

УДК 338.46:37

## СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ ОРГАНИЗАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ СРЕДНЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ В ПЕРИОД РЕФОРМИРОВАНИЯ ОТРАСЛИ

Морозов Н.М.

*ОТЖТ-филиал ОмГУПС, Омск, e-mail: morosov.su@mail.ru*

В статье рассматривается система среднего профессионального образования, как часть системы профессионального образования России. Среднее профессиональное образование в Российской Федерации находится в стадии реформирования – техникумы и колледжи интегрируются в университетские комплексы, изменяется структура подчинения и управления, создаются образовательные кластеры. Особенностью отраслевых ссузов является сложившаяся за десятилетия тесная связь с отраслями, их требованиями и интересами, а поддержание и укрепление этих связей способствует поддержанию и росту качества подготавливаемых специалистов. В статье проанализированы основные этапы реформирования отраслевого профессионального образования, показаны причины возвращения ряда учреждений СПО в ведомственные структуры, а также рассмотрены перспективы их дальнейшего развития как части университетских комплексов, многоаспектно рассмотрены перспективы функционирования ссузов как части образовательных кластеров, образованных на базе отраслевых учебных заведений профессионального образования.

**Ключевые слова:** реформирование железнодорожного транспорта, вертикальная и горизонтальная интеграция, образовательный кластер, университетский комплекс

## CURRENT TRENDS OF ORGANIZATIONAL DEVELOPMENT OF VOCATIONAL EDUCATION IN THE RAIL INDUSTRY DURING THE REFORM PERIOD

Morozov N.M.

*OTZT-branch OSTU, Omsk, e-mail: morosov.su@mail.ru*

The article considers the system of secondary vocational education, as part of the system of professional education of Russia. Secondary professional education in the Russian Federation is in a stage of reforming – technical schools and colleges are integrated in the university campuses, changing the structure of the command and control, are created educational clusters. Feature of the sectoral colleges is a well-established over decades of close ties with the industries, their demands and interests of, and the maintenance and strengthening of these relations contributes to the maintenance and growth of the quality of the trained specialists. The article analyses the main stages of reforming of branch professional education, showing the reasons for the return of a number of institutions act in the departmental structure, and also discussed prospects of their further development as part of the university complexes, multi-aspect discussed prospects of the functioning of the secondary specialized educational institutions as part of the educational clusters, established on the basis of educational institutions of vocational education.

**Keywords:** reform of rail transport, vertical and horizontal integration, the education cluster, the university complex, autonomous institution

Система профессионального образования на железнодорожном транспорте имеет более чем двухсотлетнюю историю и является одним из основных двигателей качественного развития железнодорожного транспорта России в XXI веке. От состояния и эффективного развития системы профессионального образования в значительной мере зависит экономический и производственный потенциал отрасли. Сегодня система профессионального образования железнодорожного транспорта имеет достаточно разветвленную сеть и представлена учебными заведениями, находящимися как в ведении Федерального агентства железнодорожного транспорта (Росжелдор) – это 9 университетов и 1 академия, включая 46 их филиалов и 19 представительств, 47 колледжей и техникумов, а также Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте, так и принадлежащих ОАО «РЖД» – дорожные технические школы.

В период существования МПС России образовательные учреждения среднего и высшего профессионального образования находились в подчинении дорог и центрального аппарата МПС России. Данная система досталась в наследство от МПС СССР, которое совмещало в себе функции органа государственного управления и хозяйствующего субъекта. Подобный подход к организации деятельности предприятий был присущ плановой административно-командной системе, но он неприемлем в условиях рыночной экономики. Отсутствие конкуренции, высокий процент износа подвижного состава и инфраструктуры, отсутствие долгосрочного объема инвестиций и высокие социальные расходы явились причиной реформирования отрасли, законодательно оформленной постановлением Правительства РФ от 18.05.2001 г. № 384 «Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте». Согласно этой программе все учебные заведения высшего

и среднего профессионального образования не входили в создаваемое ОАО «РЖД», а передавались Росжелдору, на который возлагались функции:

- контроля содержания образовательных программ;
- расширения и укрепления связей профессионального образования с предприятиями железнодорожного транспорта и транспортного комплекса;
- укрепления потенциала профессорско-преподавательского состава;
- развития дополнительного и непрерывного образования;
- сохранения объемов подготовки специалистов по существующим направлениям и открытие новых специальностей;
- сохранения целевой подготовки специалистов по направлениям предприятий;
- развития материально-технической и учебно-лабораторной базы;
- информатизации и внедрения компьютерных технологий в образовательный процесс;
- интеграции системы формирования кадров для транспортного комплекса в международную систему подготовки специалистов и использование мирового передового опыта;
- совершенствования системы подготовки, переподготовки и повышения квалификации специалистов для отрасли.

Новой глобальной экономикой перед Россией ставятся новые вызовы, увеличивается значение человеческого фактора, ускоряются технологические изменения практически во всех отраслях. Этот факт находит свое подтверждение в программах и стратегиях развития страны, регионов и отраслей, в том числе и железнодорожного транспорта. Так, например, на период до 2012 года Правительство Российской Федерации в области начального и среднего профессионального образования ставило следующие задачи:

1. Совершенствование учебных программ в части их нацеленности на освоение конкретного набора компетентностей. Федеральный государственный образовательный стандарт будет носить рамочный характер, а конкретные программы – аккредитовываться профессиональными ассоциациями. Значительная доля программ среднего профессионального образования должна трансформироваться в программы прикладного бакалавриата.

2. Развитие новых организационных форм.

На базе профессиональных лицеев и училищ, а также части колледжей и техникумов предстояло сформировать комплексные учебные центры профессиональной

квалификации, как правило, с передачей общеобразовательных функций системе общего образования.

Существующие негосударственные учебные центры по направлениям подготовки должны были стать полноправной частью национальной системы профессионального образования, предстояло создать новые учебные заведения на основе долевого участия государства и бизнеса. Все учреждения профессионального образования независимо от формы собственности получили возможность по итогам конкурса получать бюджетное финансирование программ развития образовательных учреждений, а в органы управления учебных заведений должны вводиться представители профессионального сообщества [1].

Реформирование железнодорожного транспорта совпало с реформированием системы российского образования, тем самым активизировав процесс преобразования и организационного развития среднего профессионального образования на железнодорожном транспорте.

Распоряжение Правительства РФ от 24.01.2005 № 64-р «Об утверждении перечней подведомственных Рособразованию федеральных государственных учреждений» и Приказ Федерального агентства по образованию от 25 мая 2007 г. № 921 «О ходе оптимизации сети подведомственных образовательных учреждений» кардинальным образом поменяли вектор развития СПО и были направлены на оптимизацию структуры и системы управления СПО с учетом потребностей в трудовых ресурсах различных отраслей, регионов по оказанию качественных образовательных услуг. По уровню развития институтов, формирующих качество и конкурентоспособность системы профессионального образования, по данным С.Ю. Глазьева, Россия занимала в 2007–2008 гг. лишь 45–46-е места в рейтинге ведущих 100 стран мира [2].

Данные акты свидетельствовали о том, что в профессиональном образовании сложилась ситуация, когда «действующая сеть образовательных учреждений неадекватно реагирует на потребности общества и экономики, слабо способствует повышению благосостояния граждан, получивших образование, росту эффективности производства, развитию малого и среднего бизнеса, самозанятости населения и снижению безработицы в стране» [3]. Согласно Распоряжению Правительства РФ основная масса отраслевых техникумов и колледжей была передана из-под управления Росстата, Росатома, Минсельхоза России, Росгидромета в ведение Федерального агентства по об-

разованию (Рособразования), а основными механизмами оптимизации образовательных учреждений были признаны:

- перераспределение ответственности в сфере начального и среднего профессионального образования между уровнями государственной власти – передача подведомственных образовательных учреждений среднего и начального профессионального образования в субъекты Российской Федерации;
- интеграция (горизонтальная и вертикальная);
- преобразование образовательных учреждений в иные организационно-правовые формы;
- ликвидация образовательных учреждений.

Передача ряда учреждений СПО в подчинение Рособразования позволяет унифицировать учебно-методическую документацию, прекратить подготовку специалистов низкого качества по невостребованным рынкам труда профессиям и специальностям.

Ситуация с учреждениями СПО железнодорожного транспорта отличается от общей картины среднего профессионального образования России, так как железнодорожный транспорт представляет собой единый производственно-технологический комплекс из линейных предприятий (локомотивных и вагонных депо, дистанций пути, электроснабжения и т.д.) и образовательных учреждений начального, среднего и высшего профессионального образования по подготовке специалистов для предприятий железнодорожного транспорта. Подготовка кадров для строительства, общественного питания, сферы обслуживания в учреждениях СПО предназначена, в первую очередь для нужд того региона (района, города, области), в котором они расположены, в то же время специалисты, выпускаемые техникумами и колледжами железнодорожного транспорта, работают не только в своем регионе или Федеральном округе. Так, выпускники Омского техникума железнодорожного транспорта – филиала Омского государственного университета путей сообщения, распределяются и работают не только на линейных предприятиях Западно-Сибирской железной дороги, но также Свердловской, Северной, Приволжской и других дорогах.

Разрушение сложившейся на железнодорожном транспорте отраслевой системы образования от производства могло привести к разрушению отлаженной и действенной системы профессиональной подготовки кадров, и, как следствие, к потере качества и значимости данного образования. Кроме

того, отраслевая система управления образовательными учреждениями не только соответствует основным принципам управления Министерства образования и науки Российской Федерации, но и дополняет ее, конкретизирует и наполняет реальным содержанием и является ярким примером социального партнерства.

Исходя из важности железнодорожной отрасли для экономики России и необходимости сохранения целостности железнодорожной системы образования было принято Распоряжение Правительства РФ от 1.06.2005 № 78-р, согласно которому техникумы и колледжи передавались в ведение Росжелдора на условии их реорганизации путем присоединения к вузам Росжелдора посредством образования университетских комплексов на базе Уральского, Омского, Сибирского, Иркутского и Дальневосточного университетов путей сообщения. На 01.01.2011 г. в ведении Росжелдора находятся девять университетских комплексов. Интеграция вузов железнодорожного транспорта в университетские комплексы является реальным шагом к tertiary education (образованию третьей ступени) по Международной стандартной классификации образования (ISCED), принятой в ЕС, включающей в себя среднее профессиональное, высшее образование и докторантуру, тем самым повышается «статусность» получаемого образования как у получателя образовательной услуги – студента, так и у работодателя.

Интеграция, согласно Концепции развития сети образовательных учреждений, подведомственных Рособразованию, призвана быть одним из основных механизмов оптимизации образовательных учреждений СПО [3]. Горизонтальная интеграция позволяет устранить дублирование в подготовке кадров и более рационально использовать не только имеющиеся финансовые ресурсы, но и материально-технический, учебно-лабораторный, информационно-методический и кадровый потенциал учебных заведений, а вертикальная, кроме того, позволяет также обеспечить подготовку высококвалифицированных кадров и способствовать развитию мобильности обучающихся, предоставляя возможность студенту выстроить собственную образовательную траекторию. Интеграция железнодорожных вузов в университетские комплексы – это пример вертикальной интеграции, когда вуз укрупняется посредством присоединения к нему учреждений НПО и СПО путем превращения их в факультеты и филиалы вуза. Так, например, в состав Омского государственного университета путей сообщения были включены Омский и Тайгинский техникумы железно-

дорожного транспорта (ныне Тайгинский институт железнодорожного транспорта) в качестве филиалов и Омское железнодорожное медицинское училище в качестве факультета среднего специального образования.

Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года особое внимание уделяет вопросам развития человеческих ресурсов железнодорожного транспорта в области качества образовательного процесса и среди основных задач отмечает необходимость «развивать систему профессиональной подготовки рабочих массовых профессий, техников, мастеров, иных специалистов на основе сохранения и укрепления системы начального и среднего профессионального образования в составе университетских комплексов» [4].

Горизонтальная интеграция представляет собой объединение техникумов и колледжей, которое может происходить и в форме слияния ссузов, реализующих однородные образовательные программы, что особенно эффективно в период демографического спада и ограниченности финансовых ресурсов регионов и муниципалитетов.

Также на практике осуществляется вариант вертикально-горизонтальной (комплексной) интеграции, при котором в одно образовательное учреждение объединяются как учреждения одного уровня, так и различных уровней профессионального образования. Так, например, в ГБОУ СПО г. Москвы Политехнический колледж № 8 имени дважды Героя Советского Союза И.Ф. Павлова с 2005 по 2010 г. вошли 3 профессиональных училища, 1 техникум и 1 колледж.

Особое место в развитии сети образовательных учреждений СПО занимает преобразование в средние специальные учебные заведения – техникумы и колледжи учреждений начального профессионального образования при сохранении реализации программ НПО и СПО. Эта ситуация связана с реальной практикой реализации профессиональными лицами программ среднего профессионального образования, что позволило этим учебным заведениям создать кадровый, учебно-методический и материально-технический ресурс, соответствующий требованиям, предъявляемым к образовательным учреждениям СПО. Именно по такому пути развития пошло бывшее ПТУ железнодорожного транспорта № 23 г. Омска, а теперь Омский колледж транспортных технологий, которое в 1993 году подготовило документацию, учебные планы и программы, позволяющие перейти на более высокую степень профтехобразования и стало лицеем, а в 2003 году лицей был присвоен статус кол-

леджа. В данном колледже осуществляется подготовка по 3 специальностям СПО (в том числе повышенного уровня) и по 4-м специальностям уровня НПО.

Следует отметить, что в ситуации с техникумами и колледжами железнодорожного транспорта интеграция осуществляется не только в вертикальном и горизонтальном направлениях, имеется и положительный опыт создания образовательного кластера, представляющего собой многоступенчатую систему: лицей – ПТУ – техникум – колледж – институт.

1 степень – технический лицей, являющийся структурным подразделением, осуществляющим доколледжевскую подготовку школьников перед поступлением в колледж.

2 степень – ПТУ, где студенты обучаются 2 года 10 месяцев и получают начальное профессиональное образование.

3 степень – техникум, где студенты обучаются 3 года 10 месяцев и получают базовое среднее профессиональное образование.

4 степень – колледж, предполагает получение среднего профессионального образования повышенного уровня.

5 степень – институт, где реализуются программы высшего профессионального образования.

Каждая из этих ступеней имеет тесную связь не только с образовательной составляющей этого кластера, но и, в первую очередь, с предприятиями ОАО «РЖД» – главными потребителями и заказчиками образовательных услуг [5].

Образовательный кластер не может существовать только во взаимосвязи образовательное учреждение – предприятие железнодорожного транспорта. Межрегиональный экономический форум, проводившийся в г. Самаре в июле 2007 г., определил суть государственной кластерной политики как специальную деятельность органов власти всех уровней, направленную на поддержку инициатив по созданию и развитию сетевых объединений, основанных на интересе, взаимной выгоде и оказывающих влияние на производительность труда и занятость населения, включающих в себя не только предприятия, учреждения науки, высшей школы и среднего специального образования, но и органы управления всех уровней, а также другие заинтересованные стороны [6].

Актуальным вопросом реформирования государственных учреждений СПО является преобразование образовательных учреждений в иные организационно-правовые формы:

- бюджетное учреждение;
- государственное автономное учреждение;

– автономную некоммерческую организацию;

– акционерное общество.

Изменение типа учреждения с бюджетного на автономное или преобразование в форму акционерного общества позволяет расширить источники финансирования, тем самым увеличив возможности для развития, укрепления партнерских отношений с работодателями, частно-государственного партнерства [7]. С учетом того, что все отраслевые образовательные учреждения среднего профессионального образования на железнодорожном транспорте входят в состав университетских комплексов, вопрос выбора организационно-правовой формы определяется университетами, филиалами или факультетами, на базе которых они закрепились.

На наш взгляд, наиболее результативной, логичной, соответствующей современным требованиям развития рыночной экономической системы России, а также преобразованиям на железнодорожном транспорте формой интеграции отраслевых образовательных учреждений СПО является модель образовательных кластеров.

Избранный и осуществляемый в течение последних 5 лет в рамках университетских комплексов путь развития образовательных учреждений СПО показал эффективность данной модели: в более 90% случаев в процессе обучения выпускники кроме основной получили также и рабочую специальность, стабильно растет численность выпускников железнодорожных техникумов, продолживших обучение в отраслевых вузах.

Работа техникумов и колледжей как части университетского комплекса позволяет экономить материальные ресурсы, активизирует творческий потенциал педагогических кадров, расширяется доступ к инновациям и современным технологиям, что естественным образом поднимает качество оказываемых услуг и привлекательность как для основного потребителя – ОАО «РЖД», так и для прочих организаций-заказчиков.

#### Список литературы

1. Основные направления деятельности Правительства Российской Федерации на период до 2012 года (в ред. распоряжений Правительства РФ от 08.08.2009 №1120-р, от 02.11.2009 №1622-р). – М., 2008. – 89 с.
2. Глазьев С.Ю. Уроки очередной российской революции: крах либеральной утопии и шанс на «экономическое чудо». – М.: Издательский дом «Экономическая газета», 2011. – 269 с.
3. О ходе оптимизации сети подведомственных образовательных учреждений. Приказ Рособразования №921 от 25.07.2007. – М., 2007. – 12с.
4. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года (Распоряжение Правительства РФ от 17 июня 2008 г. №877-р). – М., 2008. – 152 с.

5. Смирнов А.В. Образовательные кластеры и инновационное обучение в вузе: монография. – Казань: РИЦ «Школа», 2010. – 102 с.

6. Доклады и презентации первого Межрегионального экономического форума «Самарская инициатива: кластерная политика – основа инновационного развития национальной экономики» (г. Самара, 6-7 июля 2007 г.) [Электронный ресурс] – Самара: Первый межрегиональный экономический форум «Самарская инициатива: кластерная политика – основа инновационного развития национальной экономики», 2007. – URL:<http://2007.forum.economy.samregion.ru/report/> (дата обращения: 25.01.2012).

7. Инновационная модель перехода государственного образовательного учреждения начального (среднего) профессионального образования в иные организационно-правовые формы [Электронный ресурс] – Челябинск: Федеральная экспериментальная площадка РФ, 2005. – 25 с. URL:[http://www.susu.ac.ru/include/rdc\\_index.asp?from=client&id=56](http://www.susu.ac.ru/include/rdc_index.asp?from=client&id=56) (дата обращения: 25.01.2012).

#### References

1. *Osnovnye napravlenija dejatel'nosti Pravitel'stva Rossijskoj Federacii na pe-riod do 2012 goda (v red. rasporyzhenij Pravitel'stva RF ot 08.08.2009 N 1120-r, ot 02.11.2009 N 1622-r)* (The main activities of the Government of the Russian Federation until 2012 (as amended by the RF Government of 08.08.2009 N 1120-p of 02.11.2009 N 1622-p)). Moscow, 2008. 89 p.
2. Glaz'ev S.Ju. *Uroki ocherednoj rossijskoj revolucii: krah liberal'noj utopii i shans na «jekonomicheskoe chudo»* (Lessons of the next Russian Revolution: The collapse of liberal utopia and a chance to «economic miracle») Moscow: Izdatel'skij dom «Jekonomicheskaja gazeta», 2011. 269 p.
3. *O hode optimizacii seti podvedomstvennyh obrazovatel'nyh uchrezhdenij. Prikaz Rosobrazovanija №921 ot 25.07.2007* (On the course of optimizing the network of educational institutions subordinate. Order № 921 of the Federal Agency of Education 7/25/2007). Moscow, 2007. 12 p.
4. *Strategija razvitija zheleznodorozhnogo transporta v Rossijskoj Federacii do 2030 goda (Rasporyzhenie Pravitel'stva RF ot 17 ijunya 2008 g. N 877-r)* (Strategy for development of rail transport in the Russian Federation until 2030 (RF Government Order dated June 17, 2008 N 877-p)). Moscow, 2008. 152 p.
5. Smirnov A.V. *Obrazovatel'nye klasteri i innovacionnoe obuchenie v vuze* (Educational innovation clusters and a college education). Kazan': RIC «Shkola», 2010. 102 p.
6. *Doklady i prezentacii pervogo Mezregional'nogo jekonomicheskogo foruma «Sa-marskaja inicativa: klaster'naja politika – osnova innovacionnogo razvitija nacional'noj jekonomiki»* (g. Samara, 6-7 ijulja 2007 g.) [Reports and presentation of the first Inter-Regional Economic Forum «Samara Initiative: cluster policy – the basis of innovative development of national economy» (Samara, 6-7 July 2007)]. Samara, 2007. URL:<http://2007.forum.economy.samregion.ru/report>.
7. *Innovacionnaja model' perehoda gosudarstvennogo obrazovatel'nogo uchrezhdenija nachal'nogo (srednego) professional'nogo obrazovanija v inye organizacionno-pravovye formy* (An innovative model of the transition state educational institutions of primary (secondary) professional education in other legal forms) Cheljabinsk: Federal'naja jeksperimental'naja plowadka RF, 2005. 25 s. – URL:[http://www.susu.ac.ru/include/rdc\\_index.asp?from=client&id=56](http://www.susu.ac.ru/include/rdc_index.asp?from=client&id=56).

#### Рецензенты:

Куршакова Н.Б., д.э.н., профессор кафедры «Экономика транспорта, логистика и управление качеством» ФБГОУ ВПО «Омский государственный университет путей сообщения», г. Омск.

Кувалдина Т.Б., д.э.н., профессор кафедры «Финансы и кредит, бухгалтерский учет и аудит» ФБГОУ ВПО «Омский государственный университет путей сообщения», г. Омск.

Работа поступила в редакцию 14.02.2012.