(cc) BY

***Ксенофонтова Татьяна Юрьевна***

***Попов Вячеслав Александрович***

# ПРОБЛЕМЫ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНВЕСТИЦИЙ В ТРАНСПОРТНЫЕ ВУЗЫ РФ, В ТОМ ЧИСЛЕ ЧЕРЕЗ СИСТЕМУ ЭНДАУМЕНТ-ФОНДОВ И ФАНДРАЙЗИНГА

***Ключевые слова***: *эндаумент-фонд, фандрайзинг, транспортный университет, целевой капитал некоммерческих организаций.*

*В настоящее время в Российской Федерации непрерывно проводится реформирование системы высшего образования, вводятся стандарты нового поколения, повышаются те требования, которые рынок труда предъявляет к уровню подготовки специалистов. Подготовка высококвалифицированных кадров является одной из основных задач кадровой политики Министерства транспорта РФ, направленной на обеспечение безопасности и конкурентоспособности на рынке транспортных услуг. Практика подтверждает возможность применения позитивных результатов работы зарубежных вузов в отечественной образовательной среде, а ускоряющиеся темпы реформ в РФ в сфере высшего образования указывают на своевременность данных исследований и тем самым подтверждают актуальность предлагаемого работы. Происходящие реформы бюджетного законодательства, стимулирующие развитие фондов поддержки, совершенствуют режим налогового благоприятствования, в том числе и для инвесторов-доноров. Кроме того, усиливается государственная поддержка сектора некоммерческих организаций. Вследствие уменьшения финансирования государством сферы образовательных услуг, на данном рынке заметно повышается конкуренция. Такая ситуация приводит к необходимости искать альтернативные финансовые источники для дальнейшего развития вузов. Отдельное внимание стоит уделить такому источнику как эндаумент фонд – привлечение капитала и создание фонда с помощью благотворительных средств. На данный момент в Российской Федерации создано более 100 эндаумент-фондов, большинство из которых приходится на сферу образования.*

*Практически 60% всех эндаумент фондов в России направлены на улучшение финансового положения вузов страны.*

***Keywords**: endowment fund, fundraising, transport university, endowment.*

*Currently, Russian higher education system is constantly reformed, new-generation standards are applied and the requirements for the employees are increased. The Ministry of Transport of the Russian Federation is interested in preparing high-qualified specialists, who are competitive on the labor market. As can be seen, it is possible to apply some of the foreign higher education solutions to our education system. The frequency of such reforms in Russia shows the relevance of our research and the fact that it is a high time to conduct it. Budget legislation reforms stimulating the supporting fund development improve the preferential tax regime for funders. Moreover, the government support of the nonprofit sector strengthens. As a consequence of decreasing the education funding the competition on this market increases. Therefore, in order to develop universities, it is necessary to find the alternative ways of getting funding. We should pay particular attention to endowment funds. This financial resource bases on fundraising and creating the foundation by means of charitable finances. At this point, there are more than 100 endowment funds in Russian Federation, the majority of which are aimed at education. Approximately 60% of Russian endowment funds are founded in order to improve the universities' financial health.*

Подготовка высококвалифицированных кадров является одной из основных задач кадровой политики Министерства транспорта РФ, направленной на обеспечение безопасности и конкурентоспособности на рынке транспортных услуг.

Девятнадцать вертикально-интегрированных образовательных комплекса морского, внутреннего водного, авиационного и железнодорожного транспорта осуществляют подготовку специалистов всех уровней профессионального образования: начального, среднего, высшего, послевузовского и дополнительного, что обеспечивает потребности транспортной отрасли в подготовке, переподготовке кадров, повышении квалификации специалистов.

В 2015 году количество обучающихся по направлениям транспортной подготовки составило более 291 тыс. человек, из которых 154 тыс. за счет средств федерального бюджета.

В ведении Минтранса находится достаточно обширная сеть образовательных учреждений. В нее входят 9 университетов с 90 филиалами Росжелдора, 7 университетов с 31 филиалом Росморречфлоте, 3 университета и 15 их филиалов в Росавиации.

Университеты путей сообщения находятся во всех федеральных округах, университеты Росавиции находятся в трех федеральных округах – Центральном, Северо-западном и Приволжском. Подготовка кадров для морского флота ведется вузами в Северо-западном, Дальневосточном и Южном округах, а для речного флота – в Центральном, Северо-западном, Приволжском и Сибирском округах. Соответственно три округа – Центральный, Северо-западный и Приволжский располагают всеми видами транспортных вузов.

За исключением ряда крупных городов, за Уральским хребтом располагаются только филиалы основных транспортных вузов страны. Концентрация образовательных и научных центров в Европейской части России негативно сказывается на распределении кадров по стране.

В 2015 году в транспортные образовательные учреждения принято за счет средств федерального бюджета на уровень высшего образования 8 220 человек бакалавров, по программам специалитета – 13 110 человек, магистратуры – 1 578 человек, аспирантуры – 1 119 человек. На уровень среднего профессионального образования в 2015 году было принято 23 167 человек. Планы по приему граждан в подведомственные образовательные учреждения полностью выполнены согласно заявлениям Минтранса.

По сравнению с 2014 годом в 2015 за счет средств федерального бюджета было принято на 20% больше граждан по программам подготовки дипломированных специалистов и бакалавров. Процентное соотношениеобучающихся в

магистратуре значительно изменилось. В 2015 на профильные программы магистратуры было принято в 5 раз больше абитуриентов. Также на 8% увеличился прием граждан на программы среднего профессионального образования по сравнению с 2014 годом.

В 2015 году продолжила свою работу программа по подготовке рабочих кадров по программам начального профессионального образования за счет средств федерального бюджета.

Прием аспирантов в 2015 году по сравнению с 2014 годом увеличился на 86% с 600 до 1 119 человек и практически сравнился с рекордными уровнями 2011–2012 годов.

Образовательными учреждениями продолжилась работа по привлечению абитуриентов, наиболее подходящих по знаниям и мотивации к дальнейшему трудоустройству в транспортной отрасли России. Деятельность вузов по профориентации значительно расширилась, делается акцент на престижности работы в отрасли.

В следующей таблице 1 приведены данные по выпускникам транспортных вузов за последние 4 года.

Таблица 1

Выпуск специалистов, обучающихся в высших учебных заведениях по программам высшего и среднего профессионального образования (чел.)

| | *2011* | *2012* | *2013* | *2014* | *2015* |
|---|---|---|---|---|---|
| *Всего* | 58140 | 59032 | 57279 | 46514 | 61327 |
| В том числе: | | | | | |
| Росморречфлот | 14458 | 12869 | 14055 | 11433 | 11539 |
| Росавиация | 4171 | 4431 | 4950 | 4614 | 4575 |
| Росжелдор | 39511 | 41732 | 38274 | 30467 | 45213 |

Цифры ежегодных выпусков говорят о достаточной стабильности в области подготовки кадров для транспортной отрасли.

На рынке сохраняется нехватка квалифицированных кадров по основным транспортным специальностям (табл. 2).

Таблица 2

Реакция на потребности рынка труда

| *Специальности* | *Численность занятых в экономике, тыс.чел.* | *Дополнительная потребность тыс.чел* | *% от численности* |
|---|---|---|---|
| Судовые механики | 17,6 | 0,4 | 2,3 |
| Капитаны и лоцманы | 18,3 | 0,5 | 2,7 |
| Пилоты самолетов и специалисты родственных профессий | 12,19 | 0,8 | 6,2 |
| Авиационные диспетчеры | 7,9 | 0,1 | 1,3 |
| Техники по безопасности движения самолетов | 1,9 | 0,1 | 5,3 |
| Диспетчеры транспортные (кроме авиационных) | 62,2 | 0,5 | 0,8 |
| Другие диспетчеры и специалисты по эксплуатации транспортных средств | 46,1 | 0,4 | 0,9 |
| Профессии рабочих транспорта | 412,2 | 9,4 | 2,3 |
| Машинисты локомотивов и рабочие родственных профессий | 209,9 | 4,0 | 1,9 |
| Водители мототранспортных средств | 1382,5 | 28,2 | 2,0 |
| Машинисты сельскохозяйственного, земельного, подъемного и другого подвижного погрузочно-разгрузочного оборудования | 491,8 | 9,7 | 2,0 |
| Члены палубной команды морских и речных судов и рабочие родственных профессий | 39,7 | 1,2 | 3,0 |

Наибольшая потребность отмечается в подготовке пилотов и смежных авиационных профессиях, техниках безопасности движения самолетов. Также востребованы специалисты речного и морского транспорта.

Дополнительная потребность в отрасли в подготовленных специалистах достигает порядка 2%.

Специалисты расходятся во мнениях относительно эффективности разных форм обучения. С одной стороны, очное образование выше по качеству, чем за-

очное, но последнее позволяет получать образование без отрыва от профессиональной деятельности и получения практического опыта, что очень цениться в отрасли.

В современной ситуации подавляющее большинство студентов обучаются по очной форме. Так из 8 220 бакалавров на очную форму поступили 5 892 человек.

Ниже в таблицах 3 и 4 представлена структура бюджетного приема по подведомственным вузам.

Таблица 3

Структура бюджетного приема ВПО в ведомственных вузах

| | *Росморречфлот* | | | | *Росавиация* | | | | *Росжелдор* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| *Доля очной формы обучения в бюджетном приеме, %* | 75 | 81 | 85 | 87 | 60 | 61 | 63 | 63 | 72 | 72 | 71 | 72 |

Таблица 4

Структура бюджетного приема СПО в ведомственных вузах.

| | *Росморречфлот* | | | | *Росавиация* | | | | *Росжелдор* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| *Доля очной формы обучения в бюджетном приеме, %* | 80 | 79 | 85 | 75 | 98 | 97 | 97 | 97 | 69 | 73 | 75 | 74 |

Превалирует очная форма обучения по всем программам подготовки, по программам СПО она доходит до 70–90%.

Стоит отметить, что по профильным специальностям доля студентов, обучающихся по бюджетной форме практически равна, и даже превосходит долю

контрактного образования. Данная тенденция отмечается и в высшем и в среднем образовании. Так из всего количества обучающихся на 2015 год около 53% обучались за счет средств федерального бюджета, т. е. 136 816 человек.

Негативная динамика прослеживается в трудоустройстве выпускников (табл. 5). Ситуация усугубляется экономическим кризисом 2014–2015 годов.

Таблица 5

Трудоустройство выпускников

| | *2011* | *2012* | *2013* | *2014* | *2015* |
|---|---|---|---|---|---|
| *Процент выпускников, направленных на работу* | 72,7 | 73,1 | 75 | 77,2 | 70,1 |
| *Процент заявок на подготовку от количества выпускников* | 68,2 | 71,4 | 78 | 75,2 | 74 |
| *Процент выпускников, работающих в регионе* | 54,7 | 63,1 | 67,4 | 65,3 | 60,7 |

Требуются объединенные усилия профильных вузов, Минтранса и потенциальных работодателей для изменения текущего негативного тренда.

Чтобы повысить уровень транспортного образования в стране до мировых показателей, необходима комплексная мотивация профессионального преподавательского состава транспортных вузов. Необходимо привлечение молодых специалистов, а также профессионалов, имеющих практический опыт (табл. 6).

Таблица 6

Возрастная структура ППС транспортных вузов

| *ППС ВПО, возраст, лет* | *В среднем по РФ, %* | *Вузы железнодорожного транспорта, %* | *Вузы морского транспорта, %* | *Вузы речного транспорта, %* | *Вузы гражданской авиации, %* |
|---|---|---|---|---|---|
| До 30 | 14,5 | 11,6 | 10 | 9,1 | 10 |
| 30–39 | 21,3 | 21,2 | 17,9 | 18,9 | 12,8 |
| 40–49 | 18,6 | 16 | 16,5 | 14,3 | 12,9 |
| 50–59 | 21,7 | 21,6 | 24,8 | 22,8 | 22,8 |
| 60–65 | 10,1 | 13,2 | 12,8 | 16,1 | 17,2 |
| Более 65 | 13,8 | 16,4 | 18,1 | 18,7 | 24,3 |

Основные причины низкой привлекательности профессии преподавателя – это низкая заработная плата и минимальные социальные гарантии, при необходимости профессионального роста, наличия практического опыта и достаточно обширных теоретических знаний.

Отмечается негативная тенденция сокращения численности профессорско-преподавательского состава в основных транспортных вузах страны. Еще более серьезной эта проблема является для сети филиалов.

Сохраняется повышенная нагрузка на профессорско-преподавательский состав вузов. При этом средняя заработная плата работников образовательных учреждений составила 25,5 тыс. рублей в 2015 году. Заработные платы сотрудников высшего учебного звена находятся на высоком уровне, но достаточно часто не соответствуют нагрузке.

Государству стоит обратить внимание на подобную тенденцию и предпринять меры для ее решения.

Отечественная система высшего и среднего образования адаптируется и развивается в соответствии с мировыми тенденциями, благодаря Болонской конвенции. И действительно важно, чтобы диплом о высшем профессиональном образовании российского вуза ценился как в стране, так и за рубежом.

*Контрольная точка 1: Оптимизация системы «транспортной» подготовки*

По словам министра транспорта, требуется продолжить работу по ключевым направлениям развития профильного образования, включающим: оптимизацию филиальной сети образовательных комплексов, присоединение к вузам гражданской авиации авиационных учебных тренажерных центров, под управлением Росавиации, реорганизация учебно-курсовых комбинатов, под управлением Росавтодору. Необходима подготовка квалифицированных кадров, что определяет актуальность работы по созданию Московского государственного транспортного университета.

Существенные изменения в экономике страны и конкретно транспортной отрасли, влияли на изменение системы транспортного образования. Так в период плановой экономики в стране считалось, что сопряжение различных видов

транспорта необязательно, и это тем самым повлекло за собой выделение из состава Московского института инженеров путей сообщения отдельных факультетов и создание на их основе самостоятельных учебных заведений. Однако в постсоветский период поднимается вопрос эффективного транспортного взаимодействия. Так, например, современным крупным логистическим центрам достаточно часто выгоднее сразу перегружать товар с одного вида транспорта на другой, чем организовывать его складирование. В связи с этим актуальным становиться вопрос подготовки высококвалифицированных специалистов, способных управлять транспортными и логистическими комплексами как единой системой.

Как один из возможных путей решения данной задачи, рассматривается создание единого общетранспортного вуза. Интегрированный научно-образовательный комплекс предполагается создавать за счет присоединения к ведущему транспортному высшему учебному заведению других транспортных вузов. Но, за многие десятилетия каждый из них приобрел свой имидж, развил свою научную базу. Также создание общетранспортного университета потребует изменения структуры управления всем транспортным образованием. У такого крупного учебного заведения получится очень сложная структура. Так, в составе одного МИИТа сейчас две академии, восемь институтов, четыре факультета, тридцать шесть филиалов в двадцать три субъектах РФ. Общий контингент обучаемых всех направлений подготовки, включая различные дополнительные – около 120 тысяч человек. Кроме того, имеют место определенные политические сложности подобного объединения.

Такие мощные университетские комплексы, как Сибирский, Южный, Дальневосточный, где объединены крупные университеты, имею намного больше различий, чем транспортные вузы. Такие объединения относятся к политической программе развития образования и в случае объединения транспортных вузов, данную систему придется, как минимум корректировать.

Вследствие уменьшения финансирования государством сферы образовательных услуг, на данном рынке заметно повышается конкуренция. Такая ситуация приводит к необходимости искать альтернативные финансовые источники

для дальнейшего развития вузов. Отдельное внимание стоит уделить такому источнику как эндаумент фонд – привлечение капитала и создание фонда с помощью благотворительных средств.

Впервые эндаумент фонд был сформирован за границей, в Великобритании.

В наши дни, на счетах самых известных университетов мира находятся десятки миллиардов долларов. Такие большие суммы позволяют повышать квалификацию профессорско-преподавательского состава, а также вкладывать инвестиции в наиболее перспективные инновационные разработки, а также платить за обучение многим одаренным студентам (рис. 1 и 2).

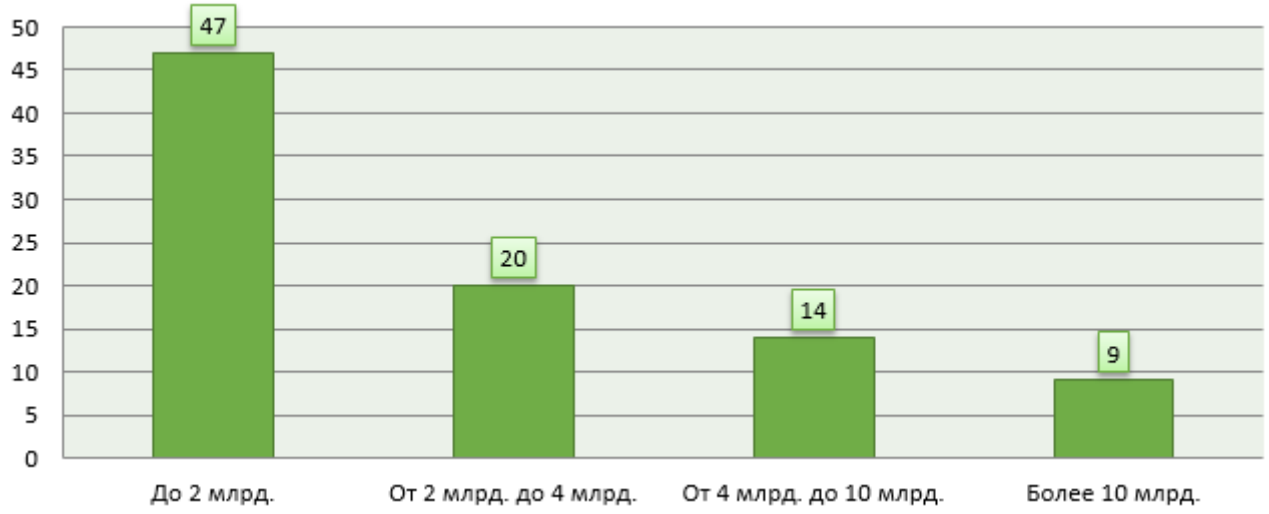


Рис. 1. Эндаументы в США (млрд $)

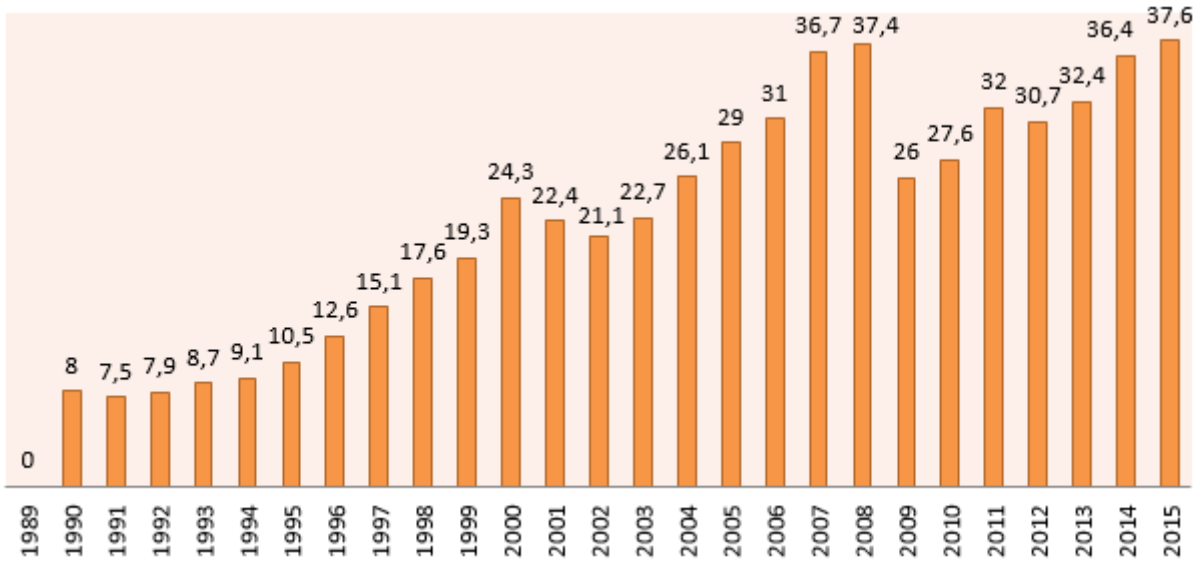


Рис. 2. Endowment of the Harvard University (млрд $)

Что же касается отечественного опыта, то принятый, относительно недавно, федеральный закон РФ «О порядке формирования и использования целевого капитала некоммерческих организаций» №275-ФЗ от 30.12.2006 предоставил возможность российским вузам создавать эндаумент фонды в России.

На данный момент в Российской Федерации создано более 100 эндаумент-фондов, большинство из которых приходится на сферу образования. Практически 60% всех эндаумент фондов в России направлены на улучшение финансового положения вузов страны.

Происходящие реформы бюджетного законодательства, которые стимулируют развитие фондов поддержки, совершенствуют режим налогового благоприятствования, в том числе и для инвесторов-доноров. А также усиливается государственная поддержка сектора НКО. Но тем не менее оптимально комфортных условий, например, льготных налоговых каникул на долгосрочной основе, к сожалению, не предусмотрено (табл. 7 и рис. 2).

Таблица 7

Объем (млрд руб.) и кол-во целевых капиталов крупнейших российских эндаумент-фондов – источник: 2013 г.

| | Объем, млрд руб. | Кол-во целевых капиталов |
|---|---|---|
| «Урал-инbест плюс» (2012г) | 12,29 | 1 |
| Целевой капитал сколтех | 4,28 | 2 |
| Фонд европейского университета | 1,21 | 4 |
| Фонд развития mгимо | 1,21 | 1 |
| Фонд развития СПБГУ | 1,01 | 1 |
| Форсэно | 0,39 | 1 |
| «Истоки» | 0,36 | 1 |
| Целевой капитал благотворительного фонда «Трahссоюз» | 0,34 | 1 |
| Фонд целевого капитала Рэш | 0,34 | 1 |
| Фонд Егора Гайдара | 0,33 | 2 |
| Фонд помощи хосписам «Вера» | 0,19 | 5 |
| Фонд целевого капитала Государственного Эрмитажа | 0,19 | 1 |

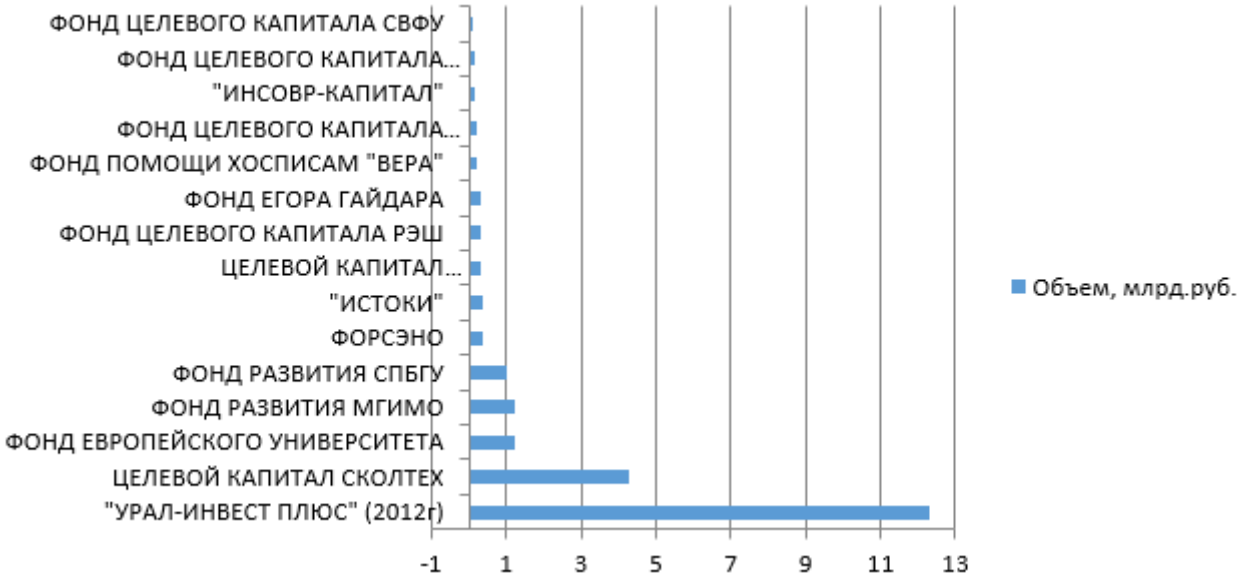


Рис. 2. Объем (млрд руб.) крупнейших российских эндаумент-фондов – источник: 2013 г.

В таблице 8 приведен перечень возможностей для организаций, создающих и инвестирующих эндаумент-фонды. Он отображает весьма выгодную ситуацию для сторон -участников.

Таблица 8

Возможности организаций-сторонников участия в эндаумент-фондах

| | |
|---|---|
| 1. Инициативные группы | – обеспечение финансовой стабильности путём полученияситематического стабильного дохода от фонда;<br>– формирование и сохранение долговременного источника финансирования;<br>– возможность устойчивого финансирования специальных интересных и уникальных проектов и т. д. |
| 2. Доноры-организации | – «прозрачный» механизм передачи средств позволяет контролировать расходование дохода от фонда только на заранее установленные цели и исключительно в пользу той организации, для которой создан эндаумент-фонд;<br>– возможность передачи денежных средств, не облагаемых налогом на добавленную стоимость, с целью создания системы долгосрочного использования целевого капитала;<br>– возможности получения льгот и особых условий при пользовании услугами, которые оказываются данной организацией и др. |

В результате проведенного исследования был разработан и предложен механизм по внедрению системы финансирования программ поддержки образовательного сектора на основе привлечения спонсорских средств через систему фандрайзинга, который наглядно представлен ниже на рисунке 3.

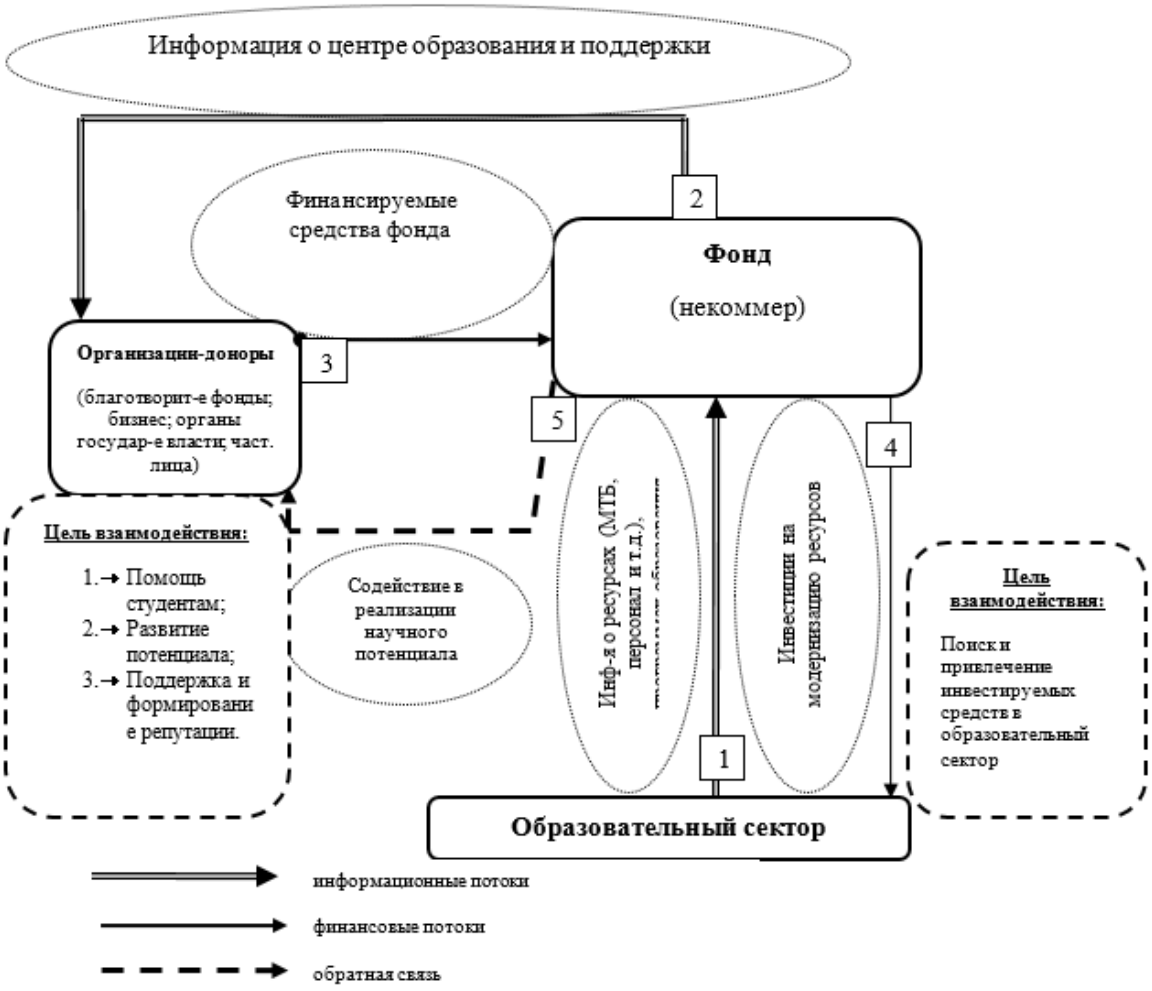


Рис. 3. Механизм программы поддержки студентов на основе привлечения спонсорских средств через систему фандрайзинга. 1. Сведения для фонда в осуществлении содействия в привлечении средств на финансирование программы. 2. Поиск «доноров» для финансирования программ центра образования. 3. Предоставление средств и необходимых ресурсов для реализации программы. 4. Распределение полученных средств и инвестиций программы поддержки в соответствии с пожеланиями доноров. 5. Разработка и Определение формы благодарности, её реализация (объявления названия компании на акциях и презентациях, выступления первых лиц, логотип и название донора на полиграфической продукции).

Кроме указанных выше проблем, подобная крупная реорганизация образовательной системы потребует серьезной финансовой поддержки со стороны государства. Переходный период при создании общетранспортного вуза может быть значительным по времени, как минимум потребуется серьезная и продолжительная бюрократическая работа, существенное изменение денежных потоков. Период адаптации и отладки функционирования новой системы может занять еще больший период времени. Поскольку практика объединения вузов уже не нова для Министерства образования, то с организационной проблемой объединения оно справится. Куда более серьезной видится финансовая проблема. Крупному университетскому комплексу на первом этапе понадобится значительная государственная поддержка, причем именно для создания условий функционирования нового вуза, как системы.

Согласно мнению первого руководства Петербургского государственного университета путей сообщения (ПГУПС) – подготовка кадров в высших учебных заведениях занимает длительное время, и любая реорганизация или изменение хотя бы одного учебного заведения должна быть достаточно хорошо проработана. Необходимо предвидеть и учесть многие нюансы. Например, возможные изменения количества поступающих студентов в зависимости от демографической ситуации. Сеть высших учебных заведений транспорта изначально складывалась исходя из потребностей отрасли и в соответствии с географическим принципом – по мере развития транспортной сети появлялась потребность в специалистах на местах. Наиболее безболезненным путем её оптимизации может стать укрупнение и слияние вузов, что оправдано необходимостью решать задачи, возникающие «на стыках» различных видов транспорта.

Система образования советского периода была ориентирована на выпуск специалистов различных направлений, для удовлетворения потребностей конкретных отраслей народного хозяйства. В этом есть логика, так как именно в отрасли лучше всего понимают, какие специалисты ей нужны. Была создана комплексная система профессионального образования – школа, ПТУ, техникум, вуз, аспирантура, докторантура.

С распадом системы централизованного трудоустройства появилась проблема определения необходимого количества квалифицированных специалистов для той или иной отрасли. Многие вузы продолжали старые программы подготовки, либо начинали массово новые программы, не имея необходимой для них базы. Данная ситуация, а также невозможность сочетания старой системы с новыми рыночными реалиями привели к появлению большого количества низкоквалифицированных кадров.

Доказывая Коллегии Минтранса необходимость ликвидации отраслевых вузов, Министерство образования ссылалось на возможность подготовки специалистов для атомных электростанций в Рособразовании, несмотря на отсутствие атомной электростанции в подчинении Минобрнауки. Так московский Физтех и МИФИ также подчиняются Минобрануки, но осуществляют подготовку специалистов, конкурентоспособных и в России, и в мире.

Но перечисленные выше вузы по факту имеют обширные отраслевые связи, что обусловлено заинтересованностью фирм в подготовке специалистов для конкретных областей экономики, и могут осуществлять профессиональную подготовку. Стремление Минобрнауки к изменению системы подготовки специалистов скорее вызвано обязательствами по Болонскому процессу, но остается большим вопросом рациональность подобного решения.

Необходимо отметить, что на протяжении ряда лет руководителями Министерства финансов, Министерства экономического развития и Минобрнауки сообщают о необходимости снижении непроцентных расходов бюджета, к которым относится образование. Фактически это может означать перенесение нагрузки финансирования образовательной системы на граждан в какой-то большей степени, чем нынешняя. В условиях кризиса данная тенденция, скорее всего, будет продолжена и ускорена.

Как ожидается, платным станет дополнительное среднее образование, второе ступени высшее образование и увеличиться процент контрактного первого высшего образования.

Растущая стоимость обучения и падение реальных доходов населения, ускорившиеся в условиях кризиса, вызывают опасения о будущей недоступности качественного высшего образования для большинства населения страны. А также появления большого количества низкокачественных образовательных учреждений и «бума» фальсификации образовательных документов. Ряд экспертов скептически относятся к заявлениям Министерства образования о возможности взять под свой контроль и эффективно управлять всей системой образования.

Минобрнауки по-прежнему стремиться к реорганизации отраслевых вузов. Система оценки эффективности деятельности вузов у министерства достаточно обобщенная и не дает точного и однозначного ответа о результатах деятельности подведомственных ему структур. Основным аргументом Минобрнауки является переизбыток на рынке низкоквалифицированных кадров «популярных направлений», вроде менеджмента, экономики, юриспруденции и т. п. При этом министерство продолжает активно выдавать лицензии на деятельность вузов по данным направлениям.

Реформы образования проходили одновременно с административными реформами исполнительной власти. В советское время специальное высшее образование строилось по отраслевому принципу и, как указывалось ранее, министерства знали, какие специальности и каком количестве необходимы отрасли. Существовала определенная обратная связь, хотя и достаточно неэффективная, ввиду общей неэффективности системы распределения. С наступлением рыночной экономики ситуация резко поменялась. Обратную связь стал формировать рынок, запросы которого достаточно изменчивы. Остались обобщенные показатели: количество студентов – бюджетников, количество средств, выделяемых на высшее образование.

Минобрнауки не имеет достаточно четкой информации от частного сектора о количестве и качестве необходимых специалистов и вынуждено ориентироваться на собственные прогнозные оценки, а также мнение вузов. Также в современном мире существует определенная глобализация образовательного рынка и на данную тенденцию необходимо ориентироваться российскому образованию.

Так, Ассоциация вузов транспорта, считает необходимым создание единого научно-образовательного пространства транспортных и технических вузов евроазиатского континента. Одна из основных задач, стоящих перед Ассоциацией – унификация транспортного образования стран Европы и Азии посредством сетевой интеграции и применения мировой практики для решения данного вопроса.

Задачи развития транспортной системы России, изложенные в Транспортной стратегии РФ на период до 2030 г. могут быть решены только при наличии достаточного количества квалифицированных специалистов. К основным направлениям работы Минтранса РФ стоит отнести: совершенствование программ подготовки и повышения квалификации кадров, развитие системы контроля качества образования, широкое применение специализированных и комплексных систем обучения, ориентация системы образование под требования рынка, продвижение активного взаимодействия между работодателями, учебными учреждениями и органами власти, в том числе через механизм создания государственно-частных партнерств.

*Контрольная точка 2: Выпускники транспортных вузов и рынок труда*

В докладе «О результатах деятельности Министерства транспорта РФ за 2015 год, целях и задачах на 2016 год и плановый период до 2018 года» даётся определение понятия современного состояния транспортного комплекса Российской Федерации – это более 600 тысяч организаций, более 10 млн транспортных средств. Объем перевозок за год составил521,4 млрд пассажиров, 9,5 млрд тонн грузов. В морских и речных портах перегружается около 2 млн тонн грузов в сутки. Валовая добавленная стоимость, созданная на транспорте, увеличилась за последние 10 лет в 2,5 раза и составляет 7 процентов валового внутреннего продукта страны. Экспорт транспортных услуг вырос на 77,6% и достиг в 2015 году более 11 млрд долларов. Это треть от экспорта всех видов услуг. За год в бюджетную систему страны организациями транспортного комплекса перечислено налоговых платежей почти 515 млрд рублей, в том числе в федеральный бюджет 441 млрд рублей.

Объем инвестиций в транспортный комплекс вырос с 2000 практически в 2 раза и составил в 2014 году 1,3 трлн рублей, примерно 1,9% от ВВП Российской Федерации.

Грузооборот транспортного комплекса вырос за последние 10 лет на 35% и достиг 2,7 трлн тонно-км, превысив докризисный уровень 2008 года. Пассажирооборот в 2015 году вырос к уровню 2014 г. на 95%. В транспортном комплексе трудится свыше 2,1 млн человек. За последние пять лет средний возраст сотрудников отрасли стабилизировался на уровне 40 лет. Среднемесячная начисленная заработная плата в транспортном комплексе за 2015 г. по сравнению с аналогичным периодом 2014 года снизилась на 8,4% и составила 42,7 тыс. рублей, что выше средней заработной платы в целом по Российской Федерации на 26% (33,9 тыс. руб.)”

Проведя анализ представленных данных в данной статье можно сделать вывод, что в ближайшее время, и в более отдалённой перспективе, спрос на специалистов транспортного комплекса не только останется на данном уровне, но и увеличится.

Как и выбор любой профессии, работа в транспортном комплексе страны требует проведение оценки её распространённости и доступности.

Самая большая по среднесписочной численности работников в транспортной отрасли на автомобильном и железнодорожном транспорте. В том числе на автомобильном транспорте представлено большое количество индивидуальных предпринимателей.

Кроме работников организаций собственно транспорта следует принять во внимание также лиц, работающих в сфере логистики и транспортной инфраструктуры.

Один и наиболее важных факторов выбора работы в транспортной отрасли является заработная плата. Она выше по сравнению с заработной платой средней по стране. Наиболее высокая заработная плата в транспортной отрасли у работников трубопроводного, водного и воздушного видов транспорта. У работников

автомобильного и наземного городского эклектического транспорта уровень заработной платы несколько ниже. Работники железнодорожного транспорта получают заработную плату с различными социальными благами, предоставляемыми на железнодорожном транспорте. Оплата труда специалистов и руководителей организаций транспортной отрасли в среднем выше, чем у лиц рабочих профессий.

Высокий уровень заработной платы работников транспортной отрасли определяется высокими требованиями к профессии – любое транспортное средство представляет собой источник повышенной опасности для жизни и здоровья людей, окружающей природной среды.

На данный момент на рынке труда наблюдается дисбаланс в спросе и предложении труда квалифицированных инженеров в сторону спроса, в том числе и в транспортной отрасли. По данным Министерства Транспорта, дефицит квалифицированных кадров составляет около 40 тыс. человек. Поиск и постепенное вовлечение в профессию начинается ещё в школе, позже продолжается в вузах.

Кадровые агентства обозначают повышение количества запросов на инженерные профессии, такие как инженер-конструктор и инженер по следующим направлениям: механика, гидравлика, электрика, грузозахватные средства, монтажно-стыковочное оборудование и т. д. У работодателей транспортной отрасли выпускники транспортных вузов и некоторых технических вузов стоят в приоритете. Это такие вузы как: МАДИ, МАТИ, МАИ, МГТУ, МЭИ, МИХМ, ведомственные транспортные вузы – МИИТ, Петербургский государственный университет путей сообщения, Московский государственный технический университет гражданской авиации, МГАВТ и др.

Инженеры в транспортной отрасли могут найти работу также в сфере логистики, маркетинга и в транспортно-экспедиционных службах, в системе материально-технического обеспечения оптовой и розничной торговли транспортной техникой, запасными частями, комплектующими изделиями и материалами, не-

обходимыми в эксплуатации. Разброс уровня заработной платы здесь очень велик, начиная от 15000–18000 руб. у молодых специалистов, до 300000 руб. у руководителей отделов и направлений крупных компаний.

Инженеры на транспорте также могут попробовать свои силы в сфере IT, где уровень заработной платы находится в диапазоне 50000–80000 рублей.

Ожидания выпускников вузов в области заработной платы и карьеры стали более адекватными запросам работодателей. По данным кадрового холдинга «Анкор» ожидания выпускников «практически совпадают с предложениями работодателей».

По данным рекрутингового портала «SuperJob» количество работодателей, готовых взять на работу выпускников вузов без опыта работы, повысилось. Работодатели заинтересованы в привлечении высоко мотивированных выпускников, чья активность, работоспособность и высокая заинтересованность способны принести пользу компании.

По данным, полученных в ходе проведения исследования, компания «Агентство «Контакт» (выборка – 380 респондентов, в том числе, кадровики) средний уровень заработной платы выпускников вузов находится в диапазоне 25000–27000 рублей. Более половины из выпускников через год работы выходят на уровень заработной платы в 55000 рублей.

В регионах уровни ожиданий и предложений несколько ниже: например, в Красноярске ожидания составляют 180000–20000 рублей, стартовые предложения – 12000–15000 рублей. По данным агентства Superjob, 55% людей с высшим образованием работают не по специальности.

*Контрольная точка 3: Скрин вузов транспортной отрасли страны*

Подготовку специалистов для транспортной отрасли осуществляют не только транспортные вузы, но и такие вузы как МАДИ и СибАДИ, находящиеся в ведомстве МОН РФ, классические и технические университеты в таких направлениях как логистика, транспортные системы и техника, транспортное право и т. п. Также не стоит забывать о космических направлениях. Их этого

можно сделать вывод, что степень вовлеченности и представленность вузов, осуществляющих подготовку кадров для транспортной отрасли, находится на очень высоком уровне. Рассмотрим несколько таких вузов.

*Национальный исследовательский университет Московский авиационный институт* (*МАИ*)

Факультет «Авиационная техника» готовит инженерные кадры для проектных, конструкторских и исследовательских подразделений опытных конструкторских бюро и научно-исследовательских институтов. Выпускники факультета работают над созданием воздушных судов: самолетов, вертолетов и даже дирижаблей.

Согласно статистическим данным, опубликованным на портале университета, на предприятиях Роспрома и Роскосмоса сегодня работают более 10 000 выпускников университета, большинство из которых окончили МАИ в последние 10 лет. Выпускники университета составляют костяк таких известных предприятий аэрокосмической отрасли, как корпорация «Тактическое ракетное вооружение», ФГУП «Московский институт теплотехники», ФГУП ГРЦ «КБ им. академика В.П. Макеева, ОАО «ОКБ Сухого».

Между конструкторским бюро и МАИ налажено плодотворное сотрудничество в плане отбора, подготовки и дальнейшего трудоустройства инженеров-авиастроителей. Представители конструкторского бюро совместно с преподавателями МАИ отбирают перспективных ребят еще на этапе проведения специализированной олимпиады по авиации (10–11 классы), проводимой совместно КБ и МАИ. Победителей приглашают на обучение (целевой набор) в МАИ и трудоустраивают в КБ с первого курса, без отрыва от учебы.

В рамках профессионального обучения таких «целевых» студентов часть образовательных модулей проходит на базе ОКБ Сухого. Кроме того, студенты получают именную «стипендию Сухого». Таким образом, КБ получает адаптированных готовых молодых специалистов.

*МАТИ – Российский государственный технический университет им. К.Э. Циолковского*

МАТИ имеет достаточно обширные связи с учебными заведениями других стран: США, Германия, Великобритания, Нидерланды и др.

К примеру, университет Норхэмптон в кооперации с ведущими аэрокосмическими фирмами Великобритании является партнером МАТИ в рамках совместной Аэрокосмической школы. За 10 лет сотрудничества по этой программе прошли подготовку студенты и специалисты из России и Великобритании.

В России вуз традиционно входит в пятерку самых почитаемых рекрутерами транспортной отрасли. Выпускники МАТИ работают не только на государственных аэрокосмических предприятиях, но и в других компаниях, к примеру «Боинг» (Россия), «Прогресстех» и т. д. Средняя заработная плата для инженеров аэрокосмической отрасли согласно данным рекрутеров от 30 000 до 90 000 рублей. Как чаще всего указывают работодатели, заработная плата обсуждается индивидуально после прохождения собеседования.

*Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет* (*МАДИ*)

В автодорожном институте специалистов по автомобилям и автомобильному хозяйству готовят на факультете автомобильного транспорта. Стартовая зарплата выпускника начинается от 20–25 000 рублей. Среди прочих специализаций в МАДИ студентам предлагается и «тюнинг и технический контроль конструкции автомобиля». В рамках данной специализации выпускаются специалисты для автомобильного спорта, участвующие в создании спортивных автомобилей, организации соревнований и т. д.

*Московский государственный технический университет* «*МАМИ*»

Университет также осуществляет подготовку кадров для автомобильной и смежных с ней отраслей промышленности и сферы услуг.

Выпускники кафедры «Автомобили» МГТУ «МАМИ» могут работать в конструкторских бюро автомобильных и тракторных заводов и фирм, в автосервисных структурах, а также в проектных организациях и фирмах, специализирующихся на проектировании, совершенствовании и эксплуатации автомобильной техники.

Стартовая зарплата выпускника, в зависимости от региона, составляет 20–40 000 рублей.

*Московский государственный университет путей сообщения* (*МИИТ*)

Крупными отечественными и зарубежными партнерами вуза являются ОАО «РЖД», корпорация «Трансстрой», Московский метрополитен, немецкие, испанские, финские и французские железные дороги, компании «Альстом», «Сименс» и др.

*Российская открытая академия государственного университета путей сообщения* (*РОАТ МИИТ*)

Бывший Всесоюзный заочный институт инженеров железнодорожного транспорта (ВЗИИТ). В 2007 году ВЗИИТ вошел в состав МИИТ. Вуз практикует тесную связь обучения и производства. Большое внимание уделяют обучению студентов работе со специализированными компьютерными программами и системами, которые позволяют облегчить работу инженера на транспорте. В академии можно выбрать любую удобную форму обучения – очную, очно-заочную, заочную, экстернат. Это обусловлено в первую очередь особенностями контингента слушателей (много работающих людей, получающих необходимое профильное образование). Выпускники академии, освоившие инженерную специальность, могут работать в сфере эксплуатации, ремонта и модернизации тепловозов и вагонов (пассажирских, грузовых и т. д.). Осуществлять техническое руководство работой локомотивных или вагонных депо, цехов и заводов по ремонту тепловозов, подвижного состава.

Выпускники МИИТ и РОАТ МИИТ достаточно обеспечены работой не только по всей России, но и в Москве, в частности, в ГУП «Московский метрополитен» постоянно требуются специалисты с профильным образованием.

*Московская государственная академия водного транспорта* (*МГАВТ*)

Корабел – так именуется специалист, закончивший кораблестроительный факультет. Корабел строит яхты и грузовые суда, лайнеры и супертанкеры, суда на подводных крыльях и воздушной подушке, корабли и подводные лодки.

В МГАВТ также уделяют большое внимание обучению современным информационным технологиям, так что выпускники этого вуза являются специалистами по компьютерному проектированию, макетированию и конструированию.

МГАВТ выпускает инженеров по эксплуатации судовых энергетических установок, холодильного оборудования, судового электрооборудования и систем автоматики. По окончании обучения помимо диплома о высшем образовании выпускники получают рабочие дипломы механиков судов морского и речного флота.

Большинству выпускников МГАВТ придется приготовиться к тому, что работать они будут не в Москве. Их ждут порты, кораблестроительные заводы.

***Список литературы***

1. Ксенофонтова Т.Ю. Методологические аспекты использования нематериальных активов в процессе управления конкурентоспособностью производственных предприятий: Монография / Т.Ю. Ксенофонтова. – СПб.: СПбГИЭУ, 2012. – 183 с.

2. Ксенофонтова Т.Ю. Методологические основы управления интеллектуальным капиталом как фактором конкурентоспособности экономической системы: Монография / Т.Ю. Ксенофонтова. – Красноярск: Науч.-инновац. центр, 2012. – 160 с.

3. Ксенофонтова Т.Ю. К вопросу о получении необходимых практических навыков на предприятиях студентами старших курсов российских вузов / Т.Ю. Ксенофонтова // Современные наукоемкие технологии: Материалы общероссийской заочной электронной научной конференции. – М.: Академия Естествознания, 2011. – №1.

4. Ксенофонтова Т.Ю. Взаимодействие научных коллективов с инвесторами в современных условиях / Т.Ю. Ксенофонтова, Ю.И. Неронов // Изв. вузов. Приборостроение. – 2005. – Т. 48. – №7.

**Ксенофонтова Татьяна Юрьевна** – д-р экон. наук, заместитель проректора по научной работе и экономике ФГБОУ ВПО «Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации», Россия, Санкт-Петербург.

**Попов Вячеслав Александрович** – соискатель ФГБОУ ВПО «Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации», Россия, Санкт-Петербург.