



УДК 37.08

А. Ю. Панычев

Петербургский государственный университет путей сообщения

ОТРАСЛЕВЫЕ ВУЗЫ КАК ДРАЙВЕРЫ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА И РАЗВИТИЯ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО КАПИТАЛА

Современный рынок труда России в связи с уменьшением доли крупных заказчиков серьезно расширил спектр требований к специалистам. Государство, в свою очередь, поддерживает работодателя и призывает вузы прислушаться к требованиям представителей отраслей экономики и определять приоритеты подготовки кадров с позиции их востребованности производством.

рынок труда, востребованность производством, драйверы.

С точки зрения развития человеческого капитала, а также реализации основных направлений в соответствии с Государственной программой Российской Федерации «Развитие образования на 2013–2020 гг.», утвержденной распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2012 г. № 2148-р, с учетом требований и пожеланий субъектов рынка образовательных услуг, в том числе заказчиков и потребителей, модель отраслевого образования в наибольшей степени удовлетворяет запросам экономики и конкретного работодателя, хотя и объективно ограничена в применении.

На рынке труда работодатель соизмеряет свои ожидания с возможностями выпускника. Чем меньше различий, тем лучше для работодателя и тем меньше потребуется средств и времени для «доведения» молодого специалиста до требуемого уровня. Однако, для того чтобы эта модель заработала более эффективно, работодатель должен сформировать свои требования в виде профессиональных стандартов.

Примером эффективного взаимодействия с высшей школой, исторически сложившегося в транспортной отрасли, в силу близости

учредителя, учебных заведений и работодателя, является железнодорожный транспорт, на долю которого приходится 85,5 % грузооборота (без трубопроводного) [1].

С момента создания в 1809 г. первого инженерного транспортного вуза (Институт Корпуса инженеров путей сообщения, ныне Петербургский государственный университет путей сообщения) система отраслевого образования работает в интересах государства и гарантирует кадровое обеспечение и научное сопровождение решения задач федерального уровня, связанных с развитием транспортной инфраструктуры России, эффективностью, безопасностью и экологичностью перевозочного процесса.

Сегодня девять железнодорожных университетских комплексов (созданных на базе 10 вузов и 48 ссузов) представляют собой крупные инновационные научно-образовательные центры и покрывают территорию страны от Калининграда до Сахалина.

За время реформ удалось не только сохранить распределенную сеть учреждений, но и базовые ценности отраслевого образования, такие как:

- высокий уровень фундаментальной, профессиональной и практической подготовки;

- авторитетные научные школы (в России и за рубежом);

- тесная связь с реальным сектором экономики;

- уникальная по масштабам и эффективности система целевой контрактной подготовки кадров;

- интеграция науки, практики и образовательного процесса;

- передовая учебно-научная и учебно-методическая база;

- высокий уровень квалификации профессорско-преподавательского состава (ППС).

Возвращаясь к преимуществам отраслевого образования на примере железнодорожного транспорта, следует отметить, что сегодня транспортные вузы демонстрируют высокие показатели при аккредитации, мониторинге и реализации Государственной программы развития образования. Доходы от науки в расчете на одного научно-педагогического работника составляют более 320 тыс. рублей, а трудоустройство выпускников по специальности составляет свыше 80%. Целевая подготовка специалистов для железнодорожного транспорта всегда была ориентирована на так называемую подготовку кадров для «линии», т. е. не из региональных центров, для того чтобы обеспечить гарантированное возвращение выпускника на те предприятия, которые их направили, а хороший социальный пакет обеспечивал их закрепление и минимизировал отток.

В настоящее время по целевым направлениям транспортных предприятий в отраслевых вузах обучается около 45 тыс. человек (в том числе ОАО РЖД – более 40 тыс.). Более 70% выпускников работают на предприятиях транспорта. Трудоустройство «целевиков» составляет 100%.

Эффективность подготовки и высокая востребованность обеспечиваются за счет наличия конкретного заказчика (МПС, ОАО РЖД), активно участвующего в подготовке специалистов и развитии учебных заведений даже после ликвидации МПС, что особенно

приятно констатировать. В холдинге ОАО РЖД с численностью работников свыше 1,2 млн человек доля молодых сотрудников до 30 лет составляет 28% [1].

В современных условиях и при тех формализованных, и не только, требованиях и пожеланиях заинтересованных сторон существующая тридцать пятый год целевая модель подготовки имеет свои очевидные преимущества:

- адресность;

- тесная связь с заказчиком и работодателем;

- 100%-е трудоустройство;

- тесная связь науки и образования;

- мобильность подготовки;

- содержание программ вузов, приближенное к запросам работодателя;

- многоканальность финансирования вузов;

- совместные проекты по воспитанию молодежи (студенческие строительные отряды, волонтеры и т. д.);

- быстрая адаптация специалистов на производстве.

Несомненно, существуют и недостатки такой модели:

- закрытость и обособленность;

- ограниченность в применении;

- наличие монозаказчика и связанных с этим рисков;

- профессиональная межотраслевая реализация специалистов.

Существуют угрозы и для отраслевого образования, связанные, прежде всего, с некоторыми инициативами, отраженными в Программе развития образования. В частности, одна из наиболее серьезных угроз связана с подготовкой аспирантов преимущественно в ведущих университетах. Некоторые из них, кстати, и при наличии статуса национального исследовательского не выполняют контрольные показатели по приему, чего в вузах Росжелдора не было никогда. При этом в стране нет ни одного национального исследовательского транспортного университета. Сегодня в каждом вузе созданы научные школы, некоторые признаны далеко за пределами России. Вышеназванная инициатива

существенно затруднит не только воспроизводство кадров высшей квалификации, но и поставит вопрос о будущем научных школ, а также самих вузов.

Что касается тренда изменений в формате финансирования вузов, налицо две серьезные угрозы. Первая связана с тем, что в борьбе за нормативное подушевое финансирование, а стало быть, и за выполнение контрольных цифр приема абитуриентов, среди большого количества вузов и их филиалов возникла жесткая конкуренция, сопровождающаяся нарушением законодательства, проведением самостийных *PR*-акций. И вторая: конкурсные процедуры по размещению заказа на подготовку специалистов могут привести к тем же последствиям, что и введение закона о закупках для государственных и муниципальных нужд: коррупции; посредников, в том числе официальных, станет больше, а качество – хуже.

Что касается самих показателей, учитываемых при оценке потенциала вуза, то они также ставят образовательные организации в неравные условия. В частности, учет аспирантов, подготовка которых концентрируется в ведущих вузах, будет влиять и на размеры контрольных цифр приема. А с учетом разных объемов финансирования ведущих и «остальных» вузов учет публикаций статей и индекса цитирования в международных изданиях только усиливает разницу в стартовых позициях. Мониторинг деятельности вузов, ставший обязательной процедурой благодаря новому закону об образовании в РФ сопряжен с большим количеством показателей, влияющих на принятие решений далеко не в пользу вузов, например, ведущих подготовку в основном по программам специалитета и соответственно имеющих низкую долю магистерских программ. Следовательно, объем государственного задания неминуемо будет сокращаться для категорий вузов из разряда неведущих. К сожалению, сегодня практически не используется тот подход, который в прежние годы был в основе принятия решений о создании вузов – приближение к нуждам производства с учетом стратегических интересов отрасли и социально-эконо-

мического развития страны. Может, именно поэтому лет через пять, когда в стране появится высокоскоростное движение, произойдет модернизация БАМ и Транссиба, будет восстановлен маршрут транспортировки грузов из Юго-Восточной Азии в Европу по Северному морскому пути и созданы крупные логистические центры на севере России, «неожиданно» встанет вопрос: а где же специалисты?

Наконец, обязательная, публичная и еще открытая в части результатов процедура мониторинга показывает, что повышение конкурентоспособности вузов пока не связано с эффективностью их деятельности. Из 29 национальных исследовательских университетов (НИУ) только 10 вузов достигли необходимых значений всех шести контрольных показателей. При этом четыре НИУ имеют необходимые значения по четырем показателям из шести [2]. В 2013 г. распоряжением Правительства для ряда вузов предусмотрено дополнительное финансирование в целях повышения конкурентоспособности; при этом из 11 НИУ, получивших субсидию в целях повышения конкурентоспособности (в основном в размере 592,4 млн рублей), только четыре имеют высокие значения всех показателей мониторинга эффективности.

Пока мы видим не самую результативную и эффективную модель ведущих вузов, а высокая доля, в отличие от вузов Росжелдора, бюджетных средств в общем объеме финансирования наводит на мысль о слабой мотивированности бюджетополучателей в лице НИУ к активному поиску дополнительных доходов и места на рынке труда.

Сопоставление некоторых показателей традиционных лидеров мирового рейтинга вузов по версии *QS World University Ranking* 2012 [3, 4], лучших российских НИУ из топ-500 и первого транспортного вуза страны (ПГУПС) представлено в таблице.

Обращает на себя внимание тот факт, что ведущие зарубежные вузы имеют более высокие доходы в пересчете на одного студента по сравнению с российскими НИУ. Однако следует иметь в виду, что в этих доходах велика доля частного сектора и тех заинтересованных

ТАБЛИЦА. Показатели рейтингов вузов

Университет	Место по рейтингу	Контингент студентов	Доля иностранных студентов, %	Соотношение студент/преподаватель	Доходы на одного студента (долл. – для зарубежных вузов, руб. – для российских)
<i>Зарубежные вузы</i>					
Массачусетский технологический университет	1	10 894	26	6,3	252 524
Кембриджский университет	2	18 993	20	6,4	105 355
Гарвардский университет	3	21 049	20	4,4	179 486
Оксфордский университет	5	21 872	37	5,1	67 209
Калифорнийский технологический институт	10	2231	44	2,5	946 661
<i>Российские вузы (НИУ)</i>					
МГТУ им. Н. Э. Баумана	352	15 815	4,46	7,17	598 470
Новосибирский государственный университет	371	6228	6,28	14,06	459 160
<i>Отраслевой транспортный вуз</i>					
Петербургский государственный университет путей сообщения		6805	8,80	8,41	405 020

сторон, которые в России только набирают силу. В частности, доля поступлений от эндаумент-фондов (фондов целевого капитала) в консолидированных доходах образовательных учреждений составляет 30–50%.

Для того чтобы в российских условиях у вузов имелись возможности конкурировать с крупными бюджетополучателями, целесообразно, наряду с проведением конкурсов на предоставление субсидий, проработать

эффективные стимулирующие механизмы участия бизнеса в управлении и финансировании деятельности вузов (например, рассмотреть возможность наделения крупных компаний-заказчиков функциями соучредителей вузов, разрешить относить расходы или их долю по целевой контрактной подготовке на себестоимость продукции, освободить от налога на прибыль пожертвования от юридических лиц в фонды целевого капитала и т. д.).

И последнее. Если мы говорим о развитии образования, то почему показатели мониторинга деятельности появляются в год, следующий за отчетным, а не в предшествующий, особенно если необходимо стимулировать вузы к развитию?

Таким образом, несмотря на обозначенные государством «правила игры», отраслевые университеты могут и должны стать драйверами развития регионов, экономики, общества и государства. В каждом случае надо четко представлять, кто главный заказчик. Таким образом, будет понятна роль каждого субъекта рынка образовательных услуг, являющегося частью новой гибкой инновационной модели отраслевого образования и эффективно функционирующего прозрачного механизма, гарантирующего подготовку специалиста, удовлетворяющего требованиям потребителя и заинтересованных сторон. Только в этом случае в сфере образования появятся заинтере-

ресованные лица и конкуренция, а лидирующие позиции вузов будут формироваться не за счет субсидий из федерального бюджета, а за счет востребованности их выпускников на рынке труда.

Библиографический список

1. **Итоги** деятельности ОАО «РЖД» в 2012 г. и приоритетные целевые задачи на 2013 г. Выступление министра транспорта Российской Федерации М. Ю. Соколова. Доклад президента открытого акционерного общества «Российские железные дороги» В. И. Якунина // Железнодорожный транспорт. – 2013. – № 1.
2. <http://miccedu.ru/monitoring>.
3. <http://www.topuniversities.com>.
4. **Анализ** международного опыта по инновационному развитию университетов / В. В. Круглов // Качество. Инновации. Образование. – 2013. – № 10.

УДК 378

Е. А. Афанасьева, О. Н. Куранова, Л. В. Мите, Н. О. Седова, Е. Л. Киселёв

Петербургский государственный университет путей сообщения

О. И. Трубицина

Российский государственный педагогический университет им. А. И. Герцена

ВИЗУАЛИЗАЦИЯ КОНТЕНТА – ОСНОВА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ДИСТАНЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ ПРИ ОБУЧЕНИИ ИНОСТРАННОМУ ЯЗЫКУ В ТЕХНИЧЕСКОМ ВУЗЕ. ОПЫТ ПГУПС

Рассмотрен современный подход к изучению иностранных языков студентами технических вузов на основе мультимедийных технологий и технологий дистанционного обучения. Показана специфика преподавания иностранных языков в техническом вузе. Определены технологии разработки и доставки учебного контента обучающимся. Разработаны структура и мультимедийный контент дистанционного курса по английскому языку для обучающихся по специальности «Вагоны».

визуализация, дистанционные технологии, учебный модуль, учебный элемент, модуль расширения.