

# ДОРОЖНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ. ТЕКУЩАЯ СИТУАЦИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

А. А. ИГНАТЬЕВ,

к. т. н., директор департамента развития отраслевого образования ФАУ «РОСДОРНИИ»

**БУРНЫЙ РОСТ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ И ТЕМПОВ СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ И РЕМОНТА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ И ИНЖЕНЕРНЫХ СООРУЖЕНИЙ В ПОСЛЕДНИЕ 7-8 ЛЕТ СОЗДАЛ СИТУАЦИЮ, ПРИ КОТОРОЙ КРАТНО ВОЗРОСШИЕ ОБЪЕМЫ РАБОТ ПОПРОСТУ СТАЛО НЕКОМУ РЕАЛИЗОВЫВАТЬ.**

## О СУТИ ПРОБЛЕМЫ

В предыдущие 20 лет вузы и колледжи выпускали, в среднем, тот объем специалистов, который удовлетворял потребность в отрасли для строительства автомобильных дорог. Когда же в новых условиях стало ясно, что кадров с базовым дорожным образованием недостаточно, начали активно обсуждать данную тему на уровне не только дорожно-строительных организаций, но и федеральных органов исполнительной власти. В ходе обсуждения и анализа сложившейся ситуации в колледжах и высших учебных заведениях, реализующих программы среднего профессионального и высшего образования, вскрылись и болевые точки.

К ключевым проблемам по среднему профессиональному образованию можно отнести:

- низкий спрос на дорожные направления и специальности у выпускников школ после 9-го класса;
- недостаточное оснащение лабораторной базы колледжей и отсутствие собственного парка дорожно-строительной техники, на которой проходило бы обучение; отсюда низкий интерес к рабочим профессиям;
- недостаточное внимание к образовательному процессу со стороны большинства работодателей;
- недостаток практической подготовки студентов по рабочим профессиям/специальностям.

Это не исчерпывающий список тех препятствий и ограничений, которые сегодня существуют.

По высшему образованию не менее серьезные ограничения обозначились в ходе объединения в единую укрупненную группу специальностей 08.00.00 «Техника и технологии строительства» и строителей зданий и сооружений, и дорожных специалистов. В результате спрос со стороны абитуриентов на строительные направления и желание вузов поднять проходные баллы на укрупненную группу направлений привели к ситуации, при которой вузы стали умышленно уменьшать контрольные цифры приема внутри университета на дорожные профили и от-

давать предпочтение профилю промышленного и гражданского строительства.

В дополнение к этому Министерство науки и высшего образования РФ ввело в правила приема абитуриентов ограничения на набор по отдельным направлениям, специальностям, с необходимостью набора на целую укрупненную группу. Это привело к серьезному дисбалансу по конкретным дорожным профессиям, в рамках общего направления «Строительство». Более того, поступившие на «укрупненную группу» часто желали учиться именно на строительных профилях и категорически отказывались от дорожных. В итоге, в отдельных региональных вузах, общая численность студентов-дорожниковкратно сократилась и достигала критической ситуации, при которой на отдельных курсах, с учетом отчислений, осталось менее десяти человек.

Малая численность студентов в группах дала основание «эффективным менеджерам» от высшего образования решить вопрос кардинальным образом. Исходя из стремления к максимальной экономии и оптимизации затрат, а также с учетом поступающего подушевого финансирования и желания «догрузить» преподавателей, в отдельных вузах приняли решение о закрытии дорожных профилей. Сопровождалось это примерно такими словами: «Если региональным властям нужны специалисты-дорожники, пусть сами решают этот вопрос. В том числе с Министерством науки и высшего образования о выделении дополнительного объема мест в рамках контрольных цифр приема. Или решают самостоятельно вопрос о выделении регионального бюджета для организации приема абитуриентов на платной основе».

Подобный эгоизм сделал свое дело. По прошествии всего десяти лет кадровый состав преподавателей по дорожным профилям значительно сократился и оказался безвозвратно потерян. Теперь для исправления ситуации уже нельзя обойтись только внутренними базовыми настройками. Нужны серьезные действия. Но, даже при достаточно активной политике, исправить ситуацию будет очень сложно. Подготовка к защите кандидатской диссер-



## образование

тации в среднем занимает от трех до пяти лет, и это при том, что для подготовки кандидатов нужны доктора наук, активно занимающиеся научной деятельностью. А их по дорожным профилям осталось очень мало. Вот и получается, что без глобальных изменений и вмешательства федеральных органов исполнительной власти уже не обойтись. При этом текущая потребность в кадрах никуда не ушла, а только еще больше возросла. Возникает вопрос — неужели нельзя ничего сделать в текущих условиях? Кардинально исправить ситуацию, повторю, очень сложно, в ближайшем будущем можно только ее смягчить.

### ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ РОСДОРНИИ

В 2019 году было принято очень важное стратегическое решение о необходимости запуска обучения специалистов дорожных направлений и специальностей по программам повышения квалификации за счет средств федерального бюджета. Ответственным исполнителем назначили ФАУ «Российский дорожный научно-исследовательский институт» (РОСДОРНИИ). Федеральный проект «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства», в рамках которого решается эта задача, за пять лет реализации набрал общегосударственные масштабы, и сегодня спрос со стороны дорожной отрасли кратно возрос. Безусловно, здесь не идет речи о базовой подготовке специалистов, поскольку для среднего звена требуется минимум три года, а для высшего образования — четыре. Тем не менее, решая локальные задачи на местном уровне, дорожники получили тот инструмент, который уже сейчас они не готовы упускать из рук.

Не менее знаковую роль здесь сыграла дистанционная форма обучения. Она открыла для дорожников новые возможности в освоении программ и получении требуемых компетенций. Мы часто слышим от разных «специалистов», что дистанционная форма — это не то, что нужно отрасли, и она не может в полной мере заменить полноценное очное обучение. И тут сложно поспорить, если, конечно, речь идет о 10–20 специалистах, но когда речь идет о 5 тыс. специалистов со всех часовых поясов страны, то альтернативе дистанционной форме просто нет. Не зря ее называют массовой формой образования. Очень важна и обратная связь от слушателей. И те комментарии, которые мы получаем, подтверждают эффективность обучения по программам с применением дистанционной формы.

За весь период реализации федерального проекта с 2019 года было обучено более 19 тыс. специалистов и разработано 37 образовательных программ. При этом важнейшей составляющей успешности реализации программ является кадровый состав специалистов, которые помогают их разрабатывать, включают в них свои уни-

кальные знания, опыт и компетенции и далее транслируют их на всю страну в видеолекциях, интерактивных практических и лабораторных работах. Ведь представить, что один человек сможет обучить тысячу людей на местах, в одно время, не представляется возможным. На это у него ушло бы более десяти лет. А здесь удастся за год обучить почти 5 тыс. специалистов. Более подробную информацию можно получить на корпоративном дорожном портале [rosdorspk.ru](http://rosdorspk.ru).

Какие задачи стоят перед ФАУ «РОСДОРНИИ» сейчас и на будущие периоды? Безусловно, первое — это развитие и расширение горизонтов охвата специалистов на местах и в дальних регионах нашей страны. Второе — стремление охватить максимально широко виды деятельности и отрасли знаний, от земляного полотна до сложных конструкций инженерных сооружений. Третье направление связано с улучшением сервиса для наших слушателей. Мы кропотливо работаем над повышением узнаваемости бренда дорожного образования и стремимся создавать комфортные условия для того, чтобы желание обучаться у нас было продиктовано не давлением сверху, а в большей степени исходило от самих специалистов.

### ВЫВОДЫ

Подводя общий итог, можно сделать следующие выводы:

1. Текущая ситуация с дорожным образованием достигла острой фазы.
2. Необходимо принятие экстренных мер для исправления ситуации со средним и высшим образованием в области дорожного хозяйства.
3. Требуется кратное повышение имиджа дорожного образования и активная агитация абитуриентов как со стороны образовательных организаций, так и со стороны органов власти.
4. Требуется расширение зоны охвата программами дополнительного профессионального образования и вовлечение большего количества специалистов на местах в обучение, по ключевым вопросам дорожной деятельности, включая обучение по передовым, инновационным разработкам.
5. Требуется пересмотр подходов к приему абитуриентов на укрупненные группы направлений и специальностей, с выделением в отдельную группу специальностей дорожного хозяйства.

Решение обозначенных проблем позволит облегчить ситуацию с профессиональными кадрами и будет способствовать более эффективной подготовке специалистов для дорожной отрасли. ■

