



**Центр научно-технической информации и библиотек
– филиал ОАО «РЖД»**

Дифференцированное Обеспечение Руководства

111/2021

Для решения проблемы кадрового голода на железных дорогах Великобритании требуется проведение масштабных реформ

2 сентября 2021 г. в торжественной обстановке состоялось открытие нового центрального офиса Ассоциации железнодорожной промышленности (Railway Industry Association, RIA) в Лондоне: в мероприятии приняли участие министр по вопросам железнодорожного сообщения Великобритании Крис Хитон-Харрис, руководители компании HS2, ответственной за реализацию проекта новой британской высокоскоростной линии, а также более 100 членов RIA, акционеры и другие значимые фигуры железнодорожной отрасли Великобритании.

В ходе конференции, состоявшейся в рамках мероприятия, были затронуты темы, актуальность которых возрастает с каждым днем – в частности, удовлетворение спроса на квалифицированный персонал. Особое внимание данному вопросу в своем выступлении уделила Дайан Кроузер, исполнительный директор компании HS2, а также председатель Национальной академии подготовки кадров для железнодорожного транспорта (NSAR). В соответствии с результатами проведенных расчетов, для удовлетворения динамично растущих потребностей британской железнодорожной отрасли к 2025 г. необходимо увеличить численность штата практически на 34 тыс. сотрудников, в том числе специалистов в конкретных узких областях железнодорожной отрасли. Процесс цифровизации, продолжающийся на протяжении уже достаточно длительного периода времени, а также непрерывно ужесточающиеся требования в отношении уровня производительности внесли свои коррективы в рейтинг наиболее востребованных навыков и профессий. При

этом в настоящее время железнодорожная отрасль не располагает необходимым количеством специалистов.

Также вызывает беспокойство процентное соотношение мужчин и женщин среди сотрудников железнодорожных компаний – женщины составляют лишь 16 % от общего числа работников железнодорожной отрасли.

Данная тема получила дальнейшее развитие уже 20 сентября 2021 г., в этот день прошла 68-я сессия Генеральной Ассамблеи Сообщества европейских железнодорожных и инфраструктурных компаний (CER), в ходе которой было единогласно принято соглашение о труде женщин на объектах железнодорожного транспорта. Это соглашение стало первым для Европы документом такого типа, напрямую связанным с обеспечением гендерного равенства на железнодорожном транспорте. Голосование в Европейской федерации работников транспорта (ETF) по поводу данного документа запланировано на 27 октября 2021 г. В случае его принятия, специальности железнодорожной отрасли станут более доступными и привлекательными для женщин, т.к. компании будут создавать более комфортные условия работы для них: в результате чего будут уравнены оплата труда и возможности карьерного роста сотрудников женского и мужского пола. В первую очередь это касается разграничения между трудовой деятельностью и личной жизнью, что особенно важно с точки зрения поддержания здорового баланса между карьерой и заботой о семье.

Существенно усугубил ситуацию с кадровым голодом выход Великобритании из состава Европейского союза, в результате которого многие граждане стран-членов ЕС вынуждены были покинуть Великобританию – это привело к сокращению на 8 % общего числа сотрудников железнодорожной отрасли.

В соответствии с официальной статистической информацией, в настоящее время средний возраст сотрудников железнодорожной отрасли Великобритании составляет 43 года, и при этом действующим в стране законодательством предусмотрена возможность относительно раннего выхода на пенсию – этот комплекс обстоятельств уже в течение ближайшего десятилетия создаст огромную проблему для всей отрасли.

Отмечается очевидное несоответствие между недавно внедренной в железнодорожной отрасли политики, предусматривающей дополнительные выплаты при добровольном уходе сотрудника, и обеспокоенностью NSAR относительно дефицита квалифицированных специалистов. По этому вопросу Дайан Кроузер предположила, что движение железнодорожной отрасли в сторону создания интегрированной железнодорожной сети в

рамках реализации плана Уильямса – Шаппса¹ откроет перед ней новые перспективы. По ее мнению, именно проведение реформ в железнодорожной отрасли даст шанс на решение кадровых проблем.

Необходимость проведения реформ не вызывает сомнений у отраслевых экспертов, при этом требуется достичь существенного повышения продуктивности труда и уровня подготовки специалистов в сфере новых цифровых технологий, активно внедряемых в настоящее время на железнодорожном транспорте. Помимо этого, по мнению Дайан Кроузер, 40% сотрудников нуждаются в прохождении дополнительного обучения и переквалификации – это связано с тем, что на протяжении последних лет характер работы претерпевал существенные изменения, в том числе в связи с цифровизацией. При этом следует учитывать постепенное возвращение всех показателей к допандемийному уровню, и, соответственно, увеличение объемов работы.

Следует отметить, что на территории Великобритании появляются новые учебные центры: к примеру, 27 сентября 2021 г. состоялось официальное открытие центра INFRA Skills Training Centre в Астоне.

*Источники: railwaygazette.com, 06.09.2021 (англ. яз.);
infrastructure-intelligence.com, 06.09.2021 (англ. яз.);
railpro.co.uk, 01.10.2021 (англ. яз.)*

¹ План Уильямса – Шаппса предусматривает создание нового органа государственного сектора – Great British Railways, который будет устанавливать большую часть тарифов и утверждать расписание движения поездов, осуществлять продажу билетов и управление инфраструктурой, а также заключать контракты на эксплуатацию поездов с частными компаниями.