



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР
ОАО «РЖД»

XVI

НА ПРАВАХ РЕКЛАМЫ

НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКАЯ
КОНФЕРЕНЦИЯ
“БЕЗОПАСНОСТЬ
ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ”



ТРУДЫ

• КОНСТАНТИНОВ К.В.	ООО НТЦ «ЗДФАВ»	РАЗРАБОТКА И СОЗДАНИЕ УЧЕБНОГО МАТЕРИАЛА ДЛЯ РЖД	IV-4
• МУСТАПАЕВА А.Д., АШИРБАЕВ Г.К., ЕЛШИБЕКОВ А.М.	КазАТК ИМ.М.Тынышпаева, АЛМАТЫ, КАЗАХСТАН	О РОЛИ УЧЕБНЫХ ЦЕНТРОВ В ВОПРОСЕ КОМПЕТЕНТНОСТИ ПЕРСОНАЛА	IV-5
• ПОПОВ А.П., ПОПОВА Т.А., КОМАРОВ Ю.Ю.	МГУПС (МИИТ) МГУПИ МГУПС (МИИТ)	САПР В ТРАНСПОРТНЫХ ТЕХНОЛОГИЯХ ДЛЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ	IV-7
• ПОСТОЛ О.Л., ДОРОФЕЕВА И.А., ПАНКРАТОВА О.Н.	МГУПС (МИИТ)	ДЫХАТЕЛЬНЫЕ ГИМНАСТИКИ КАК СРЕДСТВО КОНЦЕНТРАЦИИ ВНИМАНИЯ МАШИНИСТОВ ЛОКОМОТИВНЫХ БРИГАД, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИХ БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ	IV-8
• СКВОРЦОВ К.В.	МГУПС (МИИТ)	РОЛЬ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ И ПОДГОТОВКА СПЕЦИАЛИСТОВ ОТРАСЛИ В ЕДИНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ СТРАНЫ	IV-9
• СМЕРНОВА М.В., СЛОНКОВА Н.Г.	МГУПС (МИИТ) ПКБ ЦТ ОАО «РЖД»	ПОСЛЕДСТВИЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СТРЕССА У МАШИНИСТОВ ПОЕЗДОВ	IV-11
• УТЕПБЕРГЕНОВ И.Т., КУСАМБАЕВА Н.Ш.	КАЗАТК ИМ. М.Тынышпаева, АЛМАТЫ	БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ – ПРИОРИТЕТНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ В НАУЧНОЙ И ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЙ ПОДГОТОВКЕ ИТ-СПЕЦИАЛИСТОВ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА	IV-12

удк 656.2.08

РАЗВИТИЕ КАДРОВОГО ПОТЕНЦИАЛА В УСЛОВИЯХ РЕАЛИЗАЦИИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ГАРАНТИРОВАННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И НАДЕЖНОСТИ ПЕРЕВОЗОЧНОГО ПРОЦЕССА В ХОЛДИНГЕ «РЖД»

ОСОБЕННОСТИ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА В СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ДВИЖЕНИЯ

• БЫКОВ А.Ю.	МГУПС (МИИТ)	БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ	V-1
• БЫКОВ М.Ю.	МГУПС (МИИТ)	СОЦИАЛЬНАЯ МОБИЛЬНОСТЬ И НОВЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ	V-2
• ГОРБУНОВ А.А., КРЕТОВ Б.И.	МГУПС (МИИТ)	ПРОБЛЕМЫ И ПРИОРИТЕТНЫЕ ЦЕЛИ БОРЬБЫ С МЕЖДУНАРОДНЫМ ТЕРРОРИЗМОМ	V-4
• ГОРБУНОВ АНТОН АЛЕКСАНДРОВИЧ	МГУПС (МИИТ)	ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА И ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ	V-6
• ДАНИЛОВА Е.А.	МГУПС (МИИТ)	ДЕВИАНТНОЕ ПОВЕДЕНИЕ МОЛОДЕЖИ	V-7
• ЕВЛАЕВ А.Н.	МГУПС (МИИТ)	ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ ИННОВАЦИОННЫМИ СРЕДСТВАМИ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА	V-7
• ИСАХАНИЯН А.И.	МГУПС (МИИТ)	ТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ И НЕОБХОДИМОСТЬ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЙ С ЦЕЛЬЮ ПОВЫШЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ	V-8
• ДЕДОВА И.Н., ИСАХАНИЯН А.И.	МГУПС (МИИТ)	КЛЮЧЕВОЕ НАПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЯ КОМПАНИИ В ГРУЗОПЕРЕВОЗКАХ – КЛИЕНТООРИЕНТИРОВАННОСТЬ	V-9
• ДЕДОВА И.Н., ИСАХАНИЯН А.И.	МГУПС (МИИТ)	НОВАЯ СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ОАО «РЖД» ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ БИЗНЕС-БЛОК. ЗАДАЧИ. ПРИНЦИПЫ. СТРУКТУРА	V-10
• КОПАЧЕВ С.В., НУГУМАНОВА А.А.	МГУПС (МИИТ)	«ЗЕЛЕННЫЕ» ТЕХНОЛОГИИ ДЛЯ РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ	V-11
• КОРЧАГИН А.П.	МГУПС (МИИТ)	НЕОБХОДИМОСТЬ УЧЕТА ВЛИЯНИЯ ЭКОЛОГИЧЕСКОГО ФАКТОРА ПРИ ОЦЕНКЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ВНЕДРЕНИЯ ИННОВАЦИЙ В ОБЛАСТИ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ И НАДЕЖНОСТИ ПЕРЕВОЗОК	V-12
• ЛУКАШЕВ В.И.	МГУПС (МИИТ)	ВЫЯВЛЕНИЕ И ОЦЕНКА ОБЪЕКТОВ ИННОВАЦИЙ В СФЕРЕ ГРУЗОВОГО ВАГОНОСТРОЕНИЯ	V-13
• РУДЫКА Н.А.	МГУПС (МИИТ)	РЕПУТАЦИОННЫЙ КАПИТАЛ КОМПАНИИ КАК ФАКТОР ЕЕ БЕЗОПАСНОСТИ	V-16
• СЕРБИН А.А.	МГУПС (МИИТ)	ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ТУРИЗМ В ЕВРОПЕ	V-17
• СОЛОВЬЕВ В.В., КОРЧАГИН А.П.	МГУПС (МИИТ)	РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ КАК ФАКТОР РОСТА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ	V-18
• СТЕРЛИГОВА О.П., ПИЛУН Д.Э., ИСТЕРОВА Е.А., ГИЧЕВОВА А.С.	МГУПС (МИИТ)	ВЗАИМОСВЯЗЬ УРОВНЯ ЭМОЦИОНАЛЬНОЙ УСТОЙЧИВОСТИ И ЗРИТЕЛЬНОГО ВОСПРИЯТИЯ У ЛИЦ, РАБОТАЮЩИХ В СИСТЕМЕ «ЧЕЛОВЕК – МАШИНА»	V-18

РАЗВИТИЕ КАДРОВОГО ПОТЕНЦИАЛА В УСЛОВИЯХ РЕАЛИЗАЦИИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ГАРАНТИРОВАННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И НАДЕЖНОСТИ ПЕРЕВОЗОЧНОГО ПРОЦЕССА В ХОЛДИНГЕ «РЖД»

ОСОБЕННОСТИ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА В СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ДВИЖЕНИЯ

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

БЫКОВ А.Ю.

В настоящее время в промышленном комплексе Российской Федерации происходят структурные сдвиги за счет более быстрого роста отраслей, производящих конечную продукцию. В соответствии с перспективным вариантом развития экономики, по оценкам Минэкономразвития, этот комплекс отраслей в 2009 г. обеспечит более 37% общего прироста промышленности.

Для ОАО «РЖД» и всего железнодорожного транспорта структурные изменения в промышленности определяют необходимость, приоритетные направления и темпы развития транспортного комплекса.

В соответствии с федеральной целевой программой «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)» и Стратегией развития железнодорожного транспорта до 2030 года железнодорожный транспорт развивается в направлении интеграции транспорта России в европейскую и мировую транспортные системы с учетом национальных интересов. Продолжающийся прирост грузооборота транспортной системы страны определяет необходимость поддержания высокого уровня обеспечения безопасности движения, что, в свою очередь, требует и соответствующих финансовых вложений.

Соответственно, это требует дальнейшего совершенствования подходов к организации работ по обеспечению безопасности движения как в ОАО «РЖД», в процессе реализации стратегической программы Компании, так и в других организациях – участниках перевозочного процесса.

Уровень эксплуатационной безопасности, существующий на железнодорожном транспорте России, является самым высоким по сравнению с другими видами отечественного транспорта. Это не только свидетельствует об эффективности усилий в данной сфере, но и предъявляет особые требования к обоснованности изменений в данной системе.

Повышению безопасности движения, социальной ответственности Компании способствуют меры государственного регулирования, в числе которых, наряду с тех-

МГУПС (МИИТ)

ническим регулированием, должны оказать свое положительное воздействие:

- страхование гражданской ответственности Компании;
- лицензирование железнодорожной деятельности;
- аккредитация как признание компетентности физических или юридических лиц выполнять работы на железнодорожном транспорте при соблюдении ими требований к объектам железнодорожного транспорта;
- аттестация железнодорожного персонала.

Вместе с тем, безопасность движения поездов – категория не только техническая, но и экономическая. Поддержание безопасности требует затрат, как капитальных, так и текущих, а нарушения безопасности, как правило, сопровождаются большим или меньшим ущербом.

В наиболее короткие сроки можно достичь существенного повышения уровня безопасности перевозок, прежде всего, в результате реализации ряда мероприятий, к которым относится автоматизация ряда операций, в том числе:

- пооперационный контроль (надзор) за своевременностью и качеством исполнения технологических процессов;
- контроль остаточного ресурса технических средств;
- расчет фактических и прогнозируемых показателей безопасности перевозок;
- выработка оперативных рекомендаций по предотвращению нарушений условий безопасных перевозок.

Это позволит определять причины нарушений безопасности движения допущенных по вине ОАО «РЖД», а также и других участников перевозочного процесса. Реализация мер безопасности на транспорте должна обеспечить:

- защиту корпоративных интересов при определении ответственности за нанесенный ущерб в результате

нарушения безопасности движения другими участниками перевозочного процесса и рациональное решение проблем системного и качественного устранения причин таких нарушений;

- стимулирование повышения уровня безопасности движения всеми участниками перевозочной деятельности;

- предоставление достоверных данных о случаях нарушений безопасности движения.

Предлагаемые подходы определяют требуемый высокий уровень социальной ответственности Компании и, соответственно, высокий статус Компании в отечественной экономике.

СОЦИАЛЬНАЯ МОБИЛЬНОСТЬ И НОВЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ

БЫКОВ М.Ю.

МГУПС (МИИТ)

Одним из важнейших факторов успешного развития нашей страны является создание эффективной, безопасной, стабильной и экологичной транспортной инфраструктуры. Формируемые новые транспортные возможности, несмотря на имеющиеся успехи в последние годы, пока не устранили отставания в развитии транспортной инфраструктуры в России на фоне стран Западной Европы с точки зрения создающихся для населения новых возможностей с точки зрения качества предоставляемых транспортом услуг.

Конечно, развитие транспортной инфраструктуры требует значительных вложений, как государственных, так и частных. В России приоритетными являются государственные вложения, которые из года в год растут (таблица).

Таблица

Общий объем инвестиций в транспортную инфраструктуру России, млрд. руб.

Вид инфраструктуры	2010	2011	2012	2013	2014	2015 П	2016 П	2017 П	2018 П
Федеральные дороги	238	296	375	428	427	495	640	714	664
Региональные дороги	308	360	548	620	448	470	493	518	544
Железные дороги	198	234	288	274	233	277	277	277	168
ВСМ Москва-Казань	-	-	-	-	-	50	250	300	300
Метро	38	50	98	134	125	150	141	125	125
Аэропорты	22	37	59	67	55	47	52	56	57
Морские порты	15	16	22	51	59	88	59	47	36
Итого	820	993	1390	1572	1346	1576	1912	2037	1894
% от ВВП	1,8	1,8	2,2	2,4	1,9	2,1	2,3	2,3	1,9

Вместе с тем, опыт некоторых западных стран показывает, что при создании транспортных возможностей в условиях дефицита бюджета на первое место выходит такая форма финансирования как государственно-частное партнерство (далее – ГЧП). Ключевым элементом формирования привлекательности ГЧП является приоритет оценки социально-экономических последствий подобного рода инвестиций.

Таким образом, можно сформировать устойчивый источник инвестиций в транспортную инфраструктуру даже в условиях кризиса. Особенно важно помнить, что вложения в транспортную отрасль в кризисные периоды оказывают прямое положительное влияние на создание новых рабочих мест и, как следствие, сокращение безработицы, а, следовательно, рост социальной мобильности и благосостояния населения. Поэтому ГЧП выступает в качестве положительной меры влияния на народное хозяйство, помогающей преодолеть депрессионную фазу кризиса. В то время как в России на настоящий момент такая форма партнерства практически неразвита. (Рисунок 1).



Рис. 1. Структура финансирования транспортных проектов в России