

го состава железных дорог», «организация перевозок и управление на транспорте (по видам)».

В связи с вступлением в силу в 2013 году нового закона «Об образовании в Российской Федерации» правила приема на программы СПО радикально изменились. Прием на программы подготовки специалистов среднего звена выпускников 9-х классов стал осуществляться без вступительных экзаменов – по результатам среднего балла аттестата. А с 2014 года отменен «целевой прием», который давал право абитуриентам, направляемым на обучение предприятиями отрасли, участвовать в отдельном, приоритетном конкурсе.

Вместе с тем в законе появилось понятие «целевое обучение». Следуя соответствующей норме закона, отраслевые предприятия в течение первого месяца прошлого учебного года отбирали потенциальных целевиков среди уже поступивших студентов: проводили с ними разъяснительную работу и заключали договоры. А также устанавливали договорные отношения с МКЖТ, определяя содержание дополнительной образовательной программы по специальности, на которой обучается их студент-целевик. Как правило, основное требование заказчика – наличие дополнительных образовательных модулей, в том числе профессиональная подготовка по одной или нескольким профессиям рабочих.

«На первый взгляд закон оперирует похожими понятиями – «целевой прием» и «целевое обучение». Но для железнодорожного транспорта они по существу разные, – отмечает проректор МИИТа – директор Института прикладных технологий Николай Разинкин. – Железнодорожный транспорт – стратегическая отрасль экономики, сложнейшая система межрегионального масштаба, включающая множество линейных предприятий, в частности отдаленные подразделения, станции, депо. Прежде существовавший целевой прием давал возможность абитуриентам из глубинки получить направление на учебу, а затем вернуться к месту проживания, гарантированно трудоустроиться и работать в отдаленных от населенных пунктов районах страны. Однако в 2014 году договоры на целевое обучение заключили в основном студенты, проживающие в городах и их областях, в которых расположены железнодорожные колледжи и техникумы. Молодежь сегодня прагматична, и надо быть большим романтиком, делая прогнозы, что по окончании обучения в колледже или техникуме выпускники поедут по распределению на отдаленные линейные предприятия».

Кроме того, результат приема 2014 года на обучение в отраслевые колледжи и техникумы показал, что среди поступивших на обучение на традиционно «мужские» специальности, например «электроснабжение на железнодорожном транспорте», большой процент девушек, так как традиционно они имеют средний балл аттестата выше, чем юноши. В связи с этим возможна отбор целевиков из числа обучающихся ограничивает выбор представителями предприятий – заказчиков кадров по ген-

дерному принципу, добавляет Николай Разинкин.

Несмотря на сложности, обусловленные новыми законодательными ограничениями, набор на целевое обучение из числа студентов МКЖТ проведен достойно: план 2014 года, установленный предприятиями и подразделениям ОАО «РЖД», успешно выполнен. Во многом это результат тесного взаимодействия и многолетнего социального партнерства колледжа с предприятиями отрасли. Однако в силу объективных причин в некоторых железнодорожных колледжах и техникумах сложилась иная картина. По словам Николая Разинкина, студенты не желали заключать договоры на целевое обучение с предприятиями – заказчиками кадров в связи с обязательной перспективой по окончании учебы трудоустроиться на отдаленные линейные предприятия. Решению данной проблемы, считает он, могли бы способствовать изменения в существующем законе «Об образовании в РФ» в части актуализации понятия «целевой прием» для уров-

# 15

**учебных центров в составе РЖД, в которые входят 65 территориальных подразделений.**

ня среднего профессионального образования.

Стоимость обучения одного студента по основным образовательным программам СПО технического профиля сегодня обходится государству в среднем в 70 тыс. руб. в год. Затраты предприятий – заказчиков кадров на дополнительную образовательную программу отраслевой направленности – на порядок меньше. Для различных организаций в зависимости от содержания такой программы и соответствующих заключенных договоров их стоимость варьируется от 10 до 20 тыс. руб. в год за одного студента-целевика.

## За партией на работе

Схема целевого набора практикуется на железнодорожном транспорте уже более 30 лет, оставаясь базовым инструментом подготовки специалистов для ОАО «РЖД» по сей день, говорит заместитель начальника департамента – начальник отдела развития и обучения департамента управления персоналом компании Игорь Чирва. Но, как правило, обучение работников ОАО «РЖД» после их трудоустройства не заканчивается. Регулярно, практически в течение всей трудовой деятельности в компании они проходят повышение квалификации в различных учебных заведениях. Значимым элементом в этой системе является АНО «Корпоративный университет ОАО «РЖД», миссия которого – создание эффективной системы дополнительного корпоративного бизнес-образования руководящего состава компании в соответствии с требованиями, предъявляемыми «Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года». Слушателями корпоративного университета являются в

том числе вице-президенты ОАО «РЖД», а также руководители департаментов, управлений, филиалов, структурных подразделений компании.

«Большое внимание в ОАО «РЖД» уделяется подготовке, переподготовке и обучению вторым профессиям, а также повышению квалификации рабочих кадров через учебные центры профессиональных квалификаций, которые находятся в ведении железных дорог – филиалов компании, – рассказывает Игорь Чирва. – В составе компании 15 таких учебных центров, в которые входят 65 территориальных подразделений. Ежегодный объем обучения – около 90 тыс. человек по всем ведущим железнодорожным профессиям, начиная от монтера путей и завершая машинистом высокоскоростных поездов. В этих учебных центрах представлена вся номенклатура рабочих профессий, которые нужны для успешной работы в ОАО «РЖД». Они выполняют заказ компании в объеме около 75% от общей потребности в рабочих. Оставшиеся 25% готовятся в профессионально-технических лицеях, колледжах и в техникумах железнодорожного транспорта – на договорной основе по заказу компании».

## Спрос сильнее кризиса

2014 год показал, что транспортно-логистическая отрасль испытывает серьезную потребность в квалифицированных кадрах, говорит партнер, директор департамента «Логистика» хедхантинговой компании Cornerstone Юрий Дорфман. 2015 год внесет свои коррективы в кадровые решения компаний. Однако кризисы 1998 и 2008 годов показали, что профессионалы всегда в цене.

«Логистическая сфера переживает бурные изменения: в сфере железнодорожных и морских перевозок очень нужны люди. Позиции в работе есть, их, конечно, не через край, но зато они «живые»: компании, которые сейчас обращаются в кадровые агентства, действительно ощущают потребность в кадрах, – утверждает эксперт. – Востребованы опытные директора и специалисты по транспортной логистике, операционные директора, юристы с опытом работы в транспортной логистике, аналитики в области железнодорожных перевозок. Рынку нужны профессионалы, способные взаимодействовать с клиентами и контрагентами, координировать перевозки, разрабатывать оптимальные схемы поставок и оптимизировать все логистические процессы».

В наступившем году Cornerstone ожидает запросы на executive search – подбор и поиск руководителей высшего звена. Компании, по словам Юрия Дорфмана, будут привлекать специалистов «с доказанной эффективностью, способных работать в сложных условиях, прекрасных переговорщиков, умеющих отстаивать интересы компании и делать прибыль на падающем рынке. Тех, кто может вести за собой команду в сложное время». Стандартная стоимость этой услуги – 25% от годового дохода кандидата, добавил он.

Маргарита Меньшакова

## Мнение | Оппонент

# Дороги не стоят на месте



**Фарид Хусаинов,**

преподаватель, доцент кафедры «Экономика, финансы и управление на транспорте» Российской открытой академии транспорта Московского государственного университета путей сообщения (РОАТ МИИТ):

– Если говорить об экономическом «сегменте» транспортного образования, которое представлено такими дисциплинами, как, например, «Экономика железнодорожного транспорта», «Единая транспортная система», то в этой части имеется как минимум один немаловажный дефект. Дефект, отличающий отраслевую экономическую науку от «большой» экономической науки.

Дело в том, что в «большой» экономической науке в 1990 годы произошла полномасштабная интеллектуальная революция, смена парадигм. И если сегодня вдруг появится автор, который будет говорить про благотворность Госплана или государственного регулирования цен, то в профессиональном сообществе экономистов его никому не придет в голову воспринимать всерьез. В лучшем случае скажут, что человек специально эпатирует публику. Какие-то экономические идеи давно поставлены на полку под названием «Детство науки».

Но в экономике железнодорожного транспорта эта интеллектуальная революция не произошла. И здесь можно предлагать национализацию вагонного парка операторов, регулирование операторских ставок, введение KPI для операторских компаний и тому подобные решения. Не произошло радикального переосмысления многих вопросов, связанных с формой собственности, ролью конкуренции, функциями антимонопольного регулирования, проблемами вертикального разделения и вертикальной интеграции.

В первой главе базового учебника по дисциплине «Экономика железнодорожного транспорта», по которому сегодня учатся все

студенты железнодорожных вузов, например, есть такая фраза: «Общепризнанными научными методами экономики железнодорожного транспорта является метод диалектического и исторического материализма». Таким образом, методологическая основа одной из множества теорий, которая была популярна полтора столетия назад, остается, если верить учебникам 2011 и 2013 годов издания, основой всей современной экономики транспорта.

Помимо методологической архаичности, у этой проблемы есть важные прикладные последствия: понимание и анализ современности трудно осуществлять, пользуясь только архаичными инструментами 150-летней давности. За последние 80 лет в экономической науке случилось несколько революций и несколько контрреволюций. «Большая» экономическая наука последовательно сменила лошадь на карету, карету на автомобиль, автомобиль на самолет, а экономика транспорта по-прежнему шествует в лаптях вслед за рыбным обзозом.

Например, если в «большой» экономической науке трудовая теория стоимости давно воспринимается как «теплород и флогистон», как любопытный, но ошибочный этап развития экономической мысли, то среди представителей транспортной науки (в том числе в силу интеллектуальной автаркии) иногда еще встречаются авторы, апеллирующие к таким архаичным концепциям.

Но помимо методологической архаичности, у экономики транспорта (точнее – у ее преподавания) есть еще одна проблема. В большинстве железнодорожных вузов студентам совсем не рассказывают об альтернативных моделях организации отрасли. Студенты не знают, что есть американская модель, у которой свои минусы и плюсы, есть европейская – у которой свои. Они не знают, что в разных вариантах организации отрасли возникают различные проблемы злоупотреблений и «саботажа», различные механизмы антимонопольного регулирования. Студентам рассказывают только об устройстве МПС – РЖД. В результате на выходе мы получаем специалистов, которые получили однобокие знания об одной из возможных моделей развития отрасли, но ничего не знают о других вариантах.

