, пожилых людей, для зон чрезвычайных ситуаций и приютов для бездомных животных.

В основе работы – фудшеринг – технология перераспределения произведённых, но не проданных товаров. Мы живём в век перепроизводства, когда огромное количество продукции не реализуется в срок по множеству причин: сезонность, падение или отсутствие спроса, нестандартная калибровка (когда покупатели неохотно берут овощи и фрукты нестандартных размеров и форм), стремление выбирать продукты с максимальным сроком хранения, даже если текущий ещё не истёк.

Компании бесплатно передают в банк еды невостребованные, но при этом качественные продукты и товары вместо того, чтобы утилизировать их. Банк еды готов ежедневно забирать из магазинов овощи и фрукты, которые вот-вот потеряют свой товарный вид, и даже может экстренно отправить машину с рефрижератором, если в магазине сломался холодильник и нужно спасти целые полки мясной или рыбной продукции.

Ежегодно мы перераспределяем около 11 тыс. тонн продуктов и товаров первой необходимости. При этом решаются и экологические задачи – за счёт сокращения объёмов пищевых отходов и, как следствие, снижения негативного влияния на окружающую среду токсинов и парниковых газов.

Фудшеринг – это экономическое чудо, он должен стать неотъемлемой частью жизни современного общества.

– Расскажите о направлениях вашей работы.

– Фудшеринг делится на два вида. Первый – промышленный. Мы забираем излишки у компаний-производителей (доходит даже до несколько фура в день). Второй – розничный (речь идёт о небольших объёмах про-



БФ «БАНК ЕДЫ «РУСЬ»

дуктов – до 300 кг из одного магазина ежедневно). В обоих случаях мы организуем процесс забора товаров от производства, приёмки в точках (в распределительных центрах) и раздачи.

Активно работаем над развитием технологий фонда. Например, запустили продовольственные марафоны, в которых может поучаствовать каждый. Достаточно приобрести товары и передать их волонтерам или оставить в магазинах в специальных коробках или на кассе, после чего сформируем продуктовые наборы и передадим их нуждающимся. Это настоящая народная поддержка.

Не могу не сказать про нашу работу в период ЧС. Активно помогаем вынужденным переселенцам. С этого года «Банк еды «Русь» стал оператором по оказанию продуктовой и товарной помощи в Ростовской области. Также работаем в Курске в объединённом гуманитарном штабе (куда поступают гуманитарные грузы со всей России) вместе со Всероссийским студенческим корпусом спасателей и Общероссийским народным фронтом. Команда фонда отвечает за товары, логистику и работу склада.

Фонд оказывает помощь разным категориям нуждающихся людей. Мы работаем в тесном сотрудничестве с отделениями социальной защиты, церковными организациями, а также другими ведомствами. Но при этом каждый человек может обратиться к нам самостоятельно. Мы запрашиваем документы, чтобы убедиться, что помощь действительно нужна. И если это так, то человек становится нашим благополучателем. Кто-то сам

приходит за продуктовыми наборами, а тем, кто не может (пожилые, маломобильные), волонтеры доставляют помощь прямо на дом.

СЕРДЦЕ ФОНДА

– Какую роль играют в работе банка еды волонтеры?

– Работу банка еды невозможно представить без тех людей, которые ему помогают, – без наших добровольцев. Они – сердце фонда. Чтобы путь «гречки» (как мы это называем) не прервался, нужны неравнодушные люди. В наших рядах около 16 тыс. волонтеров. Их функции очень разные: одни отвечают за координацию распределения продуктов, другие – за сортировку, третьи – за фасовку и формирование продуктовых наборов.

Возраст добровольцев совершенно разный – это и молодые ребята, и пенсионеры. Есть, например, бабушка, которая готова прийти на помощь в любое время суток, и многодетная мама, которая отвечает за перераспределение сразу в нескольких магазинах. Некоторые волонтеры с нами годами, они развиваются в этой сфере, приобретая новые компетенции. Например, есть один молодой человек, который пришёл к нам практически ребёнком. Начинать с проверки документов и дорос до ответственной должности на уровне региона. И таких историй много. Волонтерство – это не только помощь другим, это ещё и рост, сообщество, смыслы. Именно благодаря этим людям мы можем каждый день менять жизни – порой самыми простыми вещами.

– По вашим наблюдениям, насколько современные молодые

люди увлечены добровольческой деятельностью?

– В последние годы мы наблюдаем рост вовлечённости. Молодёжь сегодня более осознанно подходит к социальным проблемам, включая помощь нуждающимся. Для многих волонтерство – это способ реализовать свои ценности, проявить активную гражданскую позицию, получить уникальный опыт и найти единомышленников. Волонтерство позволяет развивать эмпатию, ответственность, стрессоустойчивость.

Со своей стороны продолжаем вовлекать ребят через удобные форматы, образовательные программы и партнерства с вузами и компаниями.

БЛИЗКАЯ СВЯЗЬ

– С какими организациями вы сотрудничаете? Планируете ли развивать отношения с РЖД?

– Мы строим свою работу на принципе триединства бизнеса, государства и общества. Среди наших партнеров – Минтруд, Росмолодёжь, региональные органы власти, а также десятки коммерческих компаний: от производителей товаров народного потребления до торговых сетей и интернет-агрегаторов.

В сотрудничестве с РЖД видим большие перспективы. Например, в части корпоративного волонтерства – мы были бы рады привлечь железнодорожников к участию в наших акциях. Также можно организовать активности, связанные с экопросвещением пассажиров: РЖД как крупнейший транспортный оператор могут стать важной платформой для продвижения идей разумного потребления.

Конечно, железнодорожный транспорт может сыграть большую роль в доставке волонтеров на места проведения наших акций, а также в перевозке крупных партий продуктов в отдалённые регионы.

Мы открыты к диалогу и готовы предложить конкретные форматы и решения, которые будут полезны как для компании, так и для миллионов нуждающихся по всей стране.

– Расскажите о планах фонда.

– К 2036 году поставили себе задачу вырастить национальную сеть банков еды. Они должны появиться в каждом регионе. Хотим, чтобы помощь была рядом с каждым, кто в ней нуждается. Наша главная задача остаётся неизменной: оказание помощи разным категориям нуждающихся. Силы и возможности для этого будем наращивать. Планируем развивать волонтерское сообщество. Хотим, чтобы каждый человек, у которого есть желание помогать, знал, как и где это можно сделать. Ждём всех неравнодушных, кто готов стать частью нашей команды и вместе менять жизни к лучшему. ○

Порядка 16 тыс.

волонтеров поддерживают работу благотворительного фонда «Банк еды «Русь»



Мы открыты к диалогу и готовы предложить конкретные форматы и решения, которые будут полезны для компании



Спрашивайте – ответим

Если у вас есть вопросы по работе в отрасли, по финансам, льготам, проектам в компании, пишите на

INFO@GUDOK.RU

На страницах газеты вам ответят эксперты и сотрудники профильных департаментов и филиалов ОАО «РЖД»

В: – С наступлением жаркой погоды возник вопрос: как совместить деловой стиль одежды и комфорт?

Алёна К., Волгоград

О: **Вера Зверкова,** ведущий эксперт Центра бренда работодателя и развития человеческого капитала ОАО «РЖД» (ЦБР):

– Ответы можно найти в пособии «Деловое общение в РЖД: поведение и стиль», которое было подготовлено Департаментом управления персоналом РЖД и ЦБР. В этом справочнике закреплены рекомендации по внешнему виду для тех работников компании, которым не нужно носить форменную и специальную одежду.

Сейчас в компании действуют три стиля деловой одежды для различных ситуаций. Для торжеств и официальных переговоров предусмотрен наиболее строгий стиль, в его основе – тёмный костюм и классическая чёрная обувь. Деловой этикет рабочих совещаний допускает ношение костюмов более широкой цветовой гаммы. Наконец, повседневный деловой стиль предполагает простоту и удобство в одежде. Он уместен в те дни, когда не запланированы встречи и работник сосредоточен на решении своих ежедневных задач.

Летом для официальных встреч и для рабочих совещаний действуют те же правила, что и весь год. Для женщин рекомендован костюм с классической блузкой или платье с жакетом. Для мужчин – костюм, рубашка и галстук, классическая чёрная обувь. Пиджак в рабочее время снимать нежелательно. Однако если деловое общение происходит среди коллег или в дружеской обстановке, то с общего согласия пиджаки можно снять. Летом на официальных встречах и совещаниях допускается светлый костюм, однако с ним не стоит надевать светлую и тем более белую обувь, для таких



РУТ (МИИТ)

случаев подойдут коричневые или светло-коричневые туфли.

Повседневный деловой стиль летом предполагает большую свободу. В жару возможны рубашки с коротким рукавом и рубашки-поло. При этом мужчинам важно учесть, что рубашку с коротким рукавом не надевают с пиджаком или галстуком. Ношение пиджака не является обязательным, возможны брюки более свободного кроя и классические модели джинсов. Для женщин рукава летнего жакета или блузки могут быть короче, но не выше локтя. А декольте, открытая спина или плечи в деловой среде не приняты.

В: – Как стать целевиком РЖД и поступить в железнодорожный колледж, техникум или вуз?
Анна Л., Ярославль

О: **Отвечают в Департаменте управления персоналом ОАО «РЖД»:**
– Приёмная кампания в образовательных организациях железнодорожного транспорта набирает обороты. Желающие могут подать документы до 25 июля и заключить договор о целевом обучении с РЖД. По всей стране действуют девять железнодорожных университетских комплексов, они представле-

ны в каждом федеральном округе, в их составе отраслевые колледжи и техникумы. Кроме того, по договору о целевом обучении можно получить среднее профессиональное образование в муниципальных колледжах железнодорожного транспорта, с которыми РЖД также взаимодействуют.

Целевое обучение гарантирует трудоустройство в компании сразу после защиты диплома на срок не менее трёх лет, даёт возможность участвовать в корпоративных мероприятиях, получать рабочую профессию, проходить оплачиваемую практику на передовых предприятиях РЖД, получать стипендии и гранты от компании.

Ежегодно более 4 тыс. абитуриентов заключают договор о целевом обучении от РЖД. Среди поступающих традиционно большой процент детей работников компании. Студентка Института управления и цифровых технологий Российского университета транспорта (МИИТ) Дарья Шевчук рассказывает: «О поступлении по договору целевого обучения я узнала от родителей. Они оба работают на железной дороге и рассказали мне о возможности для целевиков. Сейчас я уже перешла на второй курс и точно знаю, что на целевом учиться лучше, чем даже на платном отделении. У нас больше возможностей получить дополнительные знания и навыки, заявить о себе в компании и спланировать карьеру».

Что нужно сделать, чтобы стать студентом-целевиком:

1. Выбрать специальность и предметы для сдачи экзаменов. Заполнить анкету на Карьерном портале РЖД и следить за новостями программы.
2. Получить документ об окончании 9-го или 11-го класса, колледжа или техникума.
3. Подать заявку на портале «Госуслуги».
4. Заключить договор о целевом обучении с подразделением РЖД после зачисления.

Места хранения урожая	Грусть, излитая в нотах	Архитектурные излишества	Деликатесный анчоус	Маляр, штукатур, плиточник	Сын кума и кумы	Цветастое стихотворение	Кто носит «вешалку» на голове?	Чуланчик	Земфира по фамилии
Цифры на почтовом конверте									1
	2	Наш академик ... Шмидт	Обрядовая церемония	Стройность фигуры		6			Ловушка для шаров
Водный источник на кухне					Для фрица: «... курка, яйки»		Интервал в музыке	Камера от Джорджа Истмена	
		Книга из синагоги	5		Как косвенная, так и прямая	Войлочный плащ джигита	Группа Саши Зверевой		«Зазеркалье сердца»
На его берегу горько плачет васнецвская Алёнушка			Причинить ... окружающей среде	«Солнечная стрела»			Хищная птица с третьей планеты	Эстонский живописец и график	3
		Торговая махинация				Бревенчатое жилище			Главная звезда созвездия Лиры
Лесото по отношению к ЮАР	4	Волокнистая жила шины		Польская сударыня	«Подкоп втихаря»		Река, на которой произошло первое сражение с монголо-татарскими отрядами		
		Плотная ткань в мелкий рубчик		9		Живёт в чёрном теле	8		Какие бобы во времена Монтесумы служили деньгами?
Самая престижная марка обручальных колец		Не только буква, но и устье			Овсянка на завтрак		Какому танцу посвящён учебник Пола Буше, вышедший в 1928 году?		7

СОСТАВИЛА НАТАЛЬЯ ПОДМАРЕВА

По горизонтали: 1. Отделочник. 2. Индекс. 3. Луза. 4. Крап. 5. Млеко. 6. Секста. 7. Отто. 8. Реч. 9. Душа. 10. Озеро. 11. Ритуал. 12. Демон. 13. Сруб. 14. Вера. 15. Анклава. 16. Обсчёт. 17. Крок. 18. Пенс. 19. Непт. 20. Какао. 21. Картье. 22. Пани. 23. Калка. 24. Делта. 25. Самба. По вертикали: 1. Закрома. 2. Корд. 3. Минор. 4. Тора. 5. Вред. 6. Декор. 7. Станок. 8. Камса. 9. Сана. 10. Лун. 11. Крестник. 12. Двое. 13. Лось. 14. Вурка. 15. Окас. 16. Кладовка. 17. Рамазанова. 18. Ключевое слово – ЗАГОВОРКА.



Главный редактор: Денис Леонидович Кравченко.
Заместители главного редактора: Инга Владимировна Замуруева, Игорь Евгеньевич Агафонов.
Ведущий редактор номера: Виталий Сергеевич Маслюк.

Учредители: журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Роспорофжел. Издатель: АО «Издательский дом «Гудок»
Генеральный директор: Екатерина Сергеевна Мельникова.
Директор по маркетингу и рекламе: Жанна Юрьевна Зорькина. Тел.: (499) 753-49-62. Welcome@gudok.ru

Адрес редакции: 105066, г. Москва, ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Тел.: (495) 909-08-18, E-mail: pressa@gudok.ru
Отпечатано: АО «Прайм Принт Москва» | 141707, Московская область, г. Долгопрудный, Лихачевский проезд, 5В
Заказ № 1812 | Печатается в Москве, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Калининграде, Красноярске, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Петрозавловске (Республика Казахстан), Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.



Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года. Свидетельство ПИ № ФС77-19219.

Выход в свет: 10 июля 2025 года. Номер: 100/101 (28115, 28116). Тираж: 32 499 экз. Время подписания в печать / по графику: 19.45 / фактически: 19.45. Цена свободная