

А. А. СМИРНОВ,

заместитель начальника Октябрьской железной дороги,
кандидат экономических наук, Заслуженный юрист РФ

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ВЕДОМСТВЕННЫХ УЧРЕЖДЕНИЙ КУЛЬТУРЫ И ОБРАЗОВАНИЯ В УСЛОВИЯХ РЫНОЧНОГО ХОЗЯЙСТВА И РЕФОРМИРОВАНИЯ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ

Дмитрий Сергеевич Лихачев подчеркивал, что культура и образование — главная ценность человечества. Действительно, любая сфера жизнедеятельности государства, будь то хозяйственная или научная, не имеет перспективы развития без таких составляющих, как культура и образование. Примером может служить железнодорожный транспорт — стратегическая отрасль хозяйственной деятельности, представляющая собой своего рода

«государство в государстве». Возникновение железнодорожного транспорта было обусловлено потребностями развивающейся промышленности, торговли, достижением определенного уровня развития техники, механики и науки.

Организация подготовки инженерных кадров для железнодорожного транспорта и их высокий социально-экономический статус позволили России в середине—конце XIX века

достичь поразительных успехов не только в области транспорта, но и в сфере производства, науки и экономики.

Вся история деятельности ведомственных учреждений образования и культуры на железной дороге связана с взаимодействием между учебными заведениями и учреждениями культуры и предприятиями, организациями, ведомствами железнодорожного транспорта. Именно на основе такого взаимодействия складывались и росли образование и культура на всех этапах развития: в дореволюционный период и в советское время.

Начиная с 1837 года строительство сети железных дорог требовало притока обученных кадров самых разных специальностей. Организация просветительского дела на Петербургской сети началась одновременно с передачей дороги в эксплуатацию.

Официальное открытие первой в России железной дороги — Царскосельской — состоялось 30 октября 1837 года. После ее открытия на станции Павловск был построен вокзал (кстати, оборудованный концертной эстрадой). Здесь выступали многие знаменитые музыканты, в том числе король вальса Иоганн Штраус. Таким образом, с момента открытия первой в России железной дороги стал существовать своего рода первый «очаг культуры» на железнодорожном транспорте в стенах Павловского вокзала.

Первым транспортным высшим учебным заведением в России стал основанный в 1809 году Институт корпуса инженеров путей сообщения, ныне Петербургский государственный университет путей сообщения. Питомцами этого учебного заведения были декабристы — братья Муравьевы-Апостолы, автор проекта реактивного летательного аппарата Николай Кибальчич, автор гимна «Боже, царя храни» Алексей Львов, а первым ректором был Августин Августинович Бетанкур — крупный испанский инженер и ученый, которого пригласил в Россию император Александр I по предложению видного русского дипломата И. М. Муравьева-Апостола.

На Санкт-Петербургской и Московской сети железных дорог к 1913 году имелось 9 начальных училищ на станциях Дно, Медведево, Сонково, Рыбинск, Санкт-Петербург, Оредж, Старая Русса, Витебск, техническое железнодорожное училище на станции Великие Луки, открытое в 1902 году. Ежегодно в школьных образовательных учреждениях Петербургской и Московской сети обучалось 1730 человек. (Подробные сведения о деятельности учреждений приводятся в докладе № 20 Высочайше утвержденной Осо-

бой Высшей Комиссии для всестороннего исследования железнодорожного дела в России, Санкт-Петербург, 1913 год.)

Индустриализация страны была невозможна без подготовки высококвалифицированных кадров, в первую очередь — без ликвидации неграмотности среди рабочих. На 1 января 1924 года из 501 тысячи железнодорожных рабочих только учтенных неграмотных насчитывалось 52 тысячи. Требовалось в кратчайшие сроки покончить с неграмотностью, создать условия для массовой подготовки специалистов со средним и высшим образованием из рядов рабочего класса. На Октябрьской дороге весной 1924 года организовано 53 пункта ликвидации неграмотности, на Северо-Западной — 58, открывались библиотеки, народные театры, красные уголки. В начале 1925 года на Октябрьской дороге открылось 19 клубов, на Северо-Западной — 16, на Мурманской — 15, действовали передвижные вагоны-клубы и вагоны-библиотеки.

К середине 1960-х годов на Октябрьской железной дороге действовало более 100 общеобразовательных школ, в том числе вечерних и заочных, около 300 дошкольных учреждений, 4 техникума, 4 дорожные технические школы, развивалась сеть учреждений культуры, было развернуто соревнование: «Каждому машинисту локомотива — среднее образование», что способствовало сохранению и укреплению кадрового потенциала, стабильной деятельности дороги, обеспечению надлежащего уровня жизни железнодорожников. Взятый в то время курс — «Кадры решают все!» — способствовал совершенствованию форм и методов подготовки специалистов.

Исторически в отрасли сложилась эффективно действующая разноуровневая система подготовки кадров, неразрывно связанная с действующей системой образования в государстве. Существовала своего рода схема: детский сад—школа—техникум—высшее учебное заведение, позволяющая, кроме реализации образовательных программ, воспитывать с детского сада ориентацию на получение специальности железнодорожного профиля, развивать традиции уважительного отношения к труду на железнодорожных предприятиях. Система позволяла реализовывать шефскую помощь детским садам, школам, техникумам.

С развитием сети государственных образовательных учреждений и учреждений культуры в регионах на железную дорогу стали приходиться хорошо подготовленные кадры, потребность в большом количестве дорож-

ных учреждений стала постепенно уменьшаться, многие общеобразовательные учреждения были переданы территориальным органам управления. К началу перестройки на дороге функционировало 38 общеобразовательных школ, 95 детских садов, 5 учреждений дополнительного образования, 16 учреждений культуры и спорта, 4 техникума, 7 учебно-производственных центров. На дороге сложилась система непрерывного профессионального образования работников.

1990-е годы принесли нам разрушение традиционных связей, сформированных десятилетиями, упадок производства, коммерциализацию экономики и, как следствие, резкое уменьшение кадровой потребности, снижение заинтересованности предприятий, затруднение взаимодействия с ними. Если в прежние годы базовые предприятия осуществляли многостороннее участие в жизни образовательных учреждений и учреждений культуры (финансирование, обеспечение оборудованием, расходными материалами, участие в организации учебно-воспитательного процесса, в контроле качества подготовки специалистов, трудоустройстве выпускников), то сегодня предприятия, работающие по законам рыночной экономики, стараются освободиться от несвойственных им функций.

Несмотря на трудности, сложившаяся в железнодорожной отрасли образовательная система выстояла в трудный период и сохранила свой потенциал. Сегодня это приобретает большое значение. В условиях рыночного хозяйства и реформирования отрасли зреет понимание того, что без адекватного кадрового обеспечения, культурно-просветительской, культурно-массовой работы, повышения уровня жизни железнодорожников невозможно нормальное экономическое развитие. В соответствии с указаниями МПС России в составе Октябрьской дороги продолжают действовать в круглосуточном режиме 27 дошкольных образовательных учреждений, расположенных в окружении железнодорожных предприятий, что позволяет родителям детей, посещающих дорожные ДОУ, работать в соответствии с графиком работы железнодорожных предприятий; 2 общеобразовательные школы, ведущие допрофессиональную подготовку будущих железнодорожников, 6 учебно-производственных центров, осуществляющих обучение кадров массовых профессий. Заключаются договоры с учреждениями среднего профессионального образования и вузами для подготовки специалистов, выстраивается новая модель системы непрерывного профессионального образования на дороге. Система профессиональной подготовки

работников железной дороги даже в кризисных условиях жизни нашего общества показала свою устойчивость и востребованность.

Сегодня система отраслевого образования позволяет проводить подготовку и повышение квалификации по всем профессиям железнодорожного транспорта. Предприятия Октябрьской железной дороги ежегодно принимают на работу 600–700 специалистов с высшим образованием, 1200 специалистов со средним профессиональным образованием, около 4000 работников массовых профессий.

Оправдала себя и практика целевой подготовки студентов в высших и средних профессиональных учебных заведениях отрасли, которая учитывает перспективную потребность железной дороги в кадрах по различным профессиям и специальностям. Особое внимание уделяется приему целевиков с линейных предприятий дороги, который составляет 70% приема по целевой подготовке.

Работа по совершенствованию системы профессионального образования в железнодорожной отрасли осуществляется планомерно. Только за последние годы реализованы Программа деятельности высших учебных заведений МПС России на 2000–2002 годы, Программа деятельности средних специальных учебных заведений на 2000–2003 годы и Программа повышения качества подготовки специалистов и совершенствования системы формирования инженерных кадров железнодорожного транспорта. В результате материально-техническая и учебно-лабораторная база значительной части профессиональных образовательных учреждений укреплена и модернизирована. На Октябрьской железной дороге реконструированы и капитально отремонтированы учебные корпуса ПГУПСа, учебные здания Санкт-Петербургского техникума, Великолукского техникума, введен в эксплуатацию новый Инженерный центр дороги с современной учебно-лабораторной базой, продолжают работу по капитальному ремонту Петрозаводского колледжа, общежития Санкт-Петербургского техникума, Санкт-Петербургских учебно-производственных центров, Санкт-Петербургского медицинского училища.

Одним из основных условий, определяющих организацию профессиональной подготовки работников железной дороги в условиях реформирования отрасли, является максимально полный учет всех факторов, определяющих функции работника в производственном процессе. При этом главное заключается в превентивной оценке этих факторов по отношению к сложившимся обстоятельствам.

Возрастание роли профессиональной подготовки кадров для железнодорожного транспорта является объективной закономерностью, связанной с повышением научно-технического уровня производства, с изменениями социально-экономической системы железных дорог в период реформирования, с изменением профессионально-квалификационной структуры рынка труда на железнодорожном транспорте при переходе к акционированию.

В период реформирования железнодорожного транспорта необходимо не только сохранить ранее достигнутые успехи в области профессиональной подготовки, но и наметить пути ее совершенствования.

В процессе акционирования законы рыночного хозяйства потребуют более серьезного анализа всех сторон деятельности железнодорожного транспорта (в том числе пересмотра требований, предъявляемых к работникам железнодорожного транспорта), создания системы постоянного мониторинга текущих и перспективных потребностей железнодорожных региональных рынков труда в рабочих и специалистах различных направлений. Результаты прогнозирования этой работы должны лечь в основу формирования контрольных цифр приема в средние и высшие учебные заведения, в планы подготовки кадров массовых профессий.

В процессе реформирования будет меняться и обобщенная модель квалифицированного работника железнодорожного транспорта. Эта модель соответствует модели, определенной Концепцией модернизации российского образования на период до 2010 года.

Согласно Концепции, основная цель любого уровня образования — квалифицированный работник:

- соответствующего уровня и профиля;
- конкурентноспособный на рынке труда;
- компетентный и ответственный;
- свободно владеющий своей профессией и ориентирующийся в смежных областях деятельности;
- способный к эффективной работе по специальности на уровне мировых стандартов;
- готовый к постоянному профессиональному росту, социальной и профессиональной мобильности.

Требования к персоналу железнодорожной отрасли дороги будут более жесткими в связи с проводимым реформированием. Только знающие и грамотные специалисты и кадры массовых профессий могут провести в жизнь намеченные планы.

Подготовка кадров для железной дороги ведется по нескольким направлениям:

— *профессиональная подготовка*, осуществляемая Учебно-производственными центрами, которые являются структурными образовательными подразделениями железной дороги, осуществляют образовательную деятельность на основе лицензий, выданных местными органами образования;

— *начальное профессиональное образование* — на основе договоров, заключаемых с ПТУ, осуществляющими подготовку рабочих кадров для дороги;

— *среднее профессиональное образование* — на основе долгосрочных договоров с техникумами и колледжами железнодорожного транспорта и целевой (контрактной) подготовки;

— *высшее профессиональное образование* — на основе договоров с высшими профессиональными учебными заведениями и целевой контрактной подготовки;

— *дополнительное образование* — на основе договоров с учреждениями высшего и среднего профессионального образования, имеющими лицензию на право ведения дополнительного образования, в том числе зарубежными.

Сложившаяся система подготовки позволяет обеспечить весь перечень кадров массовых профессий, необходимых для предприятий дороги.

Специфика железнодорожного транспорта обусловила также функционирование системы учреждений культуры, включающей в себя: дома культуры, библиотеки, музеи, основной задачей которых является культурно-просветительская и культурно-массовая работа среди железнодорожников и их семей. С 1991 года в Петербургском государственном университете путей сообщения студентам читают дисциплину «Культурология», решающую одну из главных задач — культурное и патриотическое воспитание будущих железнодорожников.

В настоящее время в процессе реформирования отрасли изменяется система управления учреждениями образования и культуры.

Эти изменения уже затронули учебно-производственные центры и учреждения среднего профессионального образования.

Уже проработана нормативная база, касающаяся учебно-производственных центров, которые осуществляют профессиональную подготовку кадров. Эти центры являются структурными образовательными подразделениями железной дороги. В Уставе дороги прописано, что одним из видов ее деятельности является осуществление профессиональной подготовки. Учебно-производственные центры и открываемые при них учебные цеха

на предприятиях действуют на основании положений, утвержденных начальником дороги. Все они получили лицензии на право ведения образовательной деятельности в области профессиональной подготовки на основании статьи 21 Федерального закона об образовании.

Работа Учебных центров определяется задачами железной дороги в области профессиональной подготовки кадров массовых профессий.

Что касается учреждений среднего профессионального образования (техникумов, колледжей, медицинских училищ железнодорожного транспорта), то принято решение о выводе их из состава железных дорог и передаче в непосредственное ведение МПС России согласно Распоряжению МПС России № 157р от 1 апреля 2003 г. Учредителем этих образовательных учреждений стало МПС России. На данный момент не проработаны вопросы взаимодействия железных дорог и учреждений среднего профессионального образования. За дорогами оставлен лишь контроль качества подготовки. Но в реальной жизни возникает гораздо больше вопросов, требующих совместного оперативного решения.

Преобразования коснулись и учреждений культуры. Предполагается реорганизовать государственное учреждение «Санкт-Петербургский Дворец культуры железнодорожников» в культурно-образовательный комплекс при Учебно-производственном центре, в который будут включены филиалы в Мурманске, Бабаево, Великих Луках. Дворец культуры в Петрозаводске преобразован в культурно-образовательный центр при Петрозаводском колледже железнодорожного транспорта.

Предлагается ввести в рамках социального партнерства такую форму, как соучредительство. На первом этапе в качестве соучредителей могут выступить железные дороги, а затем РАО «РЖД».

Следует определить участие железных дорог в формировании содержания учебных планов и программ. В новом поколении Государственных образовательных стандартов отдельной строкой вводится объем времени на реализацию национально-регионального (регионального) компонента в пределах 5% от общего обязательного учебного времени, отведенного на теоретическое обучение. Это время должно использоваться на изучение техники и технологий, применяющихся на конкретной железной дороге, на которую будут распределяться впоследствии выпускники. Эти вопросы обязательно должны проходить согласование с соответствующими отраслевыми службами дороги. Тем самым мы обеспе-

чим активное участие руководителей служб, а впоследствии и РАО «РЖД», в формировании профессиональных образовательных стандартов по железнодорожным специальностям.

Для развития социального партнерства следует уделить внимание такой форме совместной работы, как создание попечительских советов, в состав которых обязательно должны входить представители отраслевых служб дороги, для которых осуществляется подготовка специалистов среднего звена учреждениями среднего профессионального образования.

Вопросы соучредительства и организации работы попечительских советов требуют определенной нормативной проработки в рамках действующего законодательства.

При реформировании отрасли в любом случае необходимо сохранить техникумы и колледжи железнодорожного транспорта в системе РАО «РЖД».

Успех развития любого предприятия определяется кадровой политикой, в основе которой лежит постоянная забота о подготовке и переподготовке кадров для нужд производства, сохранение традиций, ориентация на привлечение к работе подрастающего поколения, передача ему накопленного опыта. Для решения этих задач встала необходимость объединения всех учебных заведений и учреждений культуры в единый образовательно-воспитательный процесс как основного условия развития системы непрерывного профессионального образования на Октябрьской железной дороге.

Еще в 2000 году Минобразование России определило основные направления развития профессионального образования, одним из которых является построение системы непрерывного образования как основного условия развития и реформирования образования России.

Решение задачи формирования системы и содержания непрерывного образования предполагает обеспечение условий для непрерывного профессионального роста кадров, преемственности содержания разных уровней профессионального образования, создание эффективной системы дополнительного профессионального образования, отработку различных моделей интеграции профессиональных образовательных программ начального и среднего, среднего и высшего профессионального образования.

Многие вопросы на железной дороге уже решаются. Требуется не потерять достигнутого в период реформирования.

На протяжении последних лет на дороге ведется постоянная работа по созданию и развитию единого образовательного пространства

от школы до вуза. При этом решаются следующие задачи:

— социальные — молодежь региона получает условия для профессионального самоопределения;

— отраслевые — решается вопрос о воспроизводстве основных профессий железнодорожного транспорта;

— федеральные — развитие системы непрерывного профессионального образования является вкладом в совершенствование профессионального образования страны.

Для решения этой задачи на линейных станциях дороги создаются железнодорожные классы, заключены договоры с Петербургским государственным университетом путей сообщения и учреждениями среднего профессионального образования дороги о совместной деятельности, проводятся занятия по совместным программам, а также осуществляется допрофессиональная подготовка кадров массовых профессий. Большое количество выпускников этих школ поступает в техникумы и вузы железнодорожного транспорта.

В последнее время большое развитие получила совместная работа ПГУПС и техникумов по целевой подготовке выпускников техникумов для поступления в ПГУПС и дальнейшей работы на предприятиях железнодорожного транспорта. В Санкт-Петербургском техникуме и Петрозаводском колледже созданы отделения допрофессиональной подготовки. Особое внимание уделяется созданию условий для обучения в данных учебных заведениях специалистов для линейных предприятий дороги.

В настоящее время проводится работа по созданию Университетского комплекса на базе Петербургского государственного университета путей сообщения.

Повышение квалификации и обучение кадров массовых профессий осуществляется также шестью учебно-производственными центрами и на базе 170 учебных цехов предприятий по всей дороге.

Таким образом, одной из главных черт образовательного процесса, осуществляемого на Октябрьской железной дороге, является преемственность форм, методов и средств обучения на различных уровнях и ступенях, что позволяет говорить о создании единого образовательного процесса. Система создана и эффективно действует. Встает задача координации действий всех заинтересованных лиц, развитие и отработка соответствующих форм и методов работы с учетом потребности дороги в кадрах на перспективу.

Система непрерывного профессионального образования построена таким образом, чтобы в течение всей трудовой деятельнос-

ти работник железной дороги имел возможность последовательно расширять и углублять свои профессиональные знания, совершенствовать мастерство, заранее готовиться к новым трудовым функциям, использованию новейших технологических процессов и информационных технологий.

С целью координации работы по непрерывному обучению кадров для ОЖД (а в перспективе и для РАО «РЖД») следует продолжить практику работы Советов по профессиональному обучению кадров.

Обучение на производстве, то есть на предприятиях железной дороги, имеет несколько направлений. Это и организация производственной практики для учащихся учебно-производственных центров, студентов вузов, техникумов и колледжей железнодорожного транспорта, и организация индивидуальной подготовки по ряду профессий, и проведение целевых курсов, занятий по технической учебе.

Анализ организации производственного обучения свидетельствует о том, что производственное обучение не всегда проходит эффективно: при больших затратах времени эффект обеспечения готовности обучающегося к профессии или специальности оказывается низким, поскольку большая часть времени заполнена действиями, не свойственными его будущей профессии или специальности. Невозможно на рабочем месте выполнить все и отработать все функции, которые определяются учебной программой.

Для этого следует часть производственного обучения перенести в специально оборудованные учебные классы на предприятия, располагающие материальной базой для моделирования профессиональной деятельности в учебном процессе. В этих специально созданных условиях уплотненного выполнения практических производственных заданий или непрерывной профессиональной деятельности по выполнению основных функций на основе специально смоделированных материалов, документов или тренажеров обучающиеся имеют возможность более глубоко вникнуть в сущность предстоящих функциональных обязанностей и опробовать все многообразие их условий.

Для решения этой проблемы на Октябрьской железной дороге только за 2002 год модернизировано или построено заново около 70 учебных классов, и эта работа будет продолжена в 2003 году. Создан учебный полигон в ВТЖТ, создается полигон ПКЖТ, построен новый Центр неразрушающего контроля — Инженерный центр дороги, оснащенный по последнему слову техники, где можно изучать новейшее оборудование и технологии.

Через эти классы и центр проходят не только учащиеся и студенты учебных заведений, но и другие руководители и специалисты железной дороги для отработки новых знаний, умений и навыков с целью повышения квалификации.

Мы исходим из того, что профессиональное образование при получении профессии рабочего и специалиста среднего звена должно иметь практикоориентированный характер. Именно на практике возможно не только проводить обучение, но и проверять практическую готовность специалиста к профессиональной деятельности, разработать комплекс задач и заданий, позволяющих полноценно моделировать профессиональную деятельность.

В России разработана и утверждена Постановлением Правительства РФ от 28 августа 2001 г. № 630 Федеральная целевая программа «Развитие единой образовательной информационной среды на 2001–2005 гг». Одной из задач этой программы является укрепление единства образовательного пространства на территории страны. В рамках реформирования отрасли с последующим созданием транспортных компаний создание единой информационной среды становится все более актуальным.

Единое информационное пространство позволит формировать единство требований к знаниям, умениям и навыкам работников всех уровней железнодорожного транспорта.

Создание единой сети, объединяющей в себе учреждения начального, среднего и высшего профессионального образования железнодорожного транспорта, образовательные структурные подразделения дороги (УПЦ, дорожные технические школы) и учебные цеха (учебные классы на предприятиях) с набором электронных учебников, конспектов по технической учебе, обучающих и контролирующих программ, справочных и нормативных материалов, позволит любому работнику найти необходимую информацию и самостоятельно повысить квалификацию.

Особое внимание в рамках единого информационного пространства следует уделить созданию единого банка данных по вопросам безопасности движения поездов.

Пути совершенствования системы профессиональной подготовки кадров для железнодорожного транспорта:

- разработка соответствующей нормативной базы с учетом реформирования железнодорожного транспорта, определение системы управления профессиональным образованием на железнодорожном транспорте при переходе к акционированию;

- разработка нового поколения учебных планов и программ по всем уровням образования с учетом требований Минобразования России и отраслевых департаментов железнодорожного транспорта;

- мониторинг потребности в кадрах, прогнозирование открытия новых специальностей и опережающее обновление учебно-материальной базы и содержания образовательных программ;

- разработка системы профотбора кадров с использованием психологического тестирования до начала обучения по целевой контрактной подготовке;

- разработка методического обеспечения системы непрерывного профессионального образования на железнодорожном транспорте;

- формирование системы мотивации работников железнодорожного транспорта к постоянному процессу повышения своей квалификации и применению полученных новых знаний, умений и навыков в производственном процессе;

- повышение уровня профессиональной подготовки, сочетающееся с улучшением культурно-патриотического воспитания будущих специалистов железнодорожного транспорта;

- формирование профессиональной элиты, высококвалифицированного персонала для работы в новых экономических условиях, способного принимать грамотные и высокоэффективные управленческие решения.