

Подготовка специалистов и совершенствование образования в области транспортного планирования.

ЛИТВИН Евгений Владимирович, Межрегиональная общественная организация «Координационный совет по организации дорожного движения»;

ПУГАЧЕВ Игорь Николаевич, декан инженерно-строительного факультета Тихоокеанского государственного университета, председатель регионального отделения МОО «Координационный совет по организации дорожного движения» по Хабаровскому краю

Разработанный по заказу Министерства транспорта Российской Федерации проект Федерального закона РФ «Об организации дорожного движения» предполагает совершенствование системы транспортного планирования путем ввода обязательности разработки таких документов как Комплексные транспортные схемы, Комплексные схемы организации дорожного движения. В течение переходного периода вступления данного ФЗ в действие предполагается разработать данные документы транспортного планирования для всех субъектов Российской Федерации, большинства муниципальных образований и населенных пунктов.

Первичный анализ показывает, что при условии срока переходного периода в 5 лет для разработки такого объема документации в сфере транспортного планирования потребуется одновременно задействовать более 7 тысяч специалистов в сфере территориального и транспортного планирования, организации и безопасности дорожного движения.

В рамках складывающегося сегодня положения в образовательном комплексе и отказа от подготовки инженеров, подготовить грамотного работника-бакалавра по рассматриваемому направлению представляется весьма затруднительным. Также следует отметить, что необходимый объем (7 тысяч студентов) будет обеспечен за 5 лет, если вести набор по 30 студентов в год в

44 вузах страны, где сегодня ведется подготовка специалистов по ОБД. В дальнейшем будет наблюдаться перенасыщение выпускников по данному профилю. Скорее всего следует говорить о подготовке магистров по направлению "строительство" с профилем "транспортное планирование".

По экспертным оценкам, в настоящее время в государственных и частных проектных и научных институтах занято не более 3 тысяч специалистов, способных разрабатывать комплексные документы транспортного планирования. При этом более 30% из них (а во многих организациях - и более 50%) находятся в предпенсионном и пенсионном возрасте.

Практически полное отсутствие заказа и финансирования работ по транспортному планированию в последние 10 лет не позволило создать необходимый кадровый резерв специалистов в возрасте от 30 до 40 лет, которые смогли бы принять участие в разработке КТС и КСОД в качестве ведущих специалистов и главных инженеров проекта.

Создавшаяся ситуация прекрасно иллюстрирует анализ рынка труда. По данным кадровых агентств соотношение вакансий и резюме по позициям в рассматриваемой сфере составляет от 3 до 5 вакансий к 1 резюме.

Наша система образования абсолютно оторвана от потребностей народного хозяйства и рынка труда. Закрываются кафедры организации дорожного движения, в перечне образовательных стандартов нет такой специальности, только специализация в рамках «технологий управления на транспорте». Аналогичная картина наблюдается в сфере территориального планирования.

И это при том, что ни в СССР, ни в Российской Федерации никогда не было комплексных специальностей в рассматриваемой сфере по примеру, например, Германии. В ФРГ транспортный инженер - как врач - имеет несколько иерархий образовательного процесса. Общий срок становления инженера при этом - от 10 лет; эксперта - от 15. При этом грамотный транспортный инженер должен быть не только техническим специалистом в сфере транспортных систем и организации дорожного движения, но и

градостроителем, логистиком, социальным психологом, экономистом, социологом.

Безусловно, данная задача должна решаться не только в рамках системы высшего образования. Необходимо развитие системы последующего дополнительного образования, соответствующих школ повышения квалификации. Немаловажным фактором будет являться развитие научно-практической деятельности ВУЗов, их участие в практических работах в рассматриваемой сфере. Необходимо ставить вопрос об обязательных отчислениях из бюджета соответствующих саморегулируемых организаций (СРО) на повышение качества образовательного процесса, по примеру вложений страховых организаций в мероприятия по предупреждению аварийности на дорогах.

В завершение хотелось бы озвучить перечень конкретных мероприятий, реализация которых, по мнению нашей общественной организации, позволит повысить уровень подготовки специалистов в сфере транспортного планирования:

- 1.Поручить Министерству транспорта РФ совместно с Министерством образования и науки РФ обеспечить разработку образовательного стандарта и ввести подготовку магистров по направлению "строительство" с профилем "транспортное планирование".
- 2.Министерству транспорта РФ сформировать государственный заказ на подготовку специалистов в сфере транспортного планирования с учетом разработки проекта ФЗ «Об организации дорожного движения».
- 3.Министерству образования и науки РФ рассмотреть совместно с ассоциацией ВУЗов России возможность организации стажировок за рубежом преподавателей кафедр ведущих образовательные программы по транспортному планированию, а также приглашение профессорского состава из ведущих ВУЗов Европы и Америки в рамках соответствующих программ развития системы образования.

4. Министерству регионального развития РФ рассмотреть возможность внесения изменений в законодательные и нормативные акты РФ, регулирующих деятельность СРО в сфере проектирования и строительства, предусматривающие обязательность финансирования (на конкурсной основе) мероприятий по повышению уровня инженерного образования в Российской Федерации, установить долю данных отчислений в бюджете СРО.