

## Елена Ежелина: «Я в восторге от Политехнического университета!»



Елена Ежелина: «Я в восторге от Политехнического университета!»

*Елена Ежелина — один из топ-менеджеров СПб ГУП «Горэлектротранс», который стал индустриальным партнёром Передовой инженерной школы СПбПУ «Цифровой инжиниринг». Она учится на направлении «Системный и цифровой инжиниринг в высокотехнологичных отраслях промышленности», которое открылось в ПИШ СПбПУ в 2024 году. В магистратуру Елена пришла за знаниями, которые помогут ей разработать системную модель управления предприятием, чтобы оптимизировать его работу и сделать более устойчивым к масштабным изменениям. О своей работе, учёбе в Политехе и новых возможностях Елена рассказала в нашей традиционной рубрике «Персона».*



— Расскажите, пожалуйста, о вашем профессиональном пути.

— В последние годы я работаю начальником Контрольно-ревизионного управления СПб ГУП «Горэлектротранс». На предприятии я с 1997 года — пришла в Троллейбусный парк № 6 кондуктором, через год стала диспетчером по выпуску подвижного состава. В 2007 году меня назначили начальником отдела эксплуатации Совмещённого трамвайно-троллейбусного парка, ещё через два года — заместителем директора СТТП по эксплуатации.

Я всегда была активна в части улучшений, старалась всё систематизировать и оптимизировать. Поэтому в 2016 году меня выбрали из руководителей парков для организации контрольной деятельности на верхнем уровне управления. Так я с нуля организовала систему внутреннего контроля на предприятии и возглавила созданное Контрольно-ревизионное управление СПб ГУП «Горэлектротранс».



— За какие задачи ответственно ваше управление?

— В круг моих обязанностей входит внутриведомственный контроль — аудит всех процессов, которые нужны для подготовки к работе подвижного состава, персонала и инфраструктуры. Здесь есть что контролировать. Горэлектротранс, старейшее транспортное предприятие в Петербурге, отвечает за все пассажирские перевозки наземным городским электрическим транспортом. У нас работает более 10 тысяч человек — от водителей, кондукторов и контролёров до начальников.

Нужно понимать, что электрический транспорт — организационно более сложная система, чем перевозки автобусами. Для автотранспорта нужна только улично-дорожная сеть с дорожными знаками. У нас более сложная инфраструктура, в которую входит не только подвижной состав, но и контактная сеть, и рельсы для трамваев. Например, для трамвая нужны две дороги — внизу рельсы, а сверху провода контактной сети. Для троллейбусов — только контактная сеть. Все эти провода нужно обеспечивать электричеством, поэтому объекты Энергохозяйства ГЭТ распределены по всему городу.



— С какой технической базой вы пришли в Горэлектротранс и почему решили учиться дальше?

— Я закончила Санкт-Петербургский государственный электротехнический университет «ЛЭТИ» им. В.И. Ульянова (Ленина), факультет автоматики и вычислительной техники, по специальности «Управление в технических системах». Для работы мне вполне хватает этого образования, учитывая большой опыт на предприятии. Но несколько лет назад у меня возникло желание немного себя «раскачать» в профессиональном плане.

Я поняла, что мне нужно больше знаний и современных аналитических инструментов для аудита управленческих решений, поскольку меня интересует управление в системном плане. Сумма этих методов и навыков входит в понятие «системный инжиниринг». В прошлом году нам объявили, что Горэлектротранс стал сотрудничать с Политехом в рамках Передовой инженерной школы, и появились места на такую программу.

Я первая сказала, что хочу учиться, и первая пошла. Я в восторге от Передовой инженерной школы СПбПУ и университета в целом, даже не думала, что мне так понравится. Здесь чувствуется молодость, креатив, заряд энергии. Приводит в хороший тонус. Конечно, начало учёбы принесло и большую нагрузку — в Горэлектротрансе работы меньше не стало.



— Чем занимается Контрольно-ревизионное управление?

— У нас три направления, которыми занимаются Отдел внутреннего контроля, Контрольно-аналитический отдел и Отдел по работе с обращениями граждан. Поэтому наше подразделение уникально — обычно подобные управления контролируют только одно направление. Почему контроля так много? Это продиктовано спецификой нашего предприятия. Все пути и транспортные средства, которые мы эксплуатируем — собственность города. Поэтому мы должны распоряжаться этим эффективно, в соответствии с нашим Уставом. За каждым нашим действием должен стоять закон. Если мы нарушим законодательство, это чревато штрафами, потерей репутации и ответственностью перед органами исполнительной власти.

Кроме Устава, мы руководствуемся миссией предприятия: безопасное, быстрое, комфортное перемещение по Санкт-Петербургу. Три наши основы — безопасность, скорость, комфорт. С этим связаны и задачи Контрольно-ревизионного управления. Приносим ли мы пользу? Да. Мы однозначно влияем на повышение качества обслуживания. Я вижу динамику. Например, приведённый показатель: снижение количества обращений относительно количества перевезённых пассажиров. У нас самый низкий показатель жалоб среди всех наземных перевозчиков в Петербурге, при том, что наше транспортное предприятие — одно из крупнейших в городе.



— Расскажите, пожалуйста, поподробнее, чем занимается каждый отдел?

— Отдел внутреннего контроля следит за всеми регламентированными процессами. Мы контролируем техобслуживание и ремонт подвижного состава, подготовку подвижного состава и линейного персонала к выходу на линию, действия по обеспечению безопасности: экологической, труда, движения на линии, которая начинается с обучения водителей и другого персонала, и многое другое.

Мы контролируем работу не только внутри предприятия, но и следим за работой наших трамваев и троллейбусов непосредственно на маршрутах города. Ревизоры сектора линейного контроля в течение транспортных суток физически мониторят ситуацию на маршрутной сети. Они проверяют разные аспекты: пожарную безопасность, состояние инфраструктуры и подвижного состава, условия для работников на конечных станциях маршрутов, финансовую дисциплину кондукторов, наличие формы у водителей. По обратной связи от ревизоров мы анализируем недочёты и устраняем их. Раз в месяц проводятся тематические проверки, раз в год — комплексные, когда проверяются процессы по всем службам. Отдел внутреннего контроля — кладёшь информацию для руководства предприятия. Мы — их «глаза».

Контрольно-аналитический отдел проверяет корректность финансовой деятельности подразделений, а затем проводит аналитику своих же проверок для планирования дальнейшей работы. Потому что неинтересно каждый год выполнять одни и те же

действия, нужно подходить к таким процессам системно.

Отдел по работе с обращениями граждан аккумулирует претензии и работает с ними. Обращения попадают ко мне и обрабатываются по установленному порядку. Это очень сложная и зачастую невидимая работа, но я считаю её очень нужной. Жалобы — это плохо, но, с другой стороны, они дают нам реальную обратную связь о том, что нужно улучшить. Некоторые граждане присылают предложения и дают полезную информацию по состоянию инфраструктуры, например, о проблемах при движении на маршрутах или незаконном граффити.



— Вы ведаете тремя пересекающимися сферами: техникой, людьми и финансами. Вас поэтому заинтересовали методы системного инжиниринга?

— Можно сказать и так. Обычно каждый руководитель смотрит только на свой участок работы. А я вижу все сразу, у меня обо всём есть информация. Может быть, не очень глубоко, но я могу посмотреть «сверху» и видеть систему. В моей области внутреннего контроля я могла бы системно выстроить новую политику управления. Мне не хватает матчасти, профессионального образования. Заниматься самообразованием — это одно, а учиться под руководством специалистов — совсем другое.

Я хочу получить новые знания, чтобы разработать интегральную модель предприятия, чтобы им можно было эффективно управлять даже в условиях крупных перемен. Как реагировать в случае мелких изменений, таких как аварии, нам понятно — для таких

происшествий прописаны все регламенты. Закрыли движение, поехали по обходному пути. А иногда случаются масштабные перемены — реорганизация, переход на беспилотный транспорт и бескондукторную систему. Например, при вводе в эксплуатацию инновационного подвижного состава — «умных» трамваев с элементами искусственного интеллекта и троллейбусов с увеличенным автономным ходом — мы подготовили персонал, актуализировали программы подготовки работников и обновили карты технического обслуживания.

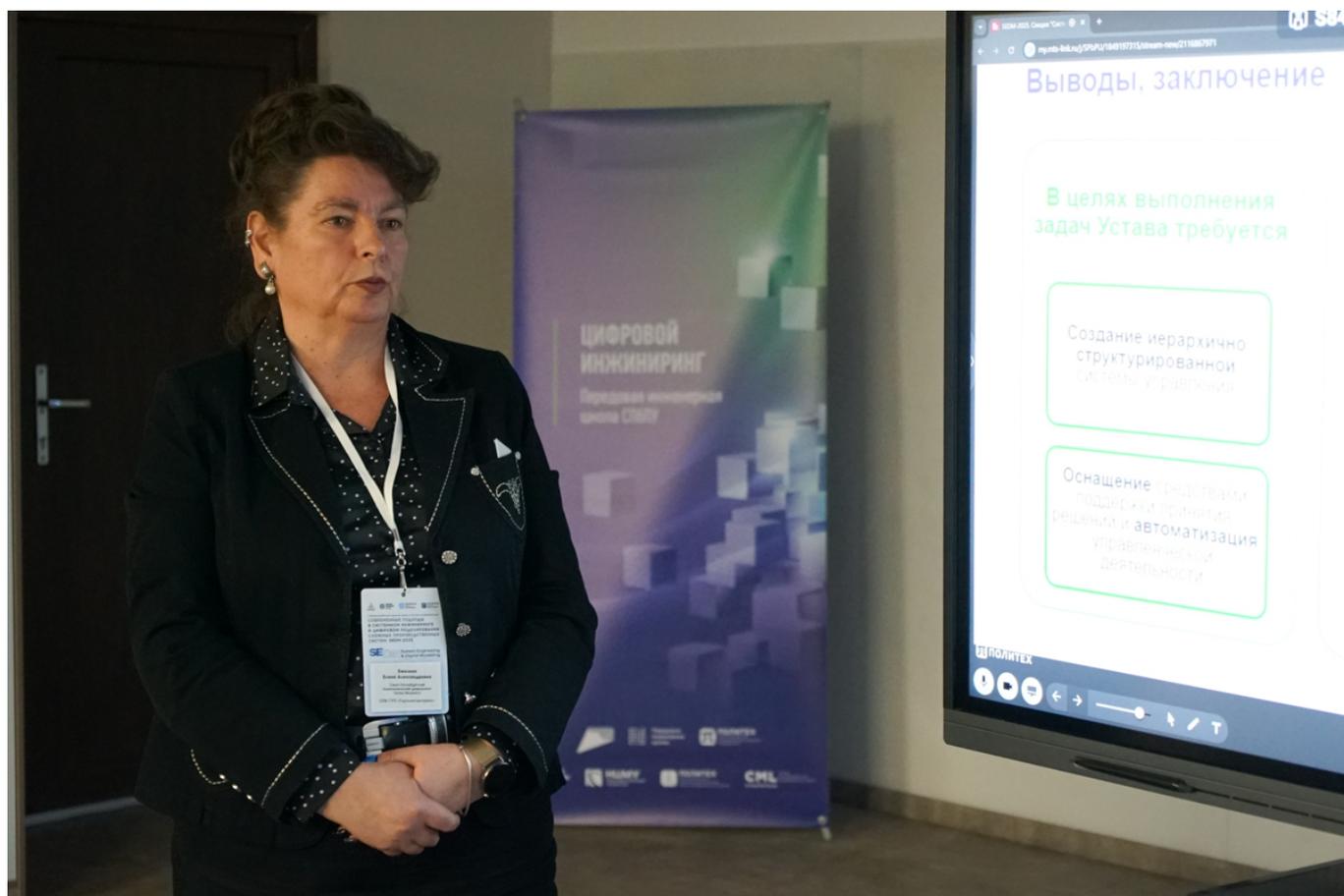
У меня есть идея создать такую структуру, чтобы механизм внедрения масштабных преобразований проходил по установленному заранее алгоритму. Руководство Горэлектротранса одобрило стратегию развития предприятия в этом направлении.

— Как вам помогает в работе теория интегральных моделей?

— Основное внимание в интегральных моделях управления организацией уделяется проблеме совершенствования организационной структуры. Нужно уточнить функции подразделений, определить права и обязанности сотрудников, устранить многоступенчатость и дублирование функций. Очень важно определить взаимосвязи между подразделениями и распределить между ними права и ответственность. Я провела анализ организационной структуры Горэлектротранса и поняла, что сейчас в системе управления перевозками пассажиров на оперативном уровне отсутствует централизованное диспетчерское управление. Это приводит к проблемам во взаимодействии между различными подразделениями и группами, а также ограничению управления в случае аварийных ситуаций.

В своём докладе на недавней конференции SEDM-2025 я представила проект создания единой дежурно-диспетчерской службы, которая может стать инструментом автоматизации управления перевозками. Я считаю, что создание такого подразделения — один из первых шагов на пути к созданию оптимальной организационной структуры.

В планах дальнейшей работы — создание автоматизированного управления всем суточным циклом предприятия как на оперативном, так и на стратегическом уровне. Пока я только начинаю разрабатывать этот проект и предлагаю небольшие, точечные улучшения. Для разработки интегральной модели управления всем предприятием, конечно, требуется более масштабное исследование.



— Что вам нравится в обучении в ПИШ больше всего?

— Мой новый кумир — Марина Болсуновская, заведующая Лабораторией «Промышленные системы потоковой обработки данных» ПИШ СПбПУ, научный руководитель программы «Системный и цифровой инжиниринг в высокотехнологичных отраслях промышленности». Когда приходишь на новое место, работу или учёбу, очень важно правильно войти в систему, в коллектив. Очень много зависит от наставника. Марина Владимировна стала нашим главным старшим товарищем. Она показала нам новый уровень научного знания, задала тон основному курсу обучения, а также помогла практически во всех направлениях нашей новой деятельности — от научной до бытовой. Но самое главное, что Марина Владимировна — настоящий учёный и преподаватель, искренне заинтересованный в наших успехах. Она видит потенциал каждого своего студента и помогает развивать его, создавая условия для личностного роста и профессионального развития.

Также хотелось бы отметить курс Светланы Широковой «Технологии разработки программно-информационных систем на предприятии». Мне близки и понятны темы курса и проблемы, о которых рассказывает преподаватель. Но Светлана Владимировна также говорит о методиках, которые мне совершенно не знакомы. Так что курс очень интересный.

Георгий Васильянов на курсе «Математические модели технических объектов

управления» легко и доступно рассказывал сложные вещи про робототехнику. Хотя, несмотря на лёгкость изложения, послаблений не было, спрашивал он с нас строго.

Я учусь в ПИШ, потому что у меня есть мотивация — узнать изнутри, что такое системный инжиниринг. То, чему я учусь, помогает мне выполнять задачи на моём предприятии. Просто «корочка» как таковая мне не нужна.