

**Ревина Елена Владимировна**

канд. экон. наук, доцент

ФГБОУ ВО «Уральский государственный университет путей сообщения»

г. Екатеринбург, Свердловская область

DOI 10.31483/r-102348

## **ПОДГОТОВКА КАДРОВ ДЛЯ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ РФ: ОСОБЕННОСТИ И ПЕРСПЕКТИВЫ**

***Аннотация:** в статье анализируются общие и особенные характеристики транспортного образования в нашей стране. Показана обусловленность развития транспортного образования необходимостью удовлетворения экономической потребности в образовании. Определены принципы и тенденции развития системы подготовки кадров для транспортного комплекса в условиях преобразований в транспортной отрасли и высшей школе.*

***Ключевые слова:** транспортное образование, транспортный комплекс, реформирование высшего образования, сетевые взаимодействия вузов.*

Основы транспортного образования как системы подготовки квалифицированных инженерно-технических и рабочих кадров для различных видов транспорта стали формироваться в России в начале XVIII века. По мере интенсивного развития транспортной отрасли увеличивалась потребность в специалистах для изысканий, проектирования, строительства и эксплуатации путей сообщения. И в 1809 г. было создано первое высшее транспортное учебное заведение – Институт Корпуса инженеров путей сообщения, задачами которого являлись не только создание разветвленной и разнообразной транспортной инфраструктуры, но и развитие гражданских секторов экономики, научно-техническое и кадровое обеспечение промышленного переворота.

В течение XIX–XX вв. по мере формирования современной транспортной сети страны, сооружения важнейших железнодорожных магистралей, реализации ключевых инфраструктурных проектов создание и развитие транспортных образовательных организаций продолжалось. В результате сегодня в системе

транспортного образования, подведомственной Министерству транспорта РФ и его федеральным агентствам (Росавиации, Росжелдора, Росморречфлота), обучение по 17 укрупненным группам специальностей и направлений подготовки среднего профессионального и высшего образования ведут 17 вузов, имеющих 88 филиалов, территориально распределенных по всей стране.

Система транспортного образования РФ характеризуется специфическими чертами [1, 2]:

- системообразующий характер транспортных университетов за счет их ведущей роли в обеспечении бесперебойной работы и безопасности транспортной инфраструктуры страны;

- наличие дополнительных, особенных, институциональных ограничений на деятельность образовательных организаций, осуществляющих подготовку кадров для транспортного комплекса. В качестве них выступают нормативно-правовые акты и документы Минтранса РФ и подведомственных ему федеральных агентств, положения и требования международных договоров и международных стандартов;

- приближенность транспортных университетов и их филиальной сети к местам трудоустройства выпускников с учетом запроса работодателей;

- ориентированность выпускников на отраслевой, а не региональный рынок труда;

- возможность организации непрерывного обучения по программам среднего профессионального, высшего и дополнительного профессионального образования с реализацией единого методического подхода, единых требований к учебно-лабораторной базе;

- многолетний опыт университетских комплексов по реализации образовательных программ с учетом запросов работодателей, наличие всех востребованных в отрасли направлений подготовки;

- интенсивное сотрудничество с работодателями, выстроенная система взаимодействия транспортных образовательных организаций с корпоратив-

ными университетами и системой учебных центров профессиональных компетенций;

– неразрывная связь качества подготовки специалистов для транспортной отрасли с выполнением требований международных организаций, международных конвенционных требований, а также национальных требований.

В последние десятилетия российское транспортное образование, как и современная высшая школа, переживает период преобразований образовательного и научного процессов, моделей организации деятельности университетов, структур и систем управления ими, механизмов государственного управления и финансирования системы высшего образования. В ближайшие годы развитие транспортных образовательных организаций будет определяться воздействием следующих устойчивых тенденций:

– формирование вектора и ключевых целей стратегического развития транспортных вузов на основании Транспортной стратегии РФ на период до 2030 г., Стратегии развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 г., Концепции подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 г.;

– изменение социальных установок в отношении высшего образования и структуры спроса на образовательные программы ВО, СПО, ДПО;

– рост конкуренции между социальными секторами за сокращающееся государственное финансирование;

– изменение институциональных рамок взаимодействия государства и высших учебных заведений, продолжающееся реформирование экономических отношений системы высшего образования,

– неопределенная динамика численности и неоднородная структура абитуриентов из-за демографических проблем, состояния школьного образования,

– усиление конкуренции между субъектами предложения на рынке образовательных программ, появление новых провайдеров на данном рынке;

– трансформационные изменения в процессах международной интеграции.

Отдельно необходимо отметить и такую тенденцию как изменение сетевых взаимодействий транспортных университетов со стейкхолдерами высшего об-

разования – потребителями (абитуриентами, студентами, родителями), работодателями, академическим сообществом, деловыми партнерами, местными сообществами и др. К основным факторам, обуславливающим изменения в сетевых взаимодействиях транспортных вузов с их внешним окружением эксперты относят следующие: создание государством институциональных условий для активизации взаимодействия вузов с внешним окружением, технологическую трансформацию транспортной отрасли, цифровизацию экономики и образовательной сферы, изменение структуры рынка труда, разнообразие состава внешних групп интересов высшего образования, неоднородность и волатильность внешнего окружения вузов, появление и усиление конкуренции при реализации образовательных программ по специальностям и направлениям подготовки, в которых ранее транспортные университеты занимали монопольное положение [1; 2; 3; 4].

Итак, в предстоящие годы для системы подготовки кадров для транспортной отрасли останется актуальной такая характеристика внешней и внутренней среды, как ее высокая неопределенность и динамизм.

Таким образом, в этих условиях достижение стратегических задач транспортного образования по созданию устойчивого кадрового и научно-технологического обеспечения транспортной отрасли, а также превращению транспортных вузов в генераторы инноваций, международные центры компетенций в области транспорта возможно при условии организации деятельности образовательных организаций на следующих принципах:

- диверсификация объектов научно-образовательной деятельности и источников финансирования, реализация новых образовательных программ под «профессии будущего»;

- определение и защита транспортными образовательными организациями своих позиций в условиях, формируемых новой политической и идеологической повесткой и меняющейся экономической реальностью;

- интеграция интересов всех стейкхолдеров транспортного образования, определение направлений дальнейшего развития взаимодействия образователь-

ных организаций с их внешним окружением для наращивания конкурентных преимуществ транспортного образования;

– цифровизация научно-образовательной деятельности и основных бизнес-процессов транспортных образовательных организаций;

– повышение эффективности образовательной и научной деятельности.

### *Список литературы*

1. Пашков К. Транспортное образование России / К. Пашков // Транспортная стратегия – XXI век. – 2019. – №42. – С. 26–27.

2. Концепция подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/573594490>

3. Ревина Е.В. Экономическая ниша транспортных университетов на рынке образовательных услуг в условиях многообразия высшего образования / Е.В. Ревина // Экономика и предпринимательство. – 2017. – №12–1 (89). – С. 118–1187.

4. Климов А. Хороший задел, масштабные планы / А. Климов // Транспортная стратегия – XXI век. – 2019. – №42. – С. 30–31.