

Транспорт и кадры

И. И. КОСТЫЛЕВ, президент ГМА им. адмирала С. О. Макарова,

директор Северо-Западного филиала Союза Российских судовладельцев, докт. техн. наук, профессор



Концепция государственной транспортной политики, одобренная Правительством Российской Федерации в 1997 году, была ориентирована на преодоление неблагоприятных тенденций в транспортной отрасли, создание условий для финансового оздоровления предприятий транспорта, оживления и инвестиционной активности. За прошедший период в определенной степени произошла адаптация транспорта к рыночным условиям, но сохраняется ряд нерешенных проблем. По-прежнему «большим» вопросом транспорта остается кадровая обеспеченность.

Первые симптомы этой «болезни» начали проявляться еще в советский период, и уже звучали в разных интерпретациях от публикаций в прессе до выступлений с трибун министерств и ведомств. Однако хорошо отлаженная советская система подготовки кадров притупила бдительность руководителей, получавших от государственной образовательной сферы необходимое количество кадров. Поговорка «пока гром не грянет — мужик не перекрестится» оказалась в очередной раз пророческой. Активный развал системы профессиональной подготовки начался после 1990 года, когда повальное изменение форм собственности предприятий сопровождалось потреблением кадров из государственных вузов с одновременным резким сокращением федерального финансирования и отсутствием инвестиций со стороны молодых структур бизнеса.

Принимаемые на уровне правительства документы, как и упомянутая выше концепция, не содержали необходимой информации о направлениях решения кадровых проблем. К сожалению, предложения представителей вузовской среды, в том числе и отраслевой, не находили должного понимания.

Ощутимые позитивные изменения в области обеспечения кадрового ресурса наметились после 2000 года, но потеряно очень много. За последние пять лет Министерство транспорта на заседаниях коллегии трижды выделяло этот вопрос, стараясь объединить усилия власти, бизнеса и образовательных структур в данном направлении. Транспортное образование — достаточно фондоемкое, и тем не менее оно сохранилось на переходном этапе к новым рыночным условиям существования.

В Северо-Западном регионе находятся четыре транспортных вуза. Кроме то-

го, для автодорожного и морского транспорта готовят специалистов пять вузов транспортного профиля, находящихся в ведении Федерального агентства по образованию (Рособразование).

По очной и заочной формам обучения наблюдается устойчивый рост контингента по всем отраслям, в то время как по очно-заочной (вечерней) форме обучения имеет место определенная его стабилизация. Существенно изменилось за последние годы положение с численным соотношением студентов, обучающихся на бюджетной и платной основе. Платные формы получили несколько более широкое развитие, особенно на заочных формах обучения и по ряду востребованных специальностей. В среднем по Министерству транспорта РФ на платной договорной основе в вузах, техникумах и колледжах обучается до 42 % студентов.

Прием в вузы и ссузы и выпуск за последние 5 лет достаточно стабильны, и составляют в среднем в год: прием в вузы — 38,8 тыс. чел., в ссузы — 36 тыс. чел.; выпуск в вузах — 25 тыс. чел., в ссузах — 29 тыс. чел.

Показателями востребованности транспортного образования и высокого качества обучения являются конкурс при поступлении, который на протяжении нескольких последних лет остается стабильно высоким, особенно на очные формы обучения, и процент распределения выпускников очных отделений. В некоторых учреждениях, особенно в отношении бюджетной формы обучения, он приближается к 100 %. Это означает, что практически все выпускники трудоустраиваются сразу после окончания учебного заведения. Практика показывает, что в целом до 80 % выпускников находят работу очень быстро. По крайней мере, многие учреждения высшего профессионального образования

констатируют, что никто из выпускников не регистрируется на бирже труда.

Транспортные вузы всегда имели от государства стабильный заказ на подготовку, переподготовку и повышение квалификации специалистов. Практическая подготовка будущих инженеров транспорта проводится на базе транспортных предприятий и филиалов кафедр вузов на производстве. На сегодняшний день отраслевые вузы являются корпоративными центрами непрерывного многоуровневого образовательного процесса, обеспечивающими управление профессиональным развитием персонала на основе построения кадровой траектории на этапах: студент — стажер — специалист.

Система профессионального образования на транспорте по качеству подготовки кадров является одной из лучших в стране.

Тем не менее, учебные заведения транспорта испытывают определенные затруднения в подготовке специалистов с квалификационными характеристиками, полностью отвечающими требованиям работодателей. Перспективы развития как экономики страны в целом, так и находящегося в прямой зависимости от нее транспортного комплекса, ставят новые задачи качественного и количественного плана в сфере развития кадрового потенциала. Требуется существенно повысить качество подготовки специалистов, адаптированных к условиям рынка, способных обеспечить управление взаимодействием различных видов транспорта, не только следовать за имеющимися тенденциями устойчивого экономического роста, но ориентироваться на опережающий прогноз потребностей.

Необходимость объединения усилий кадровых поставщиков (учебных заведений) и потребителей кадров в области водного транспорта обсуждалась с выработкой конкретных предложений на заседании Совета Федерального агентства морского и речного транспорта 27 октября 2006 года. Определенный толчок этому процессу был дан и на первом транспортном форуме в Сочи, проходившем с 27 мая по 3 июня 2007 года. Однако без должной нормативной базы на уровне законодательных актов проблематика кадровой обеспеченности будет только усугуб-



ляться. Если количественно еще как-то и удастся разрешить ситуацию, то качественная составляющая будет неудовлетворительной. Последняя определяется моральным и физическим отставанием материальной базы учебных заведений и, что очень важно, — составом преподавателей. Если проблему количества специалистов можно решить достаточно быстро (и она уже решается), то разрешение вопроса о качестве их подготовки потребует не только средств, но и времени. В подавляющем большинстве учебных заведений почти отсутствует среднее возрастное звено педагогов (средний возраст педагогов в вузах 53-57 лет), а работа системы аспирантской подготовки не дает повода для оптимизма. Для транспортников исключительно важно привлечение практиков к педагогическому и научному труду. Однако существующая огромная разница в уровне заработной платы работает не в пользу учебных заведений.

Для решения комплекса этих проблем требуется создание системы взаимовыгодного партнерства власти, бизнеса и учебных заведений отрасли.

Основываясь на прогнозируемой потребности в кадрах, предприятия транспорта должны выдавать заказ на подготовку в учебных заведениях отрасли специалистов разных уровней с учетом номенклатуры востребованных специальностей и поиска путей инвестирования системы обучения.

Сегодня бизнес, на наш взгляд, осознал связь перспектив своего развития с уровнем подготовки кадров и готов вкладывать средства в модернизацию материально-технической и учебно-лабораторной базы учебных заведений транспорта, инвестировать вузовскую науку и т. д.

Сдерживающим фактором является существующий налоговый климат. Се-

годня он очень невыгоден для предприятий, которые желают заключить с вузами договор на целевую подготовку кадров или безвозмездно передать в учебных целях дорогостоящее оборудование.

Более активному и заинтересованному участию работодателей и бизнеса в образовательном процессе должна способствовать модернизация нормативно-правовой базы профессионального образования, в первую очередь внесение поправок в действующий Налоговый Кодекс. Руководство Комитета по образованию и науке Государственной Думы РФ 4-го созыва подготовило соответствующий законопроект, создающий более благоприятный налоговый климат для всех участников образовательного процесса. Если эти поправки были бы приняты, бизнес смог бы исключить расходы на учебные цели из налогооблагаемой базы.

Сегодня представители транспортных предприятий с большей заинтересованностью и ответственностью относятся к разработке и согласованию учебных планов и программ по основным транспортным специальностям, однако не спешат входить в качестве преподавателей в учебные аудитории. А ведь это очень важный резерв в упрочении связей работодателей и учебных заведений, совместном участии воспроизводства кадрового потенциала для транспорта.

Требуются и новые механизмы взаимодействия предприятий и учебных заведений транспорта в организации производственной практики студентов — важнейшего звена качественной подготовки специалистов, основного фактора успешной адаптации к условиям производства, мотивации к работе на транспорте.

Для морских и речных учебных заведений невозможно подготовить специалистов плавсостава без качественной практики, что предполагает наличие учебного флота. Программы модернизации транспорта, к сожалению, не содержат планов строительства судов этого назначения из-за отрицательной позиции Минэкономразвития и Министерства финансов. Не нужно быть крупным специалистом, чтобы определить несопоставимость затрат на строительство и содержание учебного флота с одной стороны и ликвидацию возможных последствий недостаточной практической подготовки моряков или речников — с другой.

Особая проблема транспортных предприятий, порожденная фактическим упразднением отраслевых профессионально-технических училищ, состоит в значительном неудовлетворении потребностей транспорта в рабочих массовых профессиях, а также в недостаточном уровне их подготовки. Существующий дефицит частично восполняется за счет системы довузовской подготовки кадров в учебных заведениях транспорта. Однако для решения проблемы необходима разработка совместно с транспортным бизнесом системы подготовки профессиональных рабочих кадров.

Существующий баланс полномочий между Министерством образования и науки РФ и Министерством транспорта РФ обеспечивает необходимый уровень подготовки специалистов транспорта. Можно говорить о том, что министерствами выработаны общие подходы к повышению качества подготовки специалистов и развитию материально-технической базы транспортных вузов.

Однако ряд вопросов требует более детального рассмотрения и принятия решений, учитывающих позицию представителей транспортных предприятий и вузов. Это относится к разработке государственных образовательных стандартов нового поколения с учетом специфики отраслевого образования, прекращению или значительному сокращению объемов бюджетного финансирования подготовки в транспортных вузах «непрофильных» специалистов.

В этой связи возникает необходимость углубленного анализа указанных проблем с участием представителей транспортных предприятий, которые сегодня в такой же степени, как и учебные заведения транспорта, заинтересованы в реализации государственной



политики, направленной на модернизацию системы отраслевого образования за счет укрепления взаимодействия власти, бизнеса и учебных заведений транспорта.

Партнерство транспортных вузов и бизнеса является важным фактором инновационного развития отрасли, кадрового обеспечения и научного сопровождения Транспортной стратегии России.

Государство должно выработать законодательную базу, способствующую притоку в отраслевое образование дополнительных инвестиций со стороны бизнеса. Эти инвестиции принесут государству, бизнесу и работодателям выгоду в виде самого надежного капитала — грамотных, высококвалифицированных специалистов, деятельность которых будет умножать доходы предприятий.

То же самое можно сказать о дополнительном инвестировании вузовской науки. Потенциал ее должен быть использован с максимальной эффективностью для транспорта. Успех в реализации крупнейших (в том числе международных) транспортных проектов во многом определяется эффективностью их научного сопровождения.

Для Северо-Западного региона, где пересекаются многие транспортные потоки, следует разрабатывать интегрированную систему кадровой обеспеченности. Для Санкт-Петербурга и Ленинградской области наиболее характерным является не просто транспортный, а транспортно-логистический комплекс (ТЛК) с внедрением соответствующих логистических систем и современных информационных систем.

В настоящее время современные комплексные информационные сис-

темы используются ограниченным кругом транспортно-логистических предприятий Санкт-Петербурга. Это снижает конкурентоспособность отечественных компаний и затрудняет их интеграцию в мировую транспортно-логистическую систему.

В настоящее время многие производственные, торговые и другие предприятия Санкт-Петербурга используют неэффективные схемы снабжения и распределения. Большинство из них имеют собственный автопарк, службы по снабжению, сбыту, значительные складские площади, которые не используются с максимальной отдачей. Низкая эффективность работы таких подразделений часто связана с недостаточными знаниями в области логистики. Повышение уровня логистических знаний у специалистов, отвечающих за обеспечение транспортировки и хранения грузов на предприятиях Санкт-Петербурга, позволит оптимизировать транспортные процессы.

Новое и крайне важное направление в обеспеченности кадрами для Северо-Запада — это строительство и обслуживание нефтегазопромысловых объектов. Совместный проект Архангельской области с Норвегией предусматривает и кадровое обеспечение. Объем и направление подготовки должны быть проработаны более детально.

Если оценивать работу флота, то 2006 и 2007 годы были успешными по объему перевозки груза и перевалки его в портах. Но очень бы хотелось, чтобы ближайшая перспектива была ознаменована успехами в сфере подготовки кадров. Основания надеяться на это появились после резкого увеличения объема финансирования на образование в 2008–2010 гг. Существующие в Министерстве транспорта РФ подходы к формированию Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года предусматривают самостоятельный раздел обеспечения трудовыми ресурсами и основные направления научно-обеспечения развития транспортной системы.

Чтобы вывести систему профессиональной подготовки кадров для транспорта на новый уровень, отвечающий современным требованиям, по мнению представителей бизнеса и ректорского корпуса, необходимо:

- обеспечить на период до 2015 года прогнозирование потребности в специалистах всех уровней (рабочих массовых профессий, техниках, инженерах) и в соответствии с этим ввести

квотирование приема в учебные заведения транспорта;

- предусмотреть участие в аккредитации образовательных учреждений транспорта представителей профильных министерств и ведомств, отраслевых союзов и ассоциаций, крупных транспортных организаций;

- для привлечения потенциала бизнеса к развитию материально-технической базы образовательного комплекса предусмотреть в законодательном порядке включение соответствующих расходов предприятий на эти цели в себестоимость продукции с освобождением от налогов;

- освободить учебные заведения от уплаты налога на имущество, землю и производимую ими научную и товарную продукцию и оказываемые услуги при условии направления этих средств на развитие учебно-лабораторной базы, совершенствование образовательного процесса и проведение НИОКР;

- ввести в практику целевую подготовку кадров для транспорта с использованием банковского образовательного (ученического) кредита;

- ввести в практику кредитование подготовки специалистов из государственных и частных источников;

- разработать проект системы подготовки профессиональных рабочих кадров на принципах государственно-частного партнерства;

- предусмотреть в качестве обязательной нормы периодическое повышение квалификации для всех категорий персонала государственных и частных предприятий транспортного комплекса;

- способствовать разработке новых государственных образовательных стандартов, учитывающих специфику отраслевого образования;

- ввести в практику участие представителей бизнеса в практическом обучении студентов транспортных вузов;

- предоставить транспортным вузам приоритетное право участия в конкурсах на проведение НИОКР за счет средств государственного бюджета.

В качестве заключения хотелось бы еще раз подчеркнуть, что самая выгодная сфера инвестиций — это образование, но надо спешить. Целенаправленное формирование кадрового заказа и надлежащее финансовое обеспечение его выполнения — вот ключевой момент транспортной перспективы.