

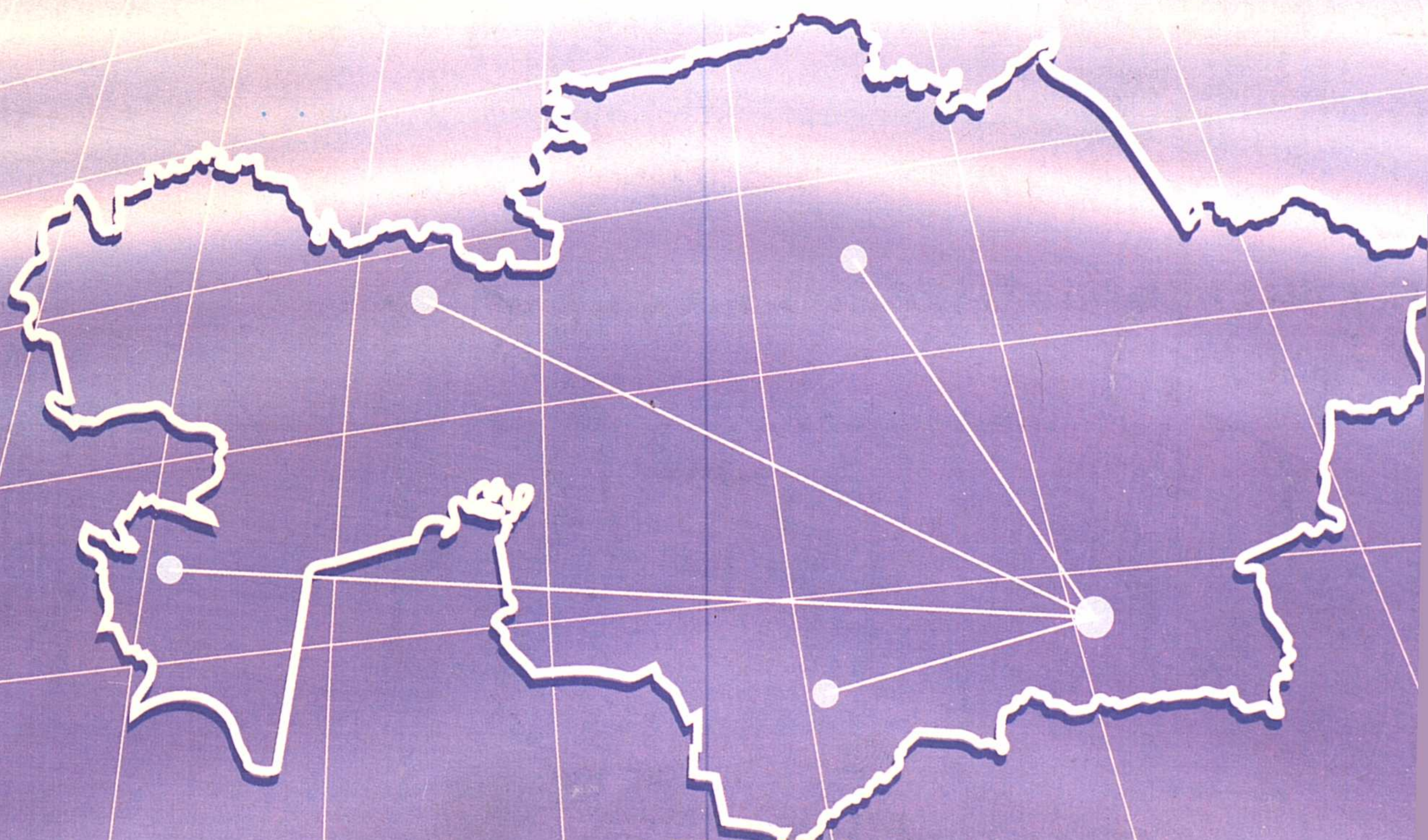
656.2
НЗУ



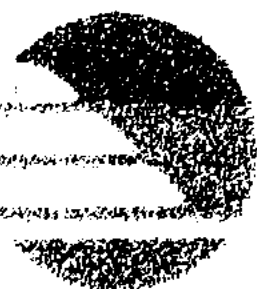
«НАЦИОНАЛЬНАЯ КОМПАНИЯ «ҚАЗАҚСТАН ТЕМІР ЖОЛЫ»
АССОЦИАЦИЯ ВУЗОВ РК
КАЗАХСКАЯ АКАДЕМИЯ ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ
ИМ. М.ТЫНЫШПАЕВА

МАТЕРИАЛЫ
МЕЖДУНАРОДНОЙ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ
КОНФЕРЕНЦИИ
«НАУКА И ИННОВАЦИИ
НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ
ТРАНСПОРТЕ»

ТОМ 1



АЛМАТЫ
2007



**«ҚАЗАҚСТАН ТЕМІР ЖОЛЫ» ҰЛТТЫҚ КОМПАНИЯСЫ»
АКЦИОНЕРЛІК ҚОҒАМЫ**

ҚР ЖОҒАРЫ ОҚУ ОРЫНДАРЫ АССОЦИАЦИЯСЫ

**«М. ТЫНЫШПАЕВ АТЫНДАҒЫ
ҚАЗАҚ КӨЛК ЖӘНЕ КОММУНИКАЦИЯЛАР АКАДЕМИЯСЫ»
АКЦИОНЕРЛІК ҚОҒАМЫ**

«ТЕМІР ЖОЛ КӨЛІГІНДЕГІ ҒЫЛЫМ ЖӘНЕ ИННОВАЦИЯЛАР»

**ХАЛЫҚАРАЛЫҚ ҒЫЛЫМИ-ТӘЖІРИБЕЛІК
КОНФЕРЕНЦИЯСЫНЫҢ**

МАТЕРИАЛДАРЫ

1 ТОМ

**АЛМАТЫ
2007**

ББК 39.20-06

Н 34

Редакция алқасы:

С.А. Алпысбаев – бас редактор, Р.Қ. Сатова – бас редактордың орынбасары, редколлегияның мүшелері: В.З. Васильев, Н.К. Исингарин, Э.П. Исаенко, С.М. Біттібаев, Е.А. Исаханов, М.А. Кобдиқов, С.Е. Бекжанова, Е.Е. Қарсыбаев, В.Г. Солоненко, М.С. Кульгельдинов, Б.А. Белгібаев, Е.Т. Әуесбаев, М.Д. Зальцман, Н.М. Махметова, С.Х. Достанова, Т.Д. Абаканов, М.Б. Имандосова, Т.К. Қойшиев, Ш.Б. Биттеев, И.Т. Өтепбергенов, Н.Т. Смағұлова, Т.Б. Баяхметов, Н.Н. Ыбрышев, А.А. Истаева, С.К. Мырзалы, А.Д. Мұстапаева.

Н 34 Темір жол көлігіндегі ғылым және инновациялар. Халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференциясының материалдары. 6-7 желтоқсан. – Алматы: ҚазККА, 2007. Т. 1. – 254 б.: ил. 52.

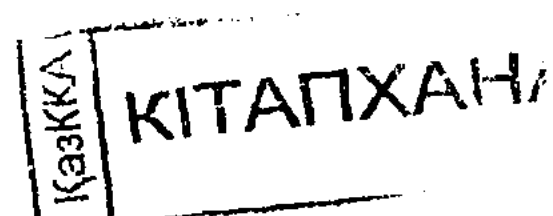
ISBN 978-601-207-024-8

Мақалаларда көліктің, көлік инфрақұрылымының даму, көлік дәліздерінің қалыптасу, көлік коммуникациялық кешені үшін мамандар дайындау мәселелері, сонымен қатар мемлекет ішінде және мемлекеттер арасында үйлесімді және ұтымды көлік байланыстарының даму келешектері, көліктік жүйенің интеграциясы және техникалық дамытуы қарастырылған.

Ғылыми және инженерлі-техникалық қызметкерлеріне, көлік және техникалық жоғары оқу орындарының студенттері мен оқытушыларына, аспиранттарына, көлік саласындағы кәсіпорындар мен ұйымдардың жетекшілері мен мамандарына арналған.

ББК 39.20-06

ISBN 978-601-207-024-8 –Т.1
978-601-207-028-6



«М. Тынышпаев атындағы
Қазақ көлік және коммуникациялар
академиясы» АҚ, 2007



АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«НАЦИОНАЛЬНАЯ КОМПАНИЯ «ҚАЗАҚСТАН ТЕМІР ЖОЛЫ»
АССОЦИАЦИЯ ВУЗОВ РК
АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«КАЗАХСКАЯ АКАДЕМИЯ ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ
ИМ. М.ТЫНЬШПАЕВА»

МАТЕРИАЛЫ
МЕЖДУНАРОДНОЙ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ
КОНФЕРЕНЦИИ
«НАУКА И ИННОВАЦИИ
НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ
ТРАНСПОРТЕ»

ТОМ 1

АЛМАТЫ
2007

ББК 39.20-06

Н 34

Редакционная коллегия:

С.А. Алпысбаев – главный редактор, Р.К. Сатова – заместитель главного редактора, члены редколлегии: В.З. Васильев, Н.К. Исингарин, Э.П. Исаенко, С.М. Биттибаев, Е.А. Исаханов, М.А. Кобдинов, С.Е. Бекжанова, Е.Е. Карсыбаев, В.Г. Солоненко, М.С. Кульгельдинов, Б.А. Бельгибаев, Е.Т. Ауесбаев, М.Д. Зальцман, Н.М. Махметова, С.Х. Достанова, Т.Д. Абаканов, М.Б. Имандосова, Т.К. Койшиев, Ш.Б. Биттеев, И.Т. Утепбергенов, Н.Т. Смагулова, Т.Б. Баяхметов, Н.Н. Ибришев, А.А. Истаева, С.К. Мырзалы, А.Д. Мустапаева.

Н 34 Наука и инновации на железнодорожном транспорте. Материалы международной научно-практической конференции. 6-7 декабря. – Алматы: КазАТК, 2007. Т. 1. – 254 с.: ил. 52.

ISBN 978-601-207-024-8

В статьях рассмотрены проблемы развития транспорта, транспортной инфраструктуры, формирования транспортных коридоров, подготовки кадров для транспортно-коммуникационного комплекса, а также перспективы развития гармоничных и благоприятных внутри- и межгосударственных транспортных связей, вопросы технического развития и интеграции транспортных систем.

Предназначены для широкого круга научных и инженерно-технических работников, аспирантов и студентов транспортных и технических вузов, руководителей и специалистов транспортных предприятий и организаций.

ББК 39.20-06

ISBN 978-601-207-024-8 –Т.1
978-601-207-028-6

АО «Казахская академия
транспорта и коммуникаций
им. М. Тынышпаева», 2007

Вступительное слово

Президента-Ректора Акционерного Общества
«Казахская академия транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева»,
доктора экономических наук -
СЕРИКА АЙТАХЫНОВИЧА АЛПЫСБАЕВА
на открытии Инновационно-инвестиционного форума
«Наука и инновации на железнодорожном транспорте»

Құрметті Форумға қатысушылар және қонақтар!

Дүниежүзілік қауымдастық ғылым, жаңа техника, үздік технологиялар өркениетті және дамыған мемлекеттің анықтаушы критерийлері болып табылатын үшінші мыңжылдыққа аяқ басты. Қазақстан Республикасының 2010 жылға дейін білім беруді дамытудың мемлекеттік бағдарламасында: экономиканың барлық салалары үшін жоғары білікті және бәсекеге қабілетті кадрлар дайындау; дүниежүзілік білім беру кеңістігіне интеграциялану; білім беру процесін ғылыми қамтамасыз етуді жетілдіру; ғылым мен өндірістің интеграциясы; білім беру саласында ғылыми және инновациялық іс әрекетті белсендендіру негізгі міндеттер ретінде анықталуы да кездейсоқ емес.

Уважаемые участники и гости Форума!

Мировое сообщество вступило в третье тысячелетие, в котором определяющими критериями цивилизованного и развитого государства являются наука, новая техника, передовые технологии. Не случайно основными задачами государственной программы развития образования Республики Казахстан до 2010 года являются: подготовка высококвалифицированных и конкурентоспособных кадров для всех отраслей экономики; интеграция в мировое образовательное пространство; совершенствование научного обеспечения образовательного процесса; интеграция науки и производства; активизация научной и инновационной деятельности в сфере образования.

Особое место в решении этих задач отводится одному из крупнейших вузов страны – нашей академии транспорта и коммуникаций имени М. Тынышпаева, важнейшими направлениями деятельности которой являются подготовка квалифицированных кадров для транспортно-коммуникационного комплекса республики, участие в прогнозировании, развитии и реализации приоритетных направлений науки и техники в области транспорта и коммуникаций.

За последние пять лет произошли существенные изменения в развитии академии, акционером которой является АО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы».

Академия вновь вошла в состав транспортной отрасли, занимающей ключевые позиции в становлении конкурентоспособной отечественной экономики.

Новый статус академии, по сути дела, означает начало нового этапа в ее развитии, этапа приобщения будущих специалистов к процессу реформирования транспортных предприятий. Так что в выигрыше оказались две стороны – и преподаватели, и студенты. Без преувеличения могу констатировать, что коллектив дорожит вниманием и заботой своих акционеров.

В нашей академии большое внимание уделяется научно-исследовательским работам в транспортной отрасли РК. Значительным успехом коллектива следует рассматривать заказ Национальной компании «Қазақстан темір жолы» на разработку технико-экономического обоснования строительства Трансказахстанской железнодорожной магистрали европейской колеи протяженностью более 3 тысяч км от станции Достык до морской столицы Актау, или другими словами – от государственной границы с Китаем до государственной границы с Туркменистаном через Алматинскую, Восточно-Казахстанскую, Карагандинскую, Кызылординскую, Ақтобенскую и Мангистаускую области, а также технико-экономическое обоснование строительства железнодорожной магистрали от станции Корғас до станции Жетыген протяженностью 298 км.

Если обратимся к истории, то вспомним, что в середине 20 века, а точнее в 1950 году, Транссибирская магистраль соединилась с Туркестано-Сибирской и образовалась первая меридианная линия, прошедшая через всю территорию республики – Трансказахстанская железнодорожная магистраль Петропавловск-Кокчетав-Акмолинск-Караганда-Шу.

Как известно, с середины 50-х годов уделяется большое внимание развитию экономических связей с Китайской Народной Республикой. В 1959 году был построен участок Актогай-Дружба, в результате чего произошедшая в сентябре 1990 года стыковка железных дорог, образовала пограничный переход, соединивший казахстанскую станцию Дружба с китайской станцией Алашанькоу. Через год по нему было открыто движение грузовых составов – так заработал северный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали.

Теперь в повестке дня – воплощение уникальных транспортно-транзитных возможностей Казахстана в XXI веке.

Справедливо подчеркнуто в книге Президента Республики Казахстан Н.А.Назарбаева «Критическое десятилетие»: «...каждое государство, каждый социум сами должны определяться в выборе своего пути и выработать свою собственную схему максимальной интернационализации своей политико-общественной жизни и интеграции экономической сферы в единое мировое пространство».

Вселяет уверенность в нас долговременная стратегия Национальной компании «Қазақстан темір жолы»: динамичное развитие транспортной отрасли, требующая создания мощных транспортных комплексов с современным техническим и интеллектуальным потенциалом, обеспечивающая внутри- и внешнегосударственные транспортно-экономические связи. Поэтому для коллектива нашей Академии стратегическим ориентиром является формирование личности, которая самостоятельно развивается, анализирует и использует информационно-интеллектуальные ресурсы, генерирует идеи и успешно самореализовывается в условиях быстроизменяющегося мира.

Одним словом, транспортные предприятия ждут от нас конкурентоспособных специалистов новой формации, знающих новейшие технологии, думающих по-новому, владеющих современными методами управления, которые смогут превратить Казахстан в мировую державу.

Для этого следует создать динамическую систему повышения квалификации и переподготовки специалистов транспорта через центры развития образования, в кооперации с ведущими международными научными и образовательными организациями.

Научно-инженерная общественность проявила огромный интерес к первому инновационно-инвестиционному форуму, проходящему в нашей Академии, широко представленному руководством, учеными, инженерами и специалистами Национальной компании «Қазақстан темір жолы», Акционерных обществ «Кедентранссервис», «Пассажирские перевозки», «Казтранссервис», «Казгипрожелдортранс», ведущих проектных и научно-исследовательских организаций транспортно-коммуникационного комплекса Республики Казахстан, транспортных вузов России, Узбекистана, Киргизии.

Интерес к сегодняшнему форуму проявили ученые и специалисты транспорта Ташкента, Бишкека, Москвы, Санкт-Петербурга, Новосибирска, Нижнего Новгорода, Омска.

Мы возлагаем большие надежды на этот форум, итоги которого должны способствовать воплощению представленных технико-технологических проектов для транспортной отрасли Казахстана.

Құрметті Форумға қатысушылар және қонақтар!

«Темір жол келігіндегі ғылым және инновациялар» инновациялық – инвестициялық форумын ашық деп жариялаймын!

Форумға қатысушыларға және қонақтарға табысты жұмыс және ғылыми жетістіктер тілеймін!

Уважаемые гости, участники Форума!

Разрешите инновационно-инвестиционный форум «Наука и инновации на железнодорожном транспорте» считать открытым!

Желаю участникам и гостям успешной работы и научных свершений!

Таласпеков К.С. – к.э.н., главный инженер АО «НК «КТЖ» (Казахстан, Астана)

СВЯЗЬ НАУКИ И ПРОИЗВОДСТВА

На протяжении последнего ряда лет Казахстан демонстрирует высокие темпы экономического и социального развития среди стран постсоветского пространства.

Это результат смелой, дальновидной и научно - обоснованной политики, которую проводит в жизнь Глава государства Нурсултан Назарбаев. Четкие и ясные программы развития во всех сферах жизни народа сформулированы в Стратегии «Казахстан-2030» и в ежегодных Посланиях Президента страны народу. Ключевые положения важнейших инициатив последнего времени – вступление Казахстана во Всемирную торговую организацию, Стратегия индустриально-инновационного развития и Стратегия вхождения Казахстана в число пятидесяти наиболее конкурентоспособных стран мира.

За десять лет реализации Стратегии «Казахстан-2030» транспортная отрасль сделала значительный рывок в своем развитии, что способствовало ускоренному экономическому росту и ознаменовалось увеличением объемов перевозок: грузов – в три раза; пассажиров – в четыре раза.

В ежегодном послании Президента страны «Новый Казахстан в новом мире» одним из направлений нашей внутренней политики определено создание современной стратегической инфраструктуры в соответствии с транспортной стратегией Республики Казахстан, где развитие железнодорожной отрасли происходит на основе государственно-частного партнерства, что является новым подходом в управлении экономикой. В современном понимании хозяйственное партнерство государства и частного сектора - это организационный альянс между государством и частным бизнесом в целях реализации масштабных, национальных и международных, общественно значимых проектов в развитии важных стратегических отраслей промышленности и внедрении научно-исследовательских опытно конструкторских разработок.

В Республике Казахстан наработан огромный потенциал для реализации поставленных задач, учитывая стремительно развивающуюся экономику и наличие соответствующих ресурсов, не только сырьевой базы, но и новые научные знания и технологии.

Участие Казахстана в формировании международной транспортной системы, приобретает сегодня особую актуальность в силу его геополитического положения, экономического потенциала и исторических традиций.

Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года, утвержденная Главой Государства 11 апреля текущего года, имеет межгосударственное значение в формировании транспортной сети по направлениям Восток-Запад и Север-Юг, и предусматривает дальнейшее развитие железнодорожного транспорта, являющегося основой транспортной инфраструктуры, на долю которого в Казахстане приходится свыше 70 процентов грузовых и болес 60 процентов пассажирских перевозок.

Стратегией предусмотрена реализация ряда крупных инфраструктурных проектов. Это реализация таких проектов в области железнодорожного транспорта, как

строительство более 1600 км новых железнодорожных линий (Бейнеу-Жезказган, Хоргос-Сарыозек, Мангышлак-Баутина и Ералиево-Курык), электрификация наиболее грузонапряженных участков железнодорожной сети транзитных коридоров.

Так электрификация участка Макат-Кандагач предполагает увеличение объема перевозимых груза на 21%; Алматы-Актогай - на 17%; Достык-Актогай - на 55%; по участку Актогай-Моинты, предполагаемый объем перевозок к 2015 году может составить до 25 млн. тонн в год.

Также следует отметить, что значительные изменения в сфере железнодорожного транспорта произошли в результате его реформирования в соответствии с Программой реструктуризации, направленной на полномасштабное обеспечение экономики Казахстана транспортными услугами и развитие транзитного потенциала нашей страны.

Развитие транзитного потенциала Казахстана можно рассматривать в двух направлениях – региональном и трансконтинентальном. Региональный транзитный потенциал Казахстана достаточно высок, так как основной грузопоток большинства стран Центральной Азии, Российской Федерации и Балтии на Китайскую Народную Республику проходят по его территории.

Развитие перевозок в направлении КНР предполагает адекватное развитие международных пограничных переходов. Для достижения провозной и пропускной способности станции Достык и участка Актогай-Достык разработана комплексная Программа по дальнейшему развитию международного пограничного перехода Достык на 2006–2011 годы. Также на межгосударственном уровне принято решение по открытию второго международного пограничного железнодорожного перехода со строительством станции Коргас пропускной способностью до 25 миллионов тонн и последующим строительством железнодорожной линии протяженностью 235 км, которая позволит обеспечить транзит грузов по кратчайшим маршрутам.

В этом году в рамках Казахстанской кластерной инициативы в г. Алматы открыт первый транспортно-логистический центр соответствующий международным стандартам с производственной мощностью по переработке до 60 тыс. контейнеров в год.

Повысить эффективность организации перевозки грузов железнодорожным транспортом позволит совершенствование управления логистическими подходами при развитии контейнерных перевозок. На сегодня контейнерные поезда регулярно курсируют из Юго-Восточной Азии, Китая в Казахстан и далее в страны Центральной Азии и порты. За текущий год было организовано 752 контейнерных поезда в международном сообщении, в том числе транзитом - 64 поезда. Следует отметить, что по сравнению с прошлым годам грузовой поток контейнерных перевозок увеличился на 217 контейнерных поездов. В следующем году ожидается увеличение грузового потока в контейнерных перевозках на 40 процентов.

Осуществление трансконтинентальных перевозок во многом зависит от развития пролегающих по территории республики транспортных коридоров и их ответвлений. В настоящее время по территории Казахстана проходит 5 международных транспортных коридоров, основным из которых является международный транспортный коридор Север-Юг, соединяющий страны Северной и Западной Европы с Персидским заливом и Индией. Развитие коридора Север-Юг соответствуют не только национальным интересам Казахстана, но также и других стран-участниц коридора.

Международный транспортный коридор Восток-Запад позволяет расширить использование транзитного потенциала железнодорожных и автомобильных дорог, пролегающих по территории развивающегося Западного Казахстана. Коридор делает оптимальным проект Узень-Казанджик по совместному строительству с Туркменистаном железнодорожной ветки протяженностью 135 км в границах Казахстана, вдоль восточного побережья Каспийского моря.

Реализация инфраструктурных проектов по строительству новых железных дорог

Мангышлак-Баутино протяженностью 135,1 км и Ералиево-Курык протяженностью 14,4 км позволит решать задачи по обеспечению растущих потребностей нефтегазового сектора региона в транспортных услугах по транспортировке казахстанской нефти на внешний рынок.

В условиях развития конкуренции на транспортном рынке перед АО «НК «Казахстан темир жолы» (далее – АО «НК «КТЖ») стоят ответственные задачи, направленные на обеспечение полного и оптимального удовлетворения потребностей страны в перевозках пассажиров и грузов. В этой связи, а также для устранения накопившегося износа основных средств железнодорожного транспорта и для выполнения стратегической миссии в обеспечении ежегодно растущих потребностей экономики в железнодорожных перевозках Компании только до 2012 года необходимо вложить в развитие магистральной сети более 500 млрд тенге, приобрести более 30000 вагонов и более 700 локомотивов, проложить 5000 км волоконно-оптической линии связи.

Особого внимания требует сегодня обновление и модернизация парка подвижного состава.

Не секрет, что Компания испытывает дефицит вагонов, а средний износ собственного инвентарного парка вагонов достиг сегодня критической отметки (71,4%). Учитывая реальные инвестиционные возможности Компании, и современные рыночные тенденции, дефицит вагонов к 2015 году, без принятия адекватных мер, составит более 30 тыс. ед.

Следует отметить, что аналогичная ситуация наблюдается также в России и Украине. Следовательно, массовое выбытие грузовых вагонов по сроку службы во всех этих странах не позволяет нам надеяться на восполнение дефицита рабочего парка за счёт помощи соседних железнодорожных администраций, вынужденных все ресурсы бросить на обновление собственного парка вагонов.

При этом мощности российских вагоностроительных заводов, традиционно являющихся основным поставщиком железных дорог всего постсоветского пространства, в том числе и Казахстана, уже не успевают удовлетворять потребностям рынка.

Необходимо иметь ввиду также наличие новых требований, предъявляемых сегодня к техническому состоянию и комфортности вагонов, которые не всегда в состоянии удовлетворить традиционные поставщики.

Это означает, что для выравнивания ситуации необходимо развивать отечественные мощности по вагоностроению на существующих промышленных площадях. Сегодня существует ряд проектов по созданию отечественных вагоностроительных заводов, такие как: совместное предприятие на базе ТОО «Таман» г. Экибастуз с участием АО «Вагоностроительной компанией Мордовии», ТОО «Ремонтная корпорация «Камкор» и АО «Казтеміртранс»; АО «ЗИКСТО» г. Петропавловск.

Организация производства отечественного вагоностроения вызовет необходимость в организации новых видов производств по выпуску комплектующих и запасных частей для вагонов отечественными товаропроизводителями. На данный момент основным поставщиком запасных частей для нужд Компании являются Российская Федерация и Украина. Потребности в запасных частях для ремонта вагонов, учитывая износ парка, постоянно растет, при этом доля импортируемой продукции составляет 84%, а доля отечественных товаропроизводителей – всего 16%.

В рамках реализации программы импортозамещения, на базе АО «Востокмашзавод» г. Усть-Каменогорск реализуется проект производства по выпуску боковой рамы, надрессорной балки и автосцепки методом вакуумно-пленочное формовки на оборудовании концерна «Вагнер Синто». Данный проект позволит обеспечить потребности железной дороги РК запасными частями, а также уйти от

импорта данной продукции и связанными с этим проблемами.

Вопросы локомотивостроения, с учетом возраста локомотивов, их технического состояния и возрастающих технических требований к тяговому подвижному составу также сегодня актуальны, как никогда.

В настоящее время в странах СНГ отсутствует серийный выпуск магистральных локомотив с асинхронным тяговым двигателем группы АС-АС, тогда как в странах дальнего зарубежья наработан большой опыт в этом вопросе.

Реализация проекта строительства завода по сборке локомотивов серии Evolution в Казахстане, совместно с компанией «General Electric», имеющей большой опыт на мировом рынке, позволит улучшить ситуацию с обновлением парка и улучшением технико-экономических показателей тягового подвижного состава.

В настоящее время реализуется проект модернизации локомотивов на базе ВЛ-80, разработанный нашими учеными-производственниками и специалистами. Это принципиально новая разработка, предполагающая значительное улучшение ходовых и технических качеств локомотивов. В настоящее время модернизированный локомотив проходит эксплуатационные испытания на сети железных дорог Республики Казахстан.

Освоение и выпуск комплектующих деталей для локомотивов GE и наших модернизированных локомотивов позволит провести техническую и технологическую модернизацию производства многим промышленным предприятиям Казахстана.

Сегодня свое веское слово в развитии технологий и модернизации казахстанских промышленных предприятий должна сказать именно отечественная наука.

Одним из путей реализации этой задачи является внедрение отечественных научных разработок для налаживания выпуска конкурентоспособной продукции высокого качества. Для этого необходимо уделять значительное внимание построению единого научно-производственного цикла, заключающегося в подготовке кадров высшей квалификации, проведению научных исследований, разработке новейших технологий, промышленному освоению наукоемких импортозамещающих технологий и техники, и созданию соответствующей им технологической инфраструктуры.

Казахстан обладает значительным научным потенциалом. В этой сфере действует свыше тридцати научно-исследовательских организаций, имеется ряд авторитетных школ, получивших признание мирового научного сообщества.

Поэтому возникла необходимость в создании совершенно новых механизмов развития науки путем формированием отраслевых научно-технических программ, направленных на увязку фундаментальных и прикладных исследований с производством, целью которой является получение конкурентоспособного товара по приоритетным направлениям социально-экономического развития страны.

Следует отметить, что у казахстанской науки сегодня имеются отдельные трудности. Это слабая материально-техническая база, старение и отток научных кадров, низкий уровень оплаты интеллектуального труда, слабая связь науки с производством, низкая доля общественных и частных научно-исследовательских организаций.

Тем не менее, нашими учеными осуществляются достаточно серьезные разработки, применение которых на практике по ряду причин не состоялось. В период рыночного становления и либерализации экономики затраты в крупные интеллектуальные ресурсы сами по себе не обеспечивали должной отдачи, а сами разработки оставались зачастую невостребованными. Нам до сих пор не удается до конца извлечь выгоду из собственных идей и направить ее на технологическое обновление промышленности страны.

Поэтому основной целью проведения сегодняшнего форума является выход на новый уровень взаимоотношений науки и производства, эффективного использования современных научных разработок на железнодорожном транспорте.

Одним из приоритетов технической политики АО «НК «КТЖ» на современном этапе стало обеспечение научной поддержки процессов внедрения и реализации

достижений научно-технического прогресса в технологический процесс железнодорожной отрасли.

Определены направления основных фундаментальных и поисковых исследований, по которым ожидаются в перспективе наиболее существенные результаты и достижения. Такими направлениями явились:

- повышение безопасности транспортного процесса с использованием оптимальных связей в системе «человек-машина»;
- управление и логистические системы;
- повышение надежности и долговечности подвижного состава, инженерных сооружений и верхнего строения пути. Поиск и внедрение технологий, использующих концентрированные потоки энергии для увеличения долговечности трущихся деталей;
- исследование физических процессов взаимодействия, применение новых конструкционных материалов, в том числе композиционных и негорючих;
- оценку эффективности и конкурентоспособности железнодорожного транспорта;
- новые принципы движения, виды тяги, энергоисточники и альтернативные топлива;
- разработку технологических и технических решений по уменьшению экологического воздействия железнодорожного транспорта на окружающую среду;
- разработку различных методов моделирования для исследования проблем транспорта.

Сегодня сотрудничество с научными учреждениями строится на принципах «заказчик-подрядчик», в разовом (по конкретным темам) порядке и в рамках законодательства Республики Казахстан в части осуществления государственных закупок, и все это, в комплексе, несколько сдерживает процесс использования научного потенциала для развития отрасли.

Тем не менее, это сотрудничество осуществляется, хотя, может и не в той мере, как это было бы необходимо. В качестве примера нашего сотрудничества с научными учреждениями в последнее время можно привести целый ряд тем, отработанных совместно с нашими научными партнерами, например:

«Оптимизация характеристик стали и профиля рабочей поверхности цельнокатаных колес для вагонов компании «Patentes Talgo» поездов «Тулпар» (ТОО «Институт развития транспорта»);

«Создание базы данных нормативов ремонтных работ и автоматизирований системы универсальной методики расчета себестоимости капитального и среднего ремонта пути» (Научно-исследовательский институт экономики и информатизации транспорта, телекоммуникаций);

«Разработка концепции и методики тарифообразования при осуществлении контейнерных перевозок в условиях реструктуризации ж/д транспорта РК» (АО «Казахская академия транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева»)

«Определение оптимальной системы обслуживания малодетальных участков с разработкой нормативно-технической базы по их ремонту и содержанию» и «Оптимизация эксплуатационной работы на участках тепловозной тяги Западного региона в связи с модернизацией тепловозов и сдачи в эксплуатацию железнодорожной линии Хромтау-Алтынсарино», «Проектно-изыскательская работа по внедрению автоматизированной системы коммерческого учета электроэнергии, расходуемой на тягу поездов и электрообогрев пассажирских вагонов (АСКУЭ ЦТ)» и другие темы (АО «Казахская академия транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева» совместно с ТОО «Институт развития транспорта»).

При этом наше сотрудничество хотелось бы осуществлять в более широком формате.

В первую очередь, предлагаю начать с того, что мало кто из производителей, если

сам специально не поинтересуется, обладает информацией о последних научных разработках, которые можно было бы применить в их практике. В этом вопросе хотелось бы видеть от нашей науки более активной пропаганды своих разработок, еще более широкой популяризации научных достижений с рекомендациями по их применению в той или иной отрасли экономики, в нашем случае - в железнодорожной отрасли и смежных отраслях.

Во-вторых, как нам кажется, необходимо более полно использовать потенциал наших студентов и аспирантов. Огромные усилия затрачиваются ими на разработку тех или иных проектов (дипломных, диссертаций). А кто-нибудь анализировал, насколько актуальна их тематика, можно ли применить результаты исследований, проводимых в рамках подготовки этих работ, на практике, поискать потенциальных потребителей и предложить им эти разработки? Ведь здесь двойная польза очевидна. Потребитель получает законченную разработку, которую может применить в практической деятельности, разработчик (тот же студент) может что-то заработать, как для себя, так и для ВУЗа. При этом сознание того, что он работает не на корзину, а на пользу обществу, воспитывает в наших молодых людях чувство ответственности, значимости проводимой ими работы и, в конечном итоге, положительно влияет на качество этих разработок.

Третье, самое трудное в рыночных условиях, это при организации совместных исследований найти золотую середину во взаимоотношениях, в совместном использовании имеющейся с той и другой стороны материальной базы, финансовых средств, кадрового потенциала.

Кажется, чего проще договориться в этих вопросах. Тем не менее, на практике возникает целый ряд препятствий, обусловленных где-то несовершенством законодательства, а где-то и нежеланием поступиться малым для достижения большего.

Вероятно, сегодня уже всем понятно, что в условиях жесткой конкуренции без высоких технологий, новых решений выжить невозможно. Поэтому, науке и производству друг без друга не обойтись, и наша с вами задача - как можно быстрее найти точки соприкосновения, формы такого сотрудничества, которое было бы плодотворным для всех нас - и производителей и научных работников.

В этих целях, максимально используя потенциал отраслевых научных и учебных заведений, необходимо также привлекать и материально-техническую базу существующих мощностей (лабораторного и испытательного оборудования) производственных подразделений, развивать собственную научную базу, непосредственно приближенную к производству.

Производители по достоинству оценят такое сотрудничество, при условии, что нашей наукой будут предлагаться решения, помогающие им конкурировать на нашем рынке, рынке СНГ и выходить на рынки третьих стран.

Только так можно не потерять уже накопленные знания, только так возможно подтвердить необходимость науки не только для науки, но для общества и развития экономики страны.

Исингарин Н.К. – д.э.н., - Генеральный директор ТОО «Экономтранс консалтинг» (Казахстан, Алматы)

РЕСТРУКТУРИЗАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА – АНАЛИЗ, ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Реструктуризация железнодорожного транспорта Казахстана, проведенная в 1996-2006 годах, носила пионерный характер и по многим параметрам опередила преобразования, проведенные в странах Содружества. Выполненный нами анализ

реструктуризации позволил сделать следующие основные выводы.

Первый. Железнодорожный транспорт освобожден от несвойственной, не совместимой с рыночными условиями деятельности по содержанию, ремонту, постоянному развитию и расширению социально-бытовой сферы, предоставлению коммунальных и производственно-инфраструктурных (неперевозочных) услуг населению. Основанием для таких действий стала Программа поэтапной передачи объектов социальной сферы юридических лиц местным исполнительным органам, утвержденная Постановлением правительства № 4 июля 1996 г. № 844.

Второй. В самой транспортной деятельности произведено разделение эксплуатационной (перевозочной) сферы от ремонтно-заводской. Это выполнено на основании Закона Республики Казахстан от 9 июля 1998 года № 272-1 «О естественных монополиях», по которому запрещено иметь в собственности и (или) на праве хозяйственного ведения имущество, не связанное с производством и предоставлением услуг субъекта естественных монополий, к которым отнесена железная дорога, обеспечивающая перевозки грузов и пассажиров.

Третий. Ремонтно-заводская сфера железной дороги путем организации на основе ремонтных цехов локомотивных и вагонных депо, самостоятельных предприятий в виде производственных кооперативов, товариществ с ограниченной ответственностью, акционерных обществ превращается в самостоятельную отрасль транспортного машиностроения и ремонта. К производству запасных частей и узлов транспортной техники подключились ведущие промышленные предприятия республики.

Четвертый. В основном произведено разделение сфер исполнения непосредственно перевозочного процесса от работ (услуг), сопутствующих перевозке грузов. Ответственность за организацию проведения всех операций до и после перевозки возложена на грузоотправителя и грузополучателя. Это предоставление экспедиторских услуг, выполнение погрузо-разгрузочных работ, подготовка груза к перевозке, услуги подъездных путей, мест общего пользования и другое. Данная сфера приватизирована, услуги реализуются на рыночно-конкурентных условиях деятельности субъектов транспортного бизнеса.

Пятый. Проведена большая работа по формированию рынка услуг предоставления грузовых вагонов для перевозок. Грузовой вагон стал объектом частной собственности и грузоотправитель может выбирать в каком вагоне отгружать свой груз: в инвентарном парке, собственных вагонах или вагонах оператора. Это дало возможность 40 процентов перевозок осуществлять в частных вагонах и привлечь за последние пять лет в обновление парка инвестиции в сумме около 400 млн. долларов США. Начата работа по формированию рынка услуг локомотивной тяги.

Шестой. Ведется реформирование грузового тарифа. Однако принятое ранее разделение на отдельные составляющие: плата за пользование магистральной железнодорожной сетью, организация грузовой работы (термин не точен), локомотивную и вагонную составляющие сыграло свою положительную роль, но не отражает суть требуемых финансово-экономических и ценовых преобразований, истинных затрат участников перевозочного процесса на предоставляемые ими услуги.

Седьмой. Положительную роль сыграло разделение сфер грузовых и пассажирских перевозок. Принятое с 2005 года решение о выделении государственных субсидий на пассажирские перевозки, определение социально значимых маршрутов, проведенная реструктуризация в рамках АО «Пассажирские перевозки» создали определенную базу для дальнейшего реформирования в этой сфере, привлечения частных инвестиций и предпринимательства, создания рынка услуг.

Анализ показал, что на железнодорожном транспорте проведена значительная работа по демонополизации, допуску частных предпринимателей и частных инвестиций

во многие сферы прежней транспортной деятельности и даже - в исполнение перевозочной работы. Но этот анализ показал незавершенность многих направлений реформирования, и в ближайшие годы предстоит продолжить работу с целью. В первую очередь необходимо:

1. Обеспечить институционально-правовое подтверждение сохранения технико-технологического единства деятельности по перевозкам грузов и пассажиров, действия единого перевозчика АО «НК «Қазақстан темір жолы» на переходный период. При этом АО «НК «КТЖ» выступает как холдинговая структура с прозрачностью доходов и расходов аффилированных компаний и внутренних структур. Последнее обстоятельство исключительно важно для формирования равных условий аффилированным и частным транспортным компаниям.

2. Создать недискриминационный, конкурентный рынок услуг в сфере предоставления и использования подвижного состава – грузовых вагонов и локомотивов, предоставив равные условия для всех субъектов рынка. Сложившиеся в 2007 году организационно-технические и экономическо-договорные условия использования инвентарного и частного парков грузовых вагонов делают эксплуатацию и инвестирование последних совершенно не выгодным.

3. Формировать адекватную произведенной реструктуризации нормативно-правовую базу деятельности субъектов – участников перевозочного процесса и предоставления транспортных услуг. Основные нормативные документы, принятые в 2003-2004 году, уже не соответствуют сложившейся ситуации. Требуется пересмотр Закона о железнодорожном транспорте, Правил перевозки грузов, Правил перевозки пассажиров и багажа, многих других документов.

4. Разработка и внедрение Регламента взаимодействия участников перевозок грузов, контейнеров, пассажиров, с четким определением функций, прав и ответственного каждого из них. Принятие Концепции ценообразования на грузовые, пассажирские, контейнерные перевозки, переход от простого деления грузового тарифа к Прейскуранту услуг, учитывающему специфику формирования доходов и затрат участников процесса перевозок грузов и пассажиров, должно участие в рынке услуг сделать выгодным.

5. Четкое разделение государственной и частной доли в действующих на железнодорожном транспорте акционерных обществах, предприятий и организаций, прозрачной и ясной системы формирования их доходов и расходов. Дополнительное изучение и уточнение государственного участия в формировании собственности отдельных аффилированных с АО «НК «КТЖ» акционерных обществ, таких как «Транстелеком», «Кедентранссервис», военизированная охрана и др.

6. Обеспечение полного учета доходов и расходов, бюджетное дотирование пассажирских перевозок, дальнейшее реформирование организации и ведения пассажирских перевозок с отделением выполнения функции пассажирского перевозчика от деятельности обеспечивающих и вспомогательных структур. Формирование реального конкурентного рынка, создание условий для действий независимых перевозчиков с привлечением инвестиций и частного предпринимательства.

7. Принятие Программы модернизации технического перевооружения, приведения в соответствие с международными требованиями основных направлений магистральной железнодорожной сети. Нынешнее состояние железных дорог Казахстана, подвижного состава не позволяет эффективно с высокими скоростями и надежностью обеспечивать доставку грузов, без чего трудно рассчитывать на использование транзитных возможностей в сообщении Восток-Запад.

Создание организационно-правовых условий и поддержка на государственном уровне привлечения частного предпринимательства и частных инвестиций в приобретение и использование подвижного состава, развитие ремонтно-заводской

сферы, строительство транспортно-логистических центров и усиление международных транспортных переходов и другие. Развитие и расширение государственно-частного партнерства в области строительства и модернизации магистральных железнодорожных линий.

Всемерная поддержка научно-исследовательских и консалтинговых работ, выполняемых отечественными компаниями и центрами, по проблемам железнодорожного транспорта, восстановление и всемерное развитие системы подготовки кадров массовых профессий, специалистов со средним и высшим образованием, повышение их квалификаций, для овладения ими современных методов управления, как производственными процессами так и функционированием компаний.

Выполненный анализ показывает, что предстоит новый важнейший этап реформирования железнодорожного транспорта, обеспечивающий дальнейшее развитие рынка транспортных услуг, привлечение частных инвестиций и частных предпринимателей в перевозочный процесс и формирование новой нормативно-правовой базы. В результате реализации комплекса мер по развитию и реформированию железнодорожного транспорта на 2007-2011 годы должен быть достигнут конечный результат:

- *железнодорожный транспорт* – реформированная, эффективно работающая отрасль рыночной экономики
- *национальная компания* – монополия в пользовании магистральной сети и организатор перевозки
- *транспортная деятельность* – сфера действия самостоятельных субъектов и рыночно-конкурентных отношений

Карсыбекова Г.И. – зам. директора Департамента кадровой и социальной работы АО «НК «КТЖ» (Казахстан, Астана)

ОБ ОСНОВНЫХ АСПЕКТАХ СОТРУДНИЧЕСТВА АО «НК «КТЖ» И КАЗАТК ИМ. ТЫНЫШПАЕВА В СФЕРЕ ПОДГОТОВКИ СПЕЦИАЛИСТОВ ДЛЯ Ж.Д. ОТРАСЛИ

Новая экономика Казахстана, подъем ее информационной составляющей, порождая стремительный и масштабный рост новых современных производств, технологий и профессий, выдвигают перед системой обучения непростые задачи.

Учиться тому, чего еще нет, готовиться по технологиям, которые только внедряются – это лишь часть задач, стоящих сегодня перед студентами.

Главой государства концептуально обозначен курс на создание высокоэффективной системы подготовки кадров, ускоренной интеграции в мировое образовательное пространство. Наша республика активно включилась в процесс создания конкурентной системы образования, принят ряд соответствующих программных документов.

Наша Компания хорошо понимает – новое время требует новых подходов к структурной форме, экономическому и производственному содержанию деятельности Акционерного общества «Национальная компания «Казахстан темір жолы» (далее – Компания), что в значительной степени зависит от профессионализма работающего персонала, его ответственности и способности качественно и эффективно идти к поставленным целям.

В этой связи возрастают требования к укреплению и сохранению кадрового потенциала отрасли, улучшению качества подготовки специалистов всех уровней.

Кадровыми службами Компании активизирована деятельность по анализу и

оценке имеющихся человеческих ресурсов, разработке основных направлений работы по обеспечению и закреплению на предприятиях Компании квалифицированных специалистов.

Стратегия управления человеческими ресурсами и кадровое планирование Компании базируется на сформулированной кадровой политике, включающей в себя ряд положений, из которых наиболее важными в настоящее время являются:

- совершенствование существующих и внедрение более эффективных технологий найма и адаптации персонала;
- создание системы оценки персонала и его тотальная аттестация;
- создание системы по распределению зон ответственности работников;
- совершенствование системы развития персонала;
- совершенствование системы мотивации и стимулирования сотрудников.

Именно кадровый потенциал, его профессиональная компетенция и квалификация, умение видеть текущие и перспективные задачи, успешно с ними справляться – являются главным звеном в реализации концепции реформирования железнодорожного транспорта Республики Казахстан.

Железные дороги Казахстана – школа высокого мастерства.

Да, у нас проблемы с текучестью кадров – 11%, особенно тревожна текучесть кадров молодых работников железнодорожной отрасли – до 30 лет.

В частности в центральном аппарате текучесть кадров молодых работников составляет 23,1%, в зависимых акционерных обществах Компании – 19,9%.

Это вызвано тем, что наша Компания является кузницей кадров и многих из наших работников, в свете свободной конкуренции, попросту переманивают лучшими условиями оплаты труда.



Кроме того, на предприятиях железнодорожного транспорта прослеживается тенденция старения кадров. В центральном аппарате Компании – 48% работников в возрасте старше 50 лет, в зависимых акционерных обществах – 61,2% руководителей и 60,4% специалистов также находятся в возрасте старше 50 лет.

Уже сегодня имеется дефицит определенных категорий специалистов, а при снижении притока молодых кадров в течение предстоящих 3-5 лет, это положение станет более острым.

Компанией предпринимаются определенные меры для нормализации процесса обеспечения и сохранения кадрового потенциала отрасли.

В качестве организационно-методического центра, объединяющего и координирующего вышеназванные процессы, в 2006 г. был создан филиал Компании -

«Центр оценки и развития персонала железнодорожного транспорта».

Внедряется Программа развития кадров до 2015 года, проводится работа по качественному улучшению курсовой переподготовки и повышения квалификации работников, расширяется сеть поставщиков образовательных услуг: привлекаются казахстанские и зарубежные организации образования.

В условиях модернизации производства особую актуальность приобретает переподготовка и повышение квалификации рабочих кадров.

Существующие четыре филиала Компании - «Учебные центры работников железнодорожного транспорта» пытаются справиться с возрастающим спросом профессионального развития рабочих кадров, однако материально-технические и методические возможности данных Центров ограничены.

Показатели старения кадров в АО «НК «КТЖ»

Структурное подразделение	Показатель старения (в %)
Центральный аппарат	48
Зависимые акционерные общества	51
в том числе:	
Руководители	61,22
Специалисты	60,42
Рабочие	32

Динамика переподготовки и повышения квалификации рабочих кадров в филиалах АО «НК «КТЖ» - «Учебный центр работников железнодорожного транспорта» (человек)



В настоящее время идет разработка и согласование инвестиционной программы по усилению материально-технической базы Центров – процесс, реализация которого займет не менее двух лет. В программу, кроме названных целей планируется включить приобретение, капитальный ремонт и оборудование зданий для расширения базы Центров на станциях Караганда-Сортировочная и Шу, Актобе, Тобол.

Но еще некоторое время ряд организационных и методических проблем по подготовке рабочих кадров останется актуальным.

Компания имеет давние традиционные связи с организациями образования железнодорожного профиля Казахстана, действует комплекс мер по профессиональной ориентации и социальной защищенности работников Компании.

Реализуются программы оказания материальной помощи по оплате обучения работников Компании, их детей и детям пенсионеров, как:

Стипендия АО «НК «КТЖ» - назначается студентам 4-5 курсов обучения очных

отделений КазАТК, достигших высоких результатов обучения, занимающихся научно-исследовательской работой, принимающих участие в республиканских, международных конкурсах и т.д. Ежегодно устанавливается 10 стипендий по 10 000 тенге в месяц каждая.

Кандидатуры на присуждение стипендии определяются на основании предложений ученого совета КазАТК.

ТЫС. ТНГ

Годы	Количество стипендиатов	Сумма выплат
2004	5	540 000
2005	9	1 140 000
2006	5	600 000
2007(первое полугодие)	10	1 200 000
Итого	29	3 480 000

Адресная помощь – социальная поддержка в виде оплаты одного года обучения социально незащищенных работников Компании (малообеспеченные, инвалиды, дети-сироты, одинокие матери, пенсионеры).

ТЫС. ТНГ

Годы	Количество студентов, обучение которых оплачено Компанией	Сумма выплат
2004	197	18 576 000
2005	148	17 955 000
2006	249	36 232 000
2007 (первое полугодие)	124	19 338 000 план - 18 960 000
Итого	718	92 101 000

Магистраль XXI века – программа, цель которой – закрепление кадров на станциях 3, 4, 5 классов. Производится оплата всего срока обучения на условиях заключаемого договора, основное условие – трудоустройство молодого специалиста на станции 3, 4, 5 классов.

ТЫС. ТНГ

Годы	Количество студентов, обучение которых оплачено Компанией	Сумма выплат
2004	13	1 230 000
2005	21	2 684 000
2006	27	14 107 000
2007 (первое полугодие)	20	3 235 000
Итого	81	21 256 000

Данная программа предусматривает оплату обучения как самих работников Компании (при условии получения первого высшего образования), так и их детей, являющихся студентами высших и средних профессиональных учебных заведений, по специальностям железнодорожного профиля.

Образовательный грант – поддержка детей работников Компании, являющихся участниками республиканских, международных олимпиад, научных соревнований и т.д.

По данной программе проводится оплата всего срока обучения и выплата ежемесячной стипендии на основании заключенного с Компанией договора.

Стипендиаты – поддержка студентов, средний балл успеваемости которых за весь срок обучения не ниже 4,5 балла. Стипендия выплачивается ежемесячно.

ТЫС. ТНГ

Годы	Количество студентов, получивших образовательный грант	Сумма выплат
2004	1	129 000
2005	5	975 000
2006	6	1 054 000
2007 (первое полугодие)	7	879 000
Итого	19	3 037 000

ТЫС. ТНГ

Годы	Количество студентов, получивших стипендии Компании	Сумма выплат
2004	3	166 000
2005	1	55 000
2006	4	220 000
2007 (первое полугодие)	2	54 000
Итого	10	495 000

Динамика по трудоустройству молодых специалистов, распределенных в структурные подразделения Компании с 2004 по 2006 годы.

Структурное подразделение Компании и год распределения	Количество			
	Распределенных специалистов	Работающих молодых специалистов	Уволенных молодых специалистов	Не прибывших на место распределения
ЦЖС				
2004	129	66	23	40
2005	94	40	21	33
2006	107	39	4	64
Итого	330	145	48	137
ЦД				
2004	75	25	10	40
2005	67	44	7	16
2006	61	42	2	17
Итого	203	111	19	73
ГВЦ				
2004	3	3	-	3
2005	2	-	-	2
Итого	5	3	-	5
АО «Локомотив»				
2004	10	1	8	1
2005	17	8	3	6
Итого	27	9	11	7
ЛСЦ				
2005	1	1	-	-
2006	9	7	2	-
Итого	10	8	2	-
АО «КТТ»				
2005	3	3	-	-
2006	3	3	-	-
Итого	6	6	-	-
ГЦУС				
2006	1	1	-	-
Итого	1	1	-	-
Всего	582	283	80	222

Ежегодно организовывается производственная практика студентов, оплачивается проезд студентов и преподавателей к месту ее прохождения и обратно, а также проезд студентов, обучающихся за счет средств Компании на сумму более 1,5 млн.тнг.

За период 2005-2007гг. практику в структурных подразделениях Компании проходило более 5 тысяч студентов КазАТК им. М. Тынышпаева, ЕНУ им. Л.Гумилева, КазГЮУ, КазЭУ им. Т. Рыскулова.

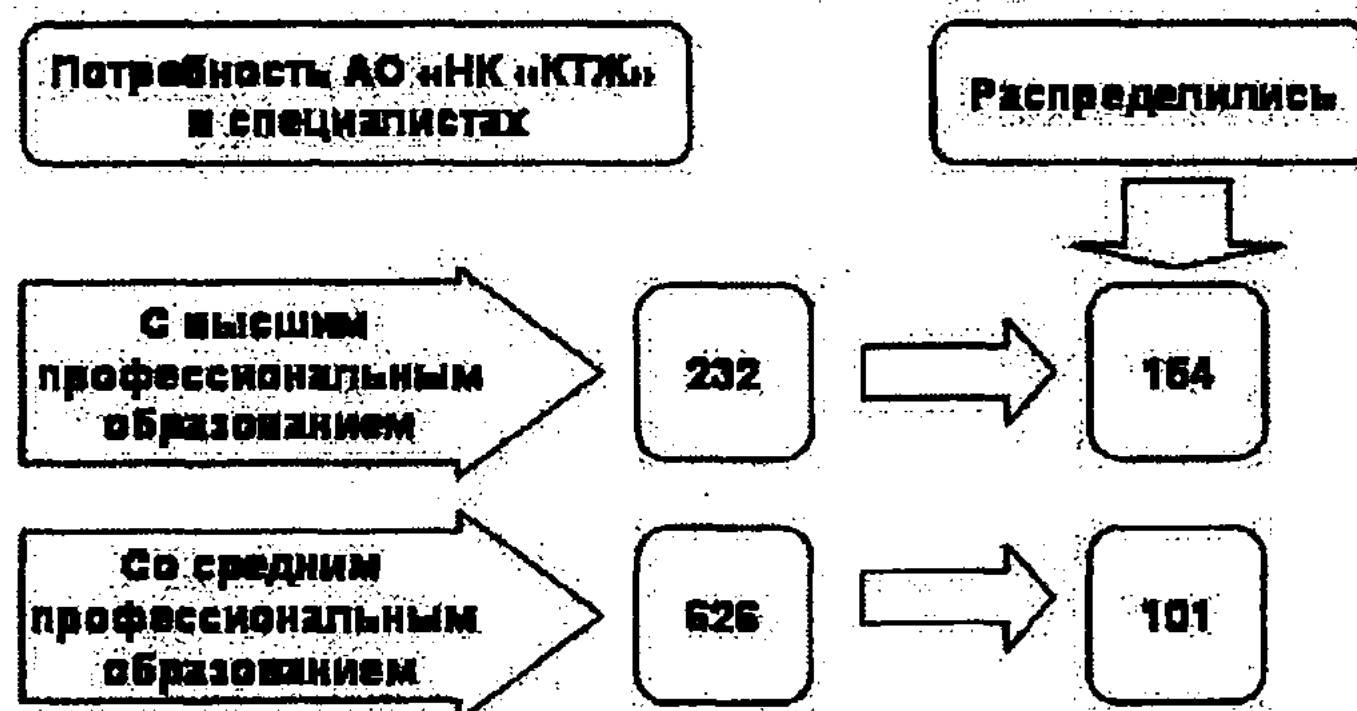
Общая сумма затрат Компании на социальную поддержку студентов за четыре последних года составила более 125 млн.тнг.

Проведенный анализ движения контингента молодых специалистов с 2004 года с учетом их профессионального роста и количественного состава в целом по Компании показал следующие данные.

В 2007 году потребность Компании в специалистах составляла:

- с высшим образованием – 232 молодых специалиста, распределилось в структурные подразделения Компании – 154 выпускника КазАТК;
- с начальным и средним профессиональным – 626 специалистов, распределился - 101 выпускник.

Трудоустройство выпускников колледжей и вузов
в АО «НК «КТЖ» (2007 год)



Данные цифры подтверждают актуальность рассматриваемых сегодня вопросов и свидетельствуют о том, что проблемы обеспечения железнодорожной отрасли кадрами, соблюдение преемственности поколений требуют системного подхода к их решению.

Основной причиной оттока молодых специалистов является низкий уровень профессиональной подготовки, не соответствующий современным требованиям развития железнодорожного транспорта, что влечет за собой трудности в адаптации к производственно-технологическому процессу.

Нарекания по вопросам качества подготовки специалистов в организациях образования железнодорожного профиля связаны, в основном, с проблемами данных организаций:

- слабой оснащенностью учебного процесса, материально-технической и учебно-методической базы;
- отставанием Государственного образовательного стандарта от технологических процессов отрасли.

Мониторинг качества подготовки кадров показывает острую необходимость внесения изменений в государственный стандарт как высшего и среднего, так и начального профессионального образования Республики Казахстан.

В имеющихся классификаторах специальности сгруппированы по отраслям, что создает трудности в применении к железнодорожным специальностям и профессиям, отличающихся от других отраслей по техническим характеристикам и технологиям.

Кроме того, неясна ситуация с трудоустройством выпускников вузов с ученой

степенью «бакалавр», Центр подтверждения и присвоения квалификации Министерства образования и науки Республики Казахстан не работает со специалистами с высшим образованием, ограничиваясь сотрудничеством по рабочим кадрам.

Это факты ярко демонстрируют разрыв между экономикой и образованием. Решение проблемы – в ликвидации разрыва между фундаментальной подготовкой в вузовской системе образования и профильным, специализированным обучением на предприятиях и компаниях.

Сегодня крайне важно, чтобы организации образования понимали потребности работодателей, а Компания, в свою очередь, готова идти навстречу.

Прежде всего, необходимо понять необратимые изменения экономических условий во взаимных отношениях вузы – работодатели. Оказание привычной спонсорской помощи организациям образования так, как это было принято раньше, невозможно в силу различных экономических ограничений.

Значит надо, отказываться от привычных иждивенческих настроений и искать другие пути взаимного сотрудничества, в частности: активизировать прикладной характер научно-технологических исследований, внедрять технические разработки в производственную деятельность структурных подразделений Компании. Создавать методически и технически оснащенные базовые центры в регионах для организации переподготовки и повышения квалификации работников железнодорожного комплекса.

Хотелось бы обратить внимание на один аспект во взаимоотношениях Компании и Академии.

Академия является одной из базовых организаций образования республики, подготавливающая специалистов с высшим образованием для транспортно-коммуникационного комплекса страны, имеет юридический статус акционерного общества. 35% акций Академии имеет Министерство образования и науки Республики Казахстан, остальные акции – собственность частных лиц.

Между Компанией и Академией заключено Соглашение о взаимном сотрудничестве в сфере подготовки специалистов с высшим образованием.

В рамках данного Соглашения, а также в соответствии с локальными актами Компании и происходит наше взаимное сотрудничество.

Компания не имеет правовой основы для рассмотрения обращений профессорско-преподавательского состава, тем более заниматься проверкой, применять меры административной или дисциплинарной ответственности к руководству Академии (Исмаилов К.К., Расилов Б.Ж., Куандык Слямказы).

В начале октября текущего года Президентом Компании инициировано и проведено совещание с руководителями организаций образования железнодорожного профиля нашей республики, в котором также приняли участие руководители университетов Российской Федерации.

По итогам совещания Президентом Компании дан ряд поручений, по которым разработан план мероприятий.

1. Организовывается Ассоциация организаций образования железнодорожного профиля Республики Казахстан, Компания готова оказывать содействие исполнительному комитету Ассоциации в решении организационных вопросов.

Примечание 1.

Создание подобной Ассоциации позволит решить следующие задачи:

- обеспечить реальное перспективное планирование потребности железнодорожной отрасли по всем специальностям и уровням подготовки;
- улучшить координацию взаимодействия в системе «образование – производство»;
- создать единую информационную среду и учебно-методическую базу;
- приблизить предметное содержание подготовки специалистов к их последующей

производственной деятельности;

- обеспечить возможность присвоения выпускникам рабочих квалификаций в соответствии с уровнем их профессионального образования;
- активизировать творческий потенциал педагогических коллективов организаций образования железнодорожного профиля;
- обеспечить преемственность между уровнем общего и профессионального образования по всем его составляющим (предметной, производственной и т.д.).

2. Разрабатываются нормативные документы Компании:

- 1) по оплате обучения студентов за рубежом;
- 2) программа присвоения нового – Отраслевого гранта;
- 3) обучение работников Компании по программе MBA;
- 4) повышение квалификации и стажировки работников Компании в РФ и КНР;
- 5) формирование базы внешнего Кадрового резерва Компании из числа отличников учебы, а также студентов, имеющих средний балл успеваемости – не ниже 4,75;
- 6) отбор студентов 4-5 курсов вузов по специальностям: организация перевозочного процесса, информационные системы, системы связи – для обучения их китайскому языку в организациях образования КНР и последующим трудоустройством в структурные подразделения Компании;

Примечание 2

Для получения специалистов железнодорожной отрасли с высокой квалификацией и качеством знаний, умений и навыков, Компания активизирует связи с организациями образования за рубежом.

Ряд встреч, проведенных в Российской Федерации показал насколько важен взаимный обмен информацией и опытом работы по многим вопросам.

По каким-то направлениям деятельности мы опережаем российских коллег, по некоторым, особенно в части материально-технического и методического опыта отстаем. Надо брать положительный опыт на вооружение и внедрять.

Например: инвестиционная программа по усилению материально-технической и методической базы дортехшкол и колледжей ОАО «РЖД» – внедрение этого опыта поможет сохранить конкурентоспособность на рынке образовательных услуг нашим учебным Центрам.

В частности, хотелось бы отметить возрастающие объемы сотрудничества с российскими университетами путей сообщения: МГУПС и приграничными в гг. Омске, Новосибирске, Екатеринбурге.

В ходе переговоров получены предложения:

- о пользовании многотомной электронной библиотекой университета;
- о внедрении в одном из вузов Казахстана учебных программ МГУПС, при этом предлагается проведение промежуточного контроля знаний, по итогам которого лучшие студенты, после второго курса, будут иметь возможность обучения в г.Москве;
- получено предложение о формировании целевых групп студентов и магистрантов.

Кроме того, во время встречи с 23 студентами - казахстанцами, обучающимися МГУПС, большинство выразило желание заключить трехсторонний договор об оплате своего обучения и обязательствах отработки определенного срока в Компании, после окончания вуза.

7) порядок закрепления железнодорожных предприятий за учебными центрами, колледжами и профессиональными лицеями железнодорожного профиля для оказания технической помощи и создания технических лабораторий;

8) программа Молодежной кадровой политики на 2008-2010 годы, в которую включается отдельный блок по работе со студентами - казахстанцами, обучающимися за рубежом, а также другие локальные акты Компании, касающиеся развития персонала.

В указанных документах особое внимание уделяется вопросам обеспечения молодыми кадрами станций 3, 4, 5 классов.

Разрабатывается гибкая система социальной поддержки молодежи данных станций, основной целью которой является преемственность поколений и решение проблемы дефицита кадров на местах, для этого вносятся дополнения в Коллективный договор.

В целях дальнейшего развития технического и профессионального образования по подготовке кадров для железной дороги Компанией подписывается совместное с Министерством образования и науки Республики Казахстан Соглашение о сотрудничестве в сфере профессионального образования и подготовки кадров для железнодорожного транспорта.

Идет подготовительная работа по организации профессиональной ориентационной работы с учащимися школ-интернатов, детей работников станций 3, 4, 5 классов. Основная цель – направление на обучение в вузы и колледжи по железнодорожным специальностям, для последующего закрепления их по месту жительства, данный проект предусматривает также обучение талантливой молодежи в вузах ближнего и дальнего зарубежья.

Как видно из сказанного выше руководство Компании использует все возможные ресурсы для стабилизации процесса обеспечения железнодорожной отрасли высококвалифицированными кадрами, выполняя одно из важнейших направлений политики нашего государства, обозначенных Президентом страны Н.А.Назарбаевым в февральском послании народу Казахстана – развитие человеческого потенциала.

Организация подготовки и работа с кадрами всегда была и остается краеугольным камнем в развитии любой компании. Сейчас многие осознают, что единственным стабильным фактором эффективности современной организации является конкурентоспособность персонала.

Думаю, что по результатам сегодняшнего мероприятия у нас будет возможность найти конкретные решения дальнейших шагов в нашем общем деле.

Уверена, наша конференция пройдет в атмосфере полезного и плодотворного диалога, будут найдены конструктивные решения обсуждаемых проблем и интересные идеи.