

СЕКЦИЯ №4

ДОКЛАДЫ

УДК 656.25.078.117

Удербеков Бахыт Исаевич

ПОДГОТОВКА КАДРОВ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ В АО «НК «КТЖ»

В деле обеспечения безопасности движения поездов важное место занимает квалификация сотрудников железнодорожного транспорта. Повышение квалификации — это непрерывный цикл обучения основам и новым методикам, чередующийся с накоплением практического опыта и его анализом. Отдельные элементы этого замкнутого цикла не могут дать удовлетворительный результат в долгосрочной перспективе.

Теоретические знания полученные в учебных заведениях должны проходить «обкатку» в практических условиях, а практики должны на системной основе повышать уровень квалификации в учебных центрах, обеспечивая накопление практического опыта. Важно, чтобы в этом цикле были задействованы не только рабочие специальности железной дороги, но и инженеры, менеджеры разных уровней, а также научные работники и педагоги.

Сегодня, в АО «НК «КТЖ» трудятся очень много грамотных специалистов, прошедших обучение основам управления, в том числе и в зарубежных вузах. На производстве такие специалисты имеют большой потенциал и готовы внедрять самые передовые мировые методики ведения дел, но сталкиваются с проблемой выраженной в отсутствии «отклика» от непосредственных исполнителей.

Опыт работы в системе АО «НК «КТЖ» показывает, что из года в год уровень квалификации непосредственных исполнителей в сфере инфраструктуры магистральных сетей повышается не в достаточном темпе и не поспевает за уровнем квалификации руководящих сотрудников. Такая ситуация влияет на качество внедрения современных технологий и методов, которые направлены на обеспечение безопасности движения поездов.

Об этом свидетельствуют материалы разбора многочисленных фактов внештатных ситуаций, браков в поездной и маневровой работе, а также в ходе строительства новых железнодорожных участков.

Причины снижения уровня профессионализма лежат в качественном решении следующих задач:

- Профессиональная ориентация молодежи;
- Создание мотивационной базы в выборе профессии;
- Повышение социального статус железнодорожной профессии, её престижности в обществе;
- Улучшение имиджа профессии, в том числе популяризация историй жизни и труда выдающихся личностей;
- Повешение качества учебного процесса для всех уровней сотрудников;
- Баланс рабочих и управляющих специальностей;
- Создание благоприятной среды для внедрения новых технологий.

По каждому из этих составляющих можно написать научные труды, но это оставим науке и потомкам.

Ряд данных задач, могут быть решены кадровыми службами и службами по связи с общественностью, так как именно HR-менеджерам и PR-менеджерам проводятся работы по созданию имиджа железнодорожника.

В профессиональном жаргоне можно встретить термин «путеец», который относится к специалисту железной дороги связанному со строительством и эксплуатацией железных дорог.

Профессия железнодорожника, «путейца» мною была выбрана благодаря моему отцу путейцу строителю «Турксиба». С детства я был окружен железной дорогой, все разговоры в доме были о железной дороге или железнодорожниках, но решающее значение сыграла книга Сабита Муканова «Сары-Аркаға саяхат», которую я прочитал в школьные годы. Целая глава данного произведения, посвящена моему земляку орденоносцу, строителю «Турксиба» товарищу Байкену Иманалы. Великий писатель, подружившись с путейцем - обходчиком написал о нем в рассказе «Жолшы ата».

Сейчас я понимаю, что прочитанная в детстве книга, стала моим ориентиром при выборе профессии, не легкой и не престижной, но профессии желанной. А есть ли у современной молодежи такая профессиональная ориентация? Есть ли герои, которые собственным примером увлекают на совершение трудовых подвигов? Создание таких художественных, документальных произведений в различных жанрах искусства, в том числе кино, сериалы, видеоигры, ток-шоу значительно облегчит задачу привлечения новых железнодорожников по призванию. Случайные люди в отрасли будут и это неизбежно, но даже небольшая часть энтузиастов может повлиять на качество выполняемых работ и качество предоставляемых услуг.

Было бы здорово, если PR менеджеры для повышения престижности железнодорожной профессии и создания качественного контента шире пользовались достижениями современной медиа-индустрии.

Для создания положительного образа железнодорожника-путейца есть прекрасные примеры в лице известных инженеров — как Нагманов Кажымурат Ибраевич, отец и сын Омаровы. Благодаря дальновидности и настойчивости Жумагали Омарова был создан первый железнодорожный ВУЗ в Казахстане, а Амангельды Жумагалиевич Омаров ныне руководит ВУЗом, где готовятся будущие кадры для железной дороги.

Казахстанским железным дорогам есть чем и кем гордится, есть достижения и есть герои. Железная дорога — это неисчерпаемый источник событий, которые могли бы быть положены основанием для любого жанра. По мотивам реальных событий прошедших и происходящих на железной дороге можно снимать детективы, комедии, ужасы, а в некоторых регионах и научную фантастику.

Мы должны дать шанс будущему поколению прийти в профессию добровольно, мечтая о ней с самого детства. Наши родители такой шанс нам дали...

АО «НК «КТЖ» участник национальной программы «Цифровой Казахстан» и осуществляет преобразование традиционной железнодорожной системы с использованием прорывных технологий и возможностей, которые повысят производительность труда и приведут к росту капитализации. В рамках программы реализуется «Цифровая трансформация», которая для железной дороги имеет исключительно важную роль и нацелена на повышение безопасности движения поездов. Много сделано в части программного комплекса «АСУ-Магистраль», особенно в сфере диагностики пути. Железная дорога совместно с АО «Транстелеком» создало современную диагностическую инфраструктуру и провела масштабную работу по переподготовке высококвалифицированных кадров. На этом примере виден образ современного сотрудника железной дороги, которого ожидает инфраструктура АО «НК «КТЖ». Современный железнодорожник – это инженер, уверенный пользователь гаджетов и программных комплексов, владеет двумя-тремя языками, знаком с основами программирования. Как Вы видите, современная железная дорога — это не только

логистика и строительство, но и IT (ай-ти) компания, и с каждым годом доля для цифровизации и автоматизации увеличивается.

Общая эксплуатационная длина железнодорожной сети АО «НК «КТЖ» в 2021 году составили 16 062,7 км¹. Для контроля качества пути и своевременного выявления дефектов, в парке диагностических средств АО «НК «КТЖ» находятся: мобильные диагностические комплексы — рисунок 1; путеизмерительные и дефектоскопные вагоны — рисунок 2; съемные дефектоскопные тележки — рисунок 3. В среднем за один год мобильными диагностическими средствами проверяется около 400 000 км. железнодорожного пути, что чуть больше чем среднее расстояние между центрами Земли и Луны — 384 467 км.

Результаты применения диагностических средств в 2020-2021 годах показали высокую эффективность «мобильного диагностического комплекса» (далее МДК), рисунок 4. Значительное увеличение протяженности проверенных путей стало возможным благодаря применению МДК, которые движутся в составе регулярных поездов и все работы производят в автоматическом режиме. Также очень важным результатом применения МДК, является формирование огромного массива оцифрованной информации о состоянии пути, который является неисчерпаемым источником данных для анализа. Применение современных подходов в обработке таких массивов, так называемые «Биг Дата» (англ. big data) позволит перейти от анализа постфактум к прогнозной аналитике. Но для таких инструментов, как вы понимаете, нужны специалисты соответственного уровня. АО «НК «КТЖ» обладает большим потенциалом, который может быть раскрыт специалистами в области информационных технологий, искусственного интеллекта, машинного обучения. В народном хозяйстве не так много отраслей и компаний, которые действительно интересны для больших специалистов области IT (ай-ти).

У многих молодых людей железная дорога ассоциируется с примитивной работой и примитивными инструментами, и это скорее всего наше объективное упущение, но я верю, что системная работы педагогов, кадровиков и пиарщиков преодолеют этот ситуацию.



Рисунок 1 - Мобильный диагностический комплекс

1 Отчет МЖС 1 полугодия 2021 на ПС 29.07.2021. <https://www.railways.kz/img/8e1a9f55-264c-4b37-8ed6-305097fed6fb.pptx>



Рисунок 2 - Путеизмерительный дефектоскопный вагон



Рисунок 3 - Съемная дефектоскопная тележка

В заключении, от лица ветеранов АО «НК «КТЖ» хочу выразить надежду, что транспортные ВУЗы преуспеют в деле подготовки актуальных «путейских» кадров.

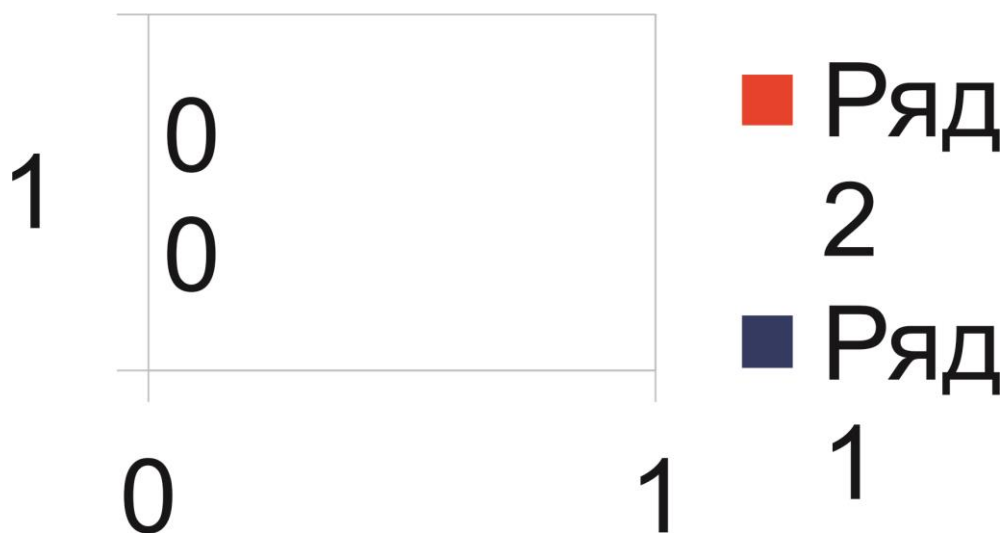


Рисунок 4 - Применение диагностических средств