

- 2) определение методов поиска претендентов в кадровый резерв руководителей;
- 3) анализ рекомендаций претендентов в качестве кандидатов в кадровый резерв руководителей;
- 4) проведение первичного собеседования с претендентами и анкетирование претендентов на роль кандидатов в кадровый резерв руководителей УВО;
- 5) оценку профессиональных и личностных качеств, отбор кандидатов в кадровый резерв руководителей;
- 6) проверка отзывов, рекомендаций и анкетных данных кандидатов в кадровый резерв руководителей;
- 7) принятие решения о включении кандидата в кадровый резерв руководителей.

Не всегда возникает необходимость проводить все вышеописанные этапы подбора работников в кадровый резерв руководителей транспортного предприятия.

Эксперты, которые занимаются отбором кандидатов, изучая представленные претендентами документы, затрачивают много времени.

Иначе невозможно получить представление о возможностях дальнейшего профессионального роста претендентов и дать объективную оценку уровня их профессиональных и личностных качеств. Автоматизированная информационная поддержка, а точнее методы управления процессом подбора персонала не могут быть реализованы на всех семи этапах. С высокой степенью эффективности их можно реализовать только на этапах 3–7. Однако следует отметить, что не всегда можно получить достоверные результаты с помощью традиционного подхода оценки уровня компетентности и личностных качеств претендентов (анкетирование, тестирование, беседы и т. д.).

В настоящее время получил активное развитие компетентностный подход к описанию деятельности специалиста (руководителя). Понятие компетентности относится к показателям труда и связано с теми факторами, которые влияют на высокий уровень индивидуальных результатов работы и, следовательно, эффективности организации. Соответственно, компетентным работником является тот, кто удовлетворяет ожидания нанимателей и способен использовать свои знания, навыки и свойства личности для достижения установленных целей и стандартов. Факторы компетентности являются «подтвержденным критерием», то есть они получены в результате анализа ключевых аспектов поведения или навыков, которые отличают эффективное выполнение работы от менее эффективного, для чего, в первую очередь, определяется, каким набором компетенций должен обладать специалист (руководитель).

Таким образом, процесс оценки соответствия уровня подготовки претендентов требованиям нанимателя целесообразно проводить с использованием ИСППР. В основу ИСППР должна быть положена комплексная модель претендента, формирование параметров экземпляра которой осуществляется с использованием интеграции методов анкетирования и тестирования. Экземпляр модели, формируемый в процессе анкетирования и тестирования, в целях повышения эффективности необходимо дополнить рядом формализованных данных, получаемых в процессе анализа комплекта документов претендента и собеседования с экспертами. Это позволит получить объективную оценку соответствия уровня подготовки претендентов требованиям нанимателя, а также сократить затраты времени на сбор и обработку результатов собеседования претендента с экспертом на базе использования интеллектуальных информационных технологий.

УДК 656.13.08

## **УПРАВЛЕНИЕ ГОРОДСКОЙ МОБИЛЬНОСТЬЮ СНИЖЕНИЕМ ПОТРЕБНОСТИ В ПЕРЕДВИЖЕНИЯХ**

*С. Н. КАРАСЕВИЧ, А. В. РОГОВАЯ*

*Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва*

Города и мегаполисы являются центрами экономического развития и становятся всё более урбанизированными. Высокие темпы урбанизации влекут за собой экономические и социальные издержки, связанные с перемещениями, дорожно-транспортную аварийность и другие угрозы для жизни и здоровья человека, вызывают перегруженность транспортной инфраструктуры, загрязне-

ние окружающей среды, повышение уровня шумового воздействия. Особенно остро данные проблемы проявляются в крупнейших городских агломерациях. Состояние транспортных систем и подходов к организации дорожного движения в крупнейших городах в настоящее время не удовлетворяет потребности современного общества. В современных условиях урбанизация требует поиска и реализации решений проблемы эффективной и безопасной мобильности жителей городов. Востребованы новые подходы в области организации дорожного движения и механизмов управления транспортными системами крупных городов, мегаполисов, агломераций. Согласно целям устойчивого развития ООН к 2030 году планируется, что все смогут пользоваться безопасными, недорогими, доступными и экологически устойчивыми транспортными системами на основе повышения безопасности дорожного движения, расширения использования общественного транспорта.

Традиционные подходы к решению основных транспортных проблем крупнейших городов наряду с активным развитием систем общественного пассажирского транспорта предусматривают применение вынужденных мер по организации дорожного движения, связанных с введением платы за пользование транспортной инфраструктурой (платная парковка, платный въезд в центр города и т. п.), введение ограничений или запрета для движения транспортных средств на определенные городские территории, изменение режима (времени начала и конца) работы предприятий и организаций в часы пик и многие другие. Однако все существующие действенные подходы и мероприятия в условиях продолжающегося массового многоэтажного строительства жилых домов и кварталов в мегаполисах и крупных городах не позволяют обеспечить эффективное и радикальное решение транспортных проблем, связанных с перегрузкой улично-дорожной сети, подвижного состава городского пассажирского транспорта и т. д. Вопросы, касающиеся регулирования транспортного спроса в крупнейших городах, по-прежнему остаются открытыми, и видна необходимость сокращения генерации транспортного спроса за счет реализации наиболее действенных подходов и мероприятий по организации дорожного движения.

Влияние градостроительных факторов на формирование транспортного спроса доказано во многих исследованиях и не требует дополнительных подтверждений. Транспортное поведение населения формируется под воздействием социально-экономических и градостроительных факторов, что требуется учитывать при разработке решений по организации дорожного движения, а также на стадиях транспортного и градостроительного планирования. Транспортная подвижность населения возрастает с увеличением численности населения в городах, что объясняется расширением городской территории, возрастает средняя дальность передвижения.

Известно, что многие горожане не могут гибко выбирать время поездок, место проживания и работы и добираются до работы и обратно в течение длительного времени. Потери времени пассажирами на передвижения зачастую значительно превышают допустимые нормы, провозная способность городского пассажирского транспорта снижается. Нередко в таких городах, как Москва, Санкт-Петербург и других, только время поездки к месту работы составляет 2 часа и более, что влечет за собой значительные издержки для горожан и общества в целом. При пятидневной рабочей неделе житель проводит в пути на работу и обратно 20 часов в неделю (80 часов в месяц). При этом существует ли объективная потребность ежедневно приезжать на рабочее место каждому сотруднику или есть разумная и рациональная альтернатива организации трудовой деятельности частично или в полном объеме удаленно? Сегодня развитие современных информационных технологий и различных программных средств позволяют решать многие производственные и другие задачи удаленно.

В этой связи особую актуальность приобретает утверждение о том, что необходимо организовать социально-экономическую деятельность (трудовую, учебную и т. д.) в городе так, чтобы уменьшить потребность в транспорте и в нерациональных передвижениях. В крупных городах и мегаполисах назрела необходимость оптимизировать общую подвижность населения с трудовыми и иными целями. Повышение эффективности функционирования городских транспортных систем достигается рациональной и слаженной работой всех составляющих, обеспечивающих планирование, организацию и функционирование системы.

Следует заметить, что имеется неизученный опыт произошедших изменений в городской мобильности в условиях распространения COVID-19, когда во многих случаях трудовая и учебная деятельность были организованы удаленно, что существенно отразилось на объеме трафика, экологических показателях и показателях безопасности дорожного движения в городах. Даже без изучения данного опыта очевидно возможен и востребован новый формат организации городской мобильно-

сти, предусматривающий корректировку графиков работы сотрудников и предоставление им рабочих дней с удаленной работой. Безусловно, при внедрении нового формата организации мобильности к местам приложения труда или учебы не должна падать производительность труда, не должны меняться экономические и иные показатели деятельности предприятий и организаций.

Предлагаемая новая модель организации мобильности в крупных городских агломерациях и мегаполисах имеет большие потенциальные возможности эффективно управлять транспортным спросом и позволяет обеспечить равномерное распределение нагрузки на городскую транспортную инфраструктуру. Вместе с этим предложенный подход к управлению транспортным спросом создает масштабный мультипликативный эффект, который включает в себя суммарно очевидные выгоды для работника, работодателя, города и общества в целом.

Мультипликативный эффект выражается в снижении экономических, экологических, аварийных и социальных издержек и появлении резервов повышения производительности труда за счет сокращения затрат времени на перемещения и появление дополнительного времени на развитие всех участвующих в рассматриваемой системе сторон. При этом стоит отметить, что существует латентная заинтересованность всех сторон в реализации предложенного решения.

Новая концепция управления городской мобильностью позволяет гражданам изменять свой выбор в отношении поездок.

В связи с вышеизложенным первоначально актуальны обосновывающие расчеты на примере конкретных организаций и предприятий, учитывающие в своей совокупности экономические, экологические и социальные эффекты, и оценка уровня повышения безопасности дорожного движения за счет сокращения нерациональных передвижений. Востребована разработка общей методологии реализации предложенного решения и видна целесообразность использовать гибкий индивидуальный подход, учитывающий интересы всех сторон: работника, работодателя и общества в целом. Организация городской мобильности в новом формате потребует институциональных преобразований и принятия новых правовых актов, регламентирующих, в частности, трудовую деятельность.

Представляется, что внедрение предложенного решения на большинстве организаций и предприятий позволит радикально повлиять на транспортную ситуацию в городе и значительно снизит экономические, экологические, аварийные и социальные потери общества в дорожном движении. Дополнительные улучшения городской мобильности населения обеспечиваются за счет приоритетного комплексного развития всех систем общественного транспорта и иных традиционно применяемых методов по организации дорожного движения в крупных городах и мегаполисах.

УДК 656.225

## **ОСОБЕННОСТИ ПЕРЕВОЗКИ ДЛИННОМЕРНЫХ ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ**

*Н. М. КАТЧЕНКО, Е. А. ГОПОВА*

*Белорусская железная дорога, г. Минск*

*М. Г. ГЕГЕДЕШ, С. А. ПЕТРАЧКОВ*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Основной нормативный документ, регламентирующий размещение и крепление грузов на открытом железнодорожном подвижном составе – Технические условия размещения и крепления грузов (Приложение 3 к Соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС)) (далее – ТУ). В соответствии с ними для крепления отдельных грузовых мест в вагонах применяются стандартные устройства, а именно: растяжки, обвязки, стяжки (в том числе многозвенные), увязки, деревянные стойки, бруски и щиты, упорные башмаки, «шпоры», каркасы, каскеты, пирамиды, ложементы, турникетные устройства. При установке элементов крепления и крепежных устройств используются стандартные крепежные изделия, например болты, шпильки, гвозди, строительные скобы. Расчет количества этих средств крепления осуществляется по методике, приведенной в ТУ. Данная методика не учитывает свойств грузов, позволяющих значительно уменьшить нагрузку на средства крепления. Одним из таких свойств является упругость (внутренняя упру-