

Отраслевое образование в контексте развития транспортного комплекса

Борис ЛЕВИН, президент Ассоциации высших учебных заведений транспорта,
ректор Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ), д.т.н., профессор

По мнению Министра транспорта Российской Федерации И.Е. Левитина, необходимость корректировки транспортной политики государства продиктована и тем, что «в течение многих лет транспортная инфраструктура развивалась без должной координации между отдельными видами транспорта. Результатом несбалансированного и бессистемного развития отрасли стали многочисленные проблемные точки и «узкие места» в опорной транспортной сети государства». Поэтому одной из важнейших задач Транспортной стратегии России Минтранс считает «преодоление узкоотраслевого подхода к планированию и развитию транспортной инфраструктуры».

должна быть разработана в соответствии с решением расширенной Коллегии Минтранса от 26 октября 2005 года.

Говоря о роли транспортного образования в решении задач, стоящих перед транспортным комплексом страны, необходимо проанализировать следующие аспекты. Во-первых, насколько система транспортного образования на сегодняшний день соответствует существующим и перспективным потребностям

В этой связи отраслевая система подготовки и переподготовки кадров должна быть сориентирована на создание единой в управленческом, учебном, учебно-методическом, организационном и информационном планах системы, обеспечивающей взаимодействие всех видов транспорта.

Уровень подготовки кадров — важнейший показатель функционирования транспортного комплекса страны, а одним из наиболее опасных рисков в его деятельности является утрата системы отраслевого образования. Руководство Минтранса поставило задачу — создать для транспортного комплекса России образцовую систему подготовки кадров.

Транспортные вузы за последнее время сделали серьезные шаги к своей многоплановой интеграции. В октябре прошлого года была создана Ассоциация высших учебных заведений транспорта, в состав которой вошли все 20 транспортных вузов страны, а также подведомственный Министерству образования и науки Московский автомобильно-дорожный институт (Государственный технический университет).

Наша общая задача — готовить специалистов, способных на практике реали-

зовывать транспортную политику государства. Транспортная стратегия дает главные ориентиры деятельности в этом направлении, а наполнит их конкретным содержанием Концепция кадрового обеспечения транспорта, которая

потребностям и перспективным потребностям транспорта. Во-вторых, определить роль транспортного комплекса в развитии отраслевого образования. В-третьих, представить, какое место оно должно занимать в системе российского профессионального образования (рис. 1).

Первый из указанных аспектов имеет три составляющих: потребности транспорта в кадрах, возможности системы образования и ее адаптация к современным условиям (рис. 2).

Для кадрового обеспечения Транспортной стратегии России вузы должны осуществлять учебный процесс в соответствии с потребностями транспортного комплекса в специалистах всех уровней. Необходим научный прогноз, обосновывающий потребность в конкретных специалистах на ближайшее время и на перспективу для транспортных отраслей в целом, для крупнейших предприятий транспорта.

Транспортные вузы должны получать конкретный заказ на подготовку и переподготовку кадров, иметь четкое представление не только о количестве

требуемых специалистов, но и о том, какими они должны обладать квалификационными характеристиками. В учебные программы вузов должен быть заложен принцип получения студентами знаний и умений, соответствующих раз-



витию инфраструктуры транспортного комплекса, внедрению на нем новых, в том числе телекоммуникационных, технологий, современных методов управления, инновационных достижений науки.

Научный прогноз необходим и при определении потребности транспорта в кадрах по специализациям. Транспортные вузы не стремятся к искусственному «раздуванию» номенклатуры специальностей. Главная задача сегодня — выработка механизмов формирования номенклатуры специальностей, максимально отвечающей требованиям Транспортной стратегии.

Более того: в связи с потребностями транспорта в специалистах широкого профиля, необходима интеграция ряда специальностей. Например, видится целесообразным создать одну специальность «Подвижной состав» со специализациями «Электрический транспорт», «Локомотивы», «Вагонное хозяйство», а также специальность «Транспортный строитель» со специализациями «Строительство железных дорог», «Мосты и тоннели», «Автомобильные дороги».

Не менее актуален вопрос о новых специальностях. Транспортной системе страны сегодня необходимы специалисты по управлению взаимодействием видов транспорта, инновациям, сервису и туризму.

Подробнее остановлюсь на подготовке специалистов по управлению взаимодействием различных видов транспорта. Первые шаги в этом направлении уже сделаны: Московский государственный университет путей сообщения и Московская государственная академия водного транспорта будут совместно готовить специалистов расширенного профиля по специально разработанным программам.

В настоящее время УМО железнодорожного транспорта и транспортного строительства разработало и разослало на согласование транспортным учебно-методическим объединениям программу для подготовки специалистов по специальности «Организация перевозок и управления в единой транспортной сети».

По оценке Министерства образования и науки, отраслевая система подготовки кадров является одной из лучших среди технических вузов страны. Но это — оценка сегодняшнего дня. Интеграция России в мировую транспортную систему требует соответствующей адаптации системы отраслевого образования. Для этого необходимо созда-



вать крупные образовательные комплексы, что позволит им не только сконцентрировать научный и педагогический потенциал, но и претендовать на роль транспортных университетов.

Первый шаг к такой адаптации сделан — идет процесс вертикальной интеграции транспортных вузов и техникумов. На этом пути встречаются существенные препятствия, связанные с потерей техникумами прав юридического лица, диспропорции в состоянии материально-технической базы вузов и техникумов, опасения, что подобное объединение приведет к резкому сокращению подготовки специалистов среднего звена, и т.д. Но данная интеграция необходима. Только в этом случае можно сохранить единую систему подготовки кадров для транспорта,

обеспечить непрерывность и преемственность образования.

Говоря об адаптации транспортных вузов к современным реалиям, остановлюсь еще на двух моментах: подготовке специалистов с учетом конъюнктуры международного рынка труда (рис. 3) и развитии целевой подготовки кадров (рис. 4).

Каждый транспортный вуз реализует сегодня программу подготовки бакалавров и магистров. Но будут ли они востребованы на транспорте? Специалисты, обеспечивающие эксплуатационные процессы, отвечают за безопасность перевозок и жизнедеятельности. Иного пути, как традиционная 5–6-летняя подготовка инженеров-транспортников, в России не существует. С этим согласны руководители крупнейших

транспортных предприятий страны, работающие с авторитетными международными партнерами. Сложно представить бакалавра или магистра, отвечающего за эксплуатацию подвижного состава, авиатехники, морских судов. Поэтому в штатных расписаниях транспортных предприятий страны нет должностей, которые предусматривают замещение бакалаврами или магистрами.

Интеграция России в мировую транспортную систему невозможна без подготовки специалистов с учетом конъюнктуры международного рынка труда. При этом вузы реально понимают задачи Болонского процесса и перспективы от участия в нем. Основное внимание уделяется признанию другими странами дипломов об окончании российских транспортных вузов.

Немаловажное значение имеет и укрепление международного сотрудничества транспортных вузов. В этом плане, на наш взгляд, еще недостаточно используется вузовский потенциал для проведения за рубежом нашей отраслевой транспортной политики. Хотя практика показывает, что повышение авторитета отечественных транспортных предприятий России, внедрение на мировом рынке самых последних достижений в области транспорта в большинстве случаев связаны с работой выпускников российских транспортных вузов.

В этом аспекте мы возлагаем надежды на деятельность Международной Ассоциации транспортных вузов.

Отдельный вопрос — целевая подготовка кадров для транспорта. Нынешнее состояние общеобразовательных

школ требует особого подхода к отраслевому заказу на подготовку целевиков. Сегодня это единственная форма надежного и качественного обеспечения кадрами отдаленных транспортных предприятий.

Чтобы планировать такую работу, вузам необходимо иметь перспективный заказ. Это позволит обеспечить и требуемую довузовскую подготовку.

Целевая подготовка должна проводиться не только на основе бюджетного финансирования (которое страдает отсутствием законодательного закрепления обязательств выпускников перед предприятиями), но и с использованием внебюджетных механизмов. Речь идет о подготовке кадров за счет банковского образовательного кредита. Именно эта схема обеспечивает 100-процентное возвращение кадров на предприятия транспорта.

По договору с Транскредитбанком принята следующая схема кредитования.

Банк, предприятие и студент-целевик заключают между собой трехсторонний договор. При этом банк обязуется в течение пяти лет оплачивать обучение студента в вузе, а также его софинансирование (стипендия, проживание в общежитии и т.д.), причем выделяет средства за каждый семестр с предоплатой. Банк заинтересован в таком финансировании, поскольку владеет главными акциями ОАО «РЖД».

Процент по кредитам для предприятий устанавливается минимальный — ученический.

Студент обязуется после обучения вернуться на предприятие и отработать

на нем в течение трех–пяти лет (в зависимости от срока, за который предприятие сможет погасить полученную сумму).

Для предприятия получается отложенный платеж, который оно может провести за счет средств, предназначенных для подготовки и переподготовки своих сотрудников.

Если выпускник не пожелает после обучения вернуться на предприятие, то юридические отношения он будет выяснять не с вузом или предприятием, а с банком. Банк сумеет удержать с «отказника» потраченные деньги, причем процент по кредиту будет уже не ученическим.

Такая схема обеспечивает практически стопроцентный возврат студентов-целевиков на предприятия, пославшие их в вузы.

Нельзя недооценивать роль банковского кредита и при подготовке за счет бюджета. Сегодня бюджетное финансирование составляет не более четверти от требуемого, и компенсировать эту разницу можно за счет банковского кредита.

Обобщая вышесказанное, можно сделать вывод, что система отраслевого образования в целом потребностям транспортного комплекса соответствует. Но чтобы идти вместе с отраслью вперед, успешно решая задачи ее кадрового и научного обеспечения, необходимо усилить роль транспортного комплекса в развитии отраслевого образования.

Рынок порождает конкуренцию, и вполне естественно, что неотраслевые вузы предлагают свои услуги предприятиям транспорта. Подобный факт — импульс для улучшения работы системы транспортного образования, наращивания потенциала транспортных вузов, расширения сферы их влияния. Учебные заведения транспорта призваны готовить специалистов по уровню на порядок выше, чем возможные конкуренты.

Но и предприятия транспорта должны осознавать, что только отраслевые вузы способны готовить специалистов с квалификационными характеристиками, максимально отвечающими коммерческим интересам заказчиков. Государственный заказ на подготовку кадров для транспортного комплекса и по основному, и по так называемым «непрофильным» специальностям должен на 100 процентов размещаться в отраслевых вузах: они выполняют его гораздо более эффективно, чем конкуренты «со стороны» (рис. 5).





Ибо за время обучения в вузе студент не только получает необходимые знания, но и воспитывается в духе профессионального патриотизма, адаптируется к условиям отрасли.

Повышенные требования к вузам в современных условиях требуют развития их материально-технической базы. Готовить инженерную элиту транспорта на устаревшем оборудовании невозможно. Выпускники вузов, приходя на производство, не должны терять время на освоение новой техники — этот процесс должен проходить в стенах вуза. Поэтому первые образцы новой техники, соответствующее программное обеспечение должны поступать в вузы.

Отраслевая система образования требует значительных материальных затрат, нуждается в постоянной поддержке, и прежде всего — со стороны транспортного комплекса.

Инновационные проекты и доходы транспортных отраслей должны распределяться с учетом того, что подготовка кадров — важнейшая стратегическая задача, залог успешной работы транспортного комплекса.

Характерная черта современного периода — перераспределение соотношения материальных и нематериальных активов в стоимости предприятий, их капитализации. Еще лет 20 назад материальные активы составляли более 60% балансовой стоимости предприятий. Сегодня этот показатель (данные Института Брукгинза) не превышает 15% рыночной стоимости. Происходит сдвиг от управления материальными активами к управлению стратегиями, основанными на материальных активах. Значительную долю этих страте-

гий составляют умения и мотивация персонала.

Транспортный комплекс должен учитывать эти тенденции при определении доли своих доходов, направляемых на подготовку кадров.

Будущий выпускник отраслевого вуза уже на студенческой скамье должен иметь четкое представление о своей профессиональной кадровой траектории, и это задача не только вузов, но и отрасли. Кадровая траектория должна выполняться в ходе производственной практики с аттестацией на право самостоятельной работы в соответствующей должности.

Инновационный путь развития транспорта во многом зависит от бережного отношения к молодым специалистам.

По статистике Министерства транспорта, до 20% выпускников отраслевых вузов (будем откровенны — отнюдь не самых худших) через год-два покидают отрасль. Одна из основных причин такого «исхода» — отсутствие у молодых специалистов представления о перспективе, о том, что будет с ними при добросовестной и инициативной работе через несколько лет. Чтобы они остались в отрасли, молодые специалисты должны иметь четкое представление о перспективной кадровой траектории.

Транспортный комплекс призван уделять большее внимание университетской науке. В вузах сегодня сосредоточен основной научный потенциал. При этом они обеспечивают не только современные научные результаты, но и воспроизводство кадров для транспорта.

Если говорить о месте отраслевого образования в системе российского профессионального образования (рис. 6), то существующий баланс полномочий между Министерством образования и науки и Министерством транспорта позволяет обеспечить требуемый уровень подготовки кадров для транспорта.

При этом очень важно, чтобы Минобрнауки, формируя государственную политику в области профессионального транспортного образования, учитывало традиционно сложившуюся специфику в подготовке инженеров транспорта, особую роль отрасли в экономике и безопасности страны. Это касается доступа транспортных вузов к НИОКР, финансируемым из госбюджета, сохранения госбюджетного приема по так называемым «непрофильным» специальностям, а также военных кафедр.

Юрист на транспорте должен обладать знанием международного транспортного права, психолог — изучить специфику работы машинистов, судоводителей, летчиков и т.д. На должном уровне эти знания «непрофильные» специалисты могут получить только в транспортных вузах.

Для координации действий двух министерств целесообразно создать при Минобрнауки и Минтрансе подразделения по вопросам транспортного образования.

Транспортное образование не претендует на привилегированное положение. Речь идет о том, чтобы Минобрнауки выстраивало и реализовывало свою политику с учетом специфики деятельности транспортных отраслей, их значительной роли в развитии экономики и в обеспечении безопасности страны. Ныне Россия испытывает определенные сложности с вхождением в мировую коммуникационную систему. Но важно не только вписаться в эту систему, а занять на мировом транспортном рынке ведущее положение. Успешное движение к лидерству во многом зависит от тех молодых людей, которые сегодня набираются знаний в аудиториях транспортных университетов. Преимущество в подготовке инженерного фонда, государственная поддержка, продуманная политика в области кадрового обеспечения транспорта — это общая задача, стоящая ныне перед Министерством образования и науки, Министерством транспорта, учеными и преподавателями отраслевых вузов.