

«Профессионалитет»: формирование кадрового потенциала на опыте Пермского института железнодорожного транспорта

Н.Ф. Сирина^{1✉}, Е.Б. Гомола², Д.Р. Сабиров³, А.В. Волынская⁴

^{1,4} Уральский государственный университет путей сообщения (УрГУПС); г. Екатеринбург, Россия;

^{2,3} Пермский институт железнодорожного транспорта — филиал Уральского государственного университета путей сообщения (ПИЖТ УрГУПС); г. Пермь, Россия

¹ NSirina@usurt.ru ✉

² EBGomola@usurt.ru

³ DRSabirov@usurt.ru

⁴ Anna@usurt.ru

АННОТАЦИЯ

В настоящее время происходит кардинальная перестройка среднего профессионального образования (СПО) во всех сферах отраслевых производств РФ, в частности, в отрасли железнодорожного транспорта, где особое внимание уделяется развитию высококвалифицированного кадрового потенциала. С 1 сентября 2022 г. стартовала программа Минпросвещения России «Профессионалитет», в которую вошла и железнодорожная отрасль. Основная цель программы — органически соединить систему подготовки высококвалифицированных кадров среднего звена с производственными отраслями, а также сделать обучение по программам СПО менее затратным для государственного бюджета.

Навигатором федерального проекта (ФП) «Профессионалитет» в железнодорожной отрасли стали девять передовых учебных заведений страны, в том числе Пермский институт железнодорожного транспорта — филиал Уральского государственного университета путей сообщения (ПИЖТ УрГУПС).

В ПИЖТ в ФП «Профессионалитет» вошли три специальности: 08.02.10 «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство»; 23.02.06 «Техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог (специализация локомотивы)»; 27.02.03 «Автоматика и телемеханика на транспорте (железнодорожном транспорте)». Для каждой из специальностей были разработаны стандарты оснащения.

Ключевые слова: профессионалитет; среднее профессиональное образование; кадровая политика; железнодорожный кластер; модернизация среднего профессионального образования

Для цитирования: Сирина Н.Ф., Гомола Е.Б., Сабиров Д.Р., Волынская А.В. «Профессионалитет»: формирование кадрового потенциала на опыте Пермского института железнодорожного транспорта // Техник транспорта: образование и практика. 2022. Т. 3. Вып. 4. С. 381–385. <https://doi.org/10.46684/2687-1033.2022.4.381-385>.

Original article

“Professionalitet”: formation of personnel potential based on the experience of the Perm Institute of Railway Transport

Nina F. Sirina^{1✉}, Evgenyi B. Gomola², Damir R. Sabirov³, Anna V. Volynskaya⁴

^{1,4} Ural State University of Railway Transport (UrGUPS); Ekaterinburg, Russian Federation;

^{2,3} Perm Institute of Railway Transport — branch of the Ural State University of Railways in Perm; Perm, Russian Federation

¹ NSirina@usurt.ru ✉

² EBGomola@usurt.ru

³ DRSabirov@usurt.ru

⁴ Anna@usurt.ru

ABSTRACT

Currently, there is a radical restructuring of secondary vocational education in all spheres of industry production of the Russian Federation, in particular, in the railway transport industry, where special attention is paid to

the development of highly qualified personnel potential. On September 1, 2022, the program of the Ministry of Education of Russia "Professionalitet" was launched, which included the railway industry. The main goal of the program is to organically connect the system of training highly qualified middle-level personnel with production industries, as well as to make training in vocational education programs less costly for the state budget.

Nine leading educational institutions of the country, including the Perm Institute of Railway Transport, a branch of the Ural State Transport University, became the navigator of the federal project "Professionalitet" in the railway industry.

At the Institute, "Professionalitet" included three specialties: 08.02.10 "Construction of railways, track and track facilities"; February 23, 2006 "Technical operation of rolling stock of railways (specialization locomotives)"; 27.02.03 "Automation and telemechanics in transport (railway transport)". Equipment standards have been developed for each of the specialties.

Keywords: professionalitet; professionalism; secondary vocational education; personnel policy; railway cluster; modernization of secondary vocational education

For citation: Sirina N.F., Gomola E.B., Sabirov D.R., Volynskaya A.V. "Professionalitet": formation of personnel potential based on the experience of the Perm Institute of Railway Transport. *Transport technician: education and practice*. 2022;3(4):381-385. (In Russ.). <https://doi.org/10.46684/2687-1033.2022.4.381-385>.

ВВЕДЕНИЕ

Эффективное развитие железнодорожного транспорта России — важнейшее условие модернизации и инновационного роста промышленности страны. Такие задачи, как повышение устойчивости национальной экономики, обеспечение лидерства Российской Федерации в мировой экономической системе, невозможно представить без участия железной дороги.

Железные дороги России — вторая по протяженности транспортная система мира. А по электрифицированным магистралям российские железные дороги не имеют себе равных. На сегодняшний день 20 % грузового и 15 % пассажирооборота, если принимать в расчет мировые масштабы, осуществляется именно в РФ [1].

Такие показатели невозможны без постоянной и планомерной модернизации отрасли. В Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года в первую очередь ставится задача создания мощной инфраструктурной основы для планомерного роста экономики страны и повышения уровня жизни граждан, системного освоения новых экономических районов страны и доступа к пока нетронутым источникам природных ресурсов, особенно это касается Восточной Сибири и Дальнего Востока¹.

Приоритетными проектами ОАО «РЖД» являются модернизация Транссиба и Байкало-Амурской магистрали, развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона, строительство высокоскоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург, совершенствование железнодорожных

подходов к морским портам Азово-Черноморского и Северо-Западного бассейнов, цифровизация технологических процессов отрасли.

Достижение столь масштабных и амбициозных целей невозможно без квалифицированного персонала и внедрения новых технологий организации перевозочного процесса и эксплуатации железнодорожной инфраструктуры. Широкая квалификация, многофункциональность, готовность трудиться интенсивно, самостоятельно осваивать новые компетенции — вот требования, которым должны соответствовать сотрудники, которых ждут на железной дороге [2]. Растет спрос на работников с универсальными профессиональными компетенциями (мультикомпетенциями), владеющих новыми технологиями. Отрасль нуждается в сокращении образовательного цикла и быстром выходе специалиста на рынок труда. Кадровый голод на железной дороге превышает 7000 человек [3].

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ «ПРОФЕССИОНАЛИТЕТ»

1 сентября 2022 г. около 150 тысяч студентов среднего профессионального образования (СПО) начали учиться по новой экспериментальной программе в рамках федерального проекта «Профессионалитет». Впервые этот термин прозвучал около года назад в Постановлении Правительства РФ «О проведении эксперимента по реализации образовательных программ среднего профессионального образования в рамках федерального проекта

¹ Стратегия развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/7/1010>

«Профессионалитет», которое было вынесено для общественного обсуждения. Тогда же сформулированы основные цели и задачи нововведения. Прежде всего, это модель, предусматривающая интеграцию заведений СПО и предприятий реального сектора экономики. Для этого по всей стране созданы образовательно-производственные кластеры. Принципиально новые образовательные программы, уменьшение сроков обучения, обновление материально-технической базы, тесное взаимодействие с работодателем стали лакмусовой бумажкой глобальной трансформации системы СПО². В эксперимент вошли семьдесят кластеров, сорок два региона страны. Среди регионов в проекте участвуют такие традиционно промышленные, как Калужская область, Кузбасс, Самарская и Челябинская области. А среди «опорных» компаний РЖД — «Уральская сталь» и АО «Военно-промышленная корпорация». Из бюджета государство выделит 30 млрд руб. до 2024 г., еще 4,3 млрд руб. направят компании-работодатели, которые станут партнерами колледжей и техникумов.

Принципы отбора организаций для участия в кластере: развитая ресурсная база, расположение в крупных железнодорожных узлах для последующего трудоустройства, приоритетная роль в подготовке кадров для ОАО «РЖД», участие в кадровом обеспечении Восточного полигона.

ОПЫТ ПЕРМСКОГО ИНСТИТУТА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА «ПРОФЕССИОНАЛИТЕТ»

Навигатором федерального проекта (ФП) «Профессионалитет» в железнодорожной отрасли стали девять передовых учебных заведений страны, в том числе Пермский институт железнодорожного транспорта — филиал Уральского государственного университета путей сообщения (ПИЖТ УрГУПС).

Образовательный процесс состоит из трех частей: обучение, практика и оценка. Обучение подразумевает овладение конкретными рабочими профессиями в соответствии с образовательными стандартами по трудовым функциям из национального стандарта. Предусмотрено освоение навыков цифровой грамотности [4].

Практика проходит по осваиваемым профессиям на профильных предприятиях. Срок практики

ОАО «РЖД» обеспечивает прохождение студентами оплачиваемой производственной практики

На площадке Пермского института железнодорожного транспорта создаются семь высокотехнологичных практических лабораторий

Формируются сокращенные мультифункциональные программы с возможностью получения более 2–3 профессий на основе передовых практик работодателей

Рис. 1. Основные моменты практической значимости ФП «Профессионалитет» в Пермском регионе

увеличен до шести месяцев за счет получения практических навыков по нескольким рабочим профессиям. По результатам прохождения практики сдается экзамен на тренажере или полигоне. Оцениваются теоретические знания и практические навыки.

Основные моменты практической значимости ФП «Профессионалитет» в Пермском регионе представлены на *рис. 1*.

Ожидается, что, благодаря проекту «Профессионалитет» сократятся сроки подготовки руководителей среднего звена, уменьшится время адаптации на производстве, увеличится мобильность персонала, уйдут излишние производственные издержки и расходы на переподготовку. Выпускники будут соответствовать требованиям компании [5].

Министерство транспорта России определило участников эксперимента со стороны предприятий. В соответствии с потребностями работодателя Минтранс России установил контрольные цифры приема в разрезе образовательных организаций: по специальностям, участвующим в проекте, для образовательных организаций определена отдельная квота без увеличения общего объема контрольных цифр приема. Конкурсный отбор на обучение по программам «Профессионалитета» осуществлялся по результатам освоения школьной программы — по среднему баллу аттестата от 3,8 и выше и с учетом участия абитуриентов в профориентационных активностях ОАО «РЖД». Зачисление на бюджетные места было возможно только на условиях целевого приема: с заключением договора между работодателем и учащимся. Срок обучения сокращен — вместо 3 лет и 10 месяцев обучающиеся в рамках ФП «Профессионалитет» будут учиться 3 года и 6 месяцев.

В ПИЖТ в ФП «Профессионалитет» вошли три специальности: 08.02.10 «Строительство желез-

² Постановление Правительства РФ от 16.03.2022 № 387 «О проведении эксперимента по разработке, апробации и внедрению новой образовательной технологии конструирования образовательных программ среднего профессионального образования в рамках федерального проекта “Профессионалитет”» // Собрание законодательства РФ. 2022. № 3.

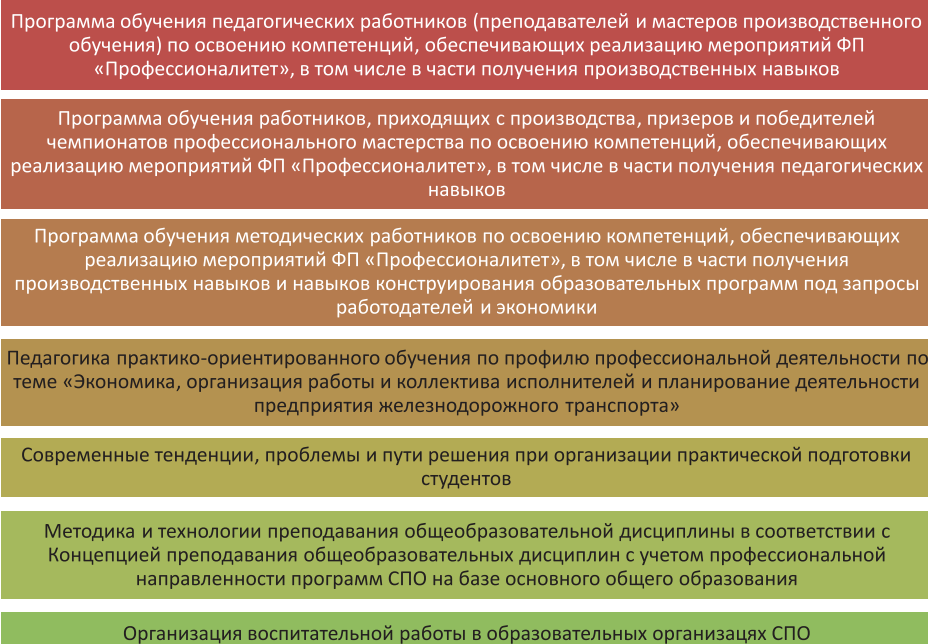


Рис. 2. Курсы повышения квалификации для руководителей, преподавателей и сотрудников СПО

ных дорог, путь и путевое хозяйство»; 23.02.06 «Техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог (специализация локомотивы)»; 27.02.03 «Автоматика и телемеханика на транспорте (железнодорожном транспорте)». Для каждой из специальностей были разработаны стандарты оснащения. Так, будущие помощники машиниста будут обучаться на новейших тренажерах, дающих возможность изучения различных серий локомотивов на одном устройстве. Студенты изучат системы локомотива: тяговую, тормозную, механическую. Обучатся управлению локомотивом и рациональным способам вождения поездов. Освоят работу систем безопасности управления локомотивом, отработают действия в различных поездных ситуациях, в том числе аварийных и нестандартных. Путьцы изучат на новых современных инструментах: геодезические работы при изысканиях, высокоточную геодезическую аэрофотосъемку для самых тяжелых условий городской застройки, горной или залесенной местности. Обучающиеся с помощью технологии виртуальной реальности (англ. *Virtual Reality* — *VR*) смогут изучать системы и устройства регулирования движения локомотивов и вопросы безопасности движения на железнодорожном транспорте.

Для руководителей, преподавателей и сотрудников СПО были созданы уникальные курсы повышения квалификации (рис. 2).

К преподавателям предъявляются особые требования: прохождение стажировок на производстве, постоянное повышение квалификации, умение обучать по сокращенным мультифункциональным программам на основе передовых практик работодателей. На сегодняшний день есть потребность в преподавателях-практиках, которые сами недавно работали или продолжают работать на железной дороге, умеющих заинтересовать молодых людей будущей профессией, передать им современные навыки и умения.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Целевые показатели в масштабах страны следующие: количество студентов, участвующих в эксперименте, — не менее 1500 человек; количество вовлеченных предприятий — более 50; показатель трудоустройства — 100 %; комплексное обновление материальной базы: для обучения должно использоваться оборудование не старше пяти лет³.

В целом и государство, и участники проекта «Профессионалитет» ждут от эксперимента глобальной перезагрузки среднего профессионального образования в России. Подход к пока еще пилотному проекту — серьезный, комплексный. На экспертном уровне прорабатываются все этапы проекта.

³ О реализации федерального проекта «Профессионалитет». URL: <https://sospp.ru/wp-content/uploads/2022/02/prezentacziya-professionalitet-k-25.02.pdf>

ЛИТЕРАТУРА

1. Быкадоров С.А., Кибалов Е.Б. Естествен ли монополизм ОАО «РЖД»? // ЭКО. 2013. № 7 (469). С. 91–105.
2. Лейбович А.Н. Стратегия // Национальная система квалификаций России. 2021. № 1 (1). С. 3–14.
3. Клинк О.Ф., Факторович А.А. Образование и бизнес: практики взаимодействия // Национальная система квалификаций России. 2021. № 1 (1). С. 60–72.
4. Сергеев И.С. Условия цифровой трансформации среднего профессионального образования на основе модели смешанного обучения // Дополнительное профессиональное образование в стране и мире. 2020. № 4 (52). С. 27–35.
5. Архипов Е.Е. Создание кластеров железнодорожного транспорта в рамках федерального проекта «Профессионалитет» // Техник транспорта: образование и практика. 2022. Т. 3. № 3. С. 246–249. DOI: 10.46684/2687-1033.2022.3.246-249

REFERENCES

1. Bykadorov S.A., Kibalov E.B. Is the monopolism of the Russian railways natural? *ECO*. 2013;7(469):91-105. (In Russ.).
2. Leibovich A.N. Strategy. *National Qualification System of Russia*. 2021;1(1):3-14. (In Russ.).
3. Klink O.F., Faktorovich A.A. Education and Business: Practices of Interaction. *National Qualification System of Russia*. 2021;1(1):60-72. (In Russ.).
4. Sergeev I.S. Conditions for the digital transformation of secondary vocational education based on the mixed learning model. *Additional Vocational Education in the Country and the World*. 2021;4(52):27-35. (In Russ.).
5. Arkhipov E.E. Creation of railway transport clusters within the framework of the federal project "Professionalitet". *Transport Technician: Education and Practice*. 2022;3(3):246-249. DOI: 10.46684/2687-1033.2022.3.246-249 (In Russ.).

Об авторах

Нина Фридриховна Сирина — доктор технических наук, профессор, проректор по учебной работе и связям с производством; **Уральский государственный университет путей сообщения (УрГУПС)**; 620034, г. Екатеринбург, ул. Колмогорова, д. 66; NSirina@usurt.ru;

Евгений Борисович Гомола — кандидат экономических наук, директор; **Пермский институт железнодорожного транспорта — филиал Уральского государственного университета путей сообщения (ПИЖТ УрГУПС)**; 614000, г. Пермь, ул. Максима Горького, д. 1; EBGomola@usurt.ru;

Дамир Рафаилович Сабиров — методист; **Пермский институт железнодорожного транспорта — филиал Уральского государственного университета путей сообщения (ПИЖТ УрГУПС)**; 614000, г. Пермь, ул. Максима Горького, д. 1; DRSabirov@usurt.ru;

Анна Владимировна Волынская — кандидат технических наук, доцент, начальник управления обеспечения образовательного процесса; **Уральский государственный университет путей сообщения (УрГУПС)**; 620034, г. Екатеринбург, ул. Колмогорова, д. 66; Anna@usurt.ru.

Bionotes

Nina F. Sirina — Dr. Sci. (Eng.), Professor, Vice-Rector for Academic Affairs and Relations with Production; **Ural State University of Railway Transport (UrGUPS)**; 66 Kolmogorov st., Ekaterinburg, 620034, Russian Federation; NSirina@usurt.ru;

Evgeniy B. Gomola — Cand. Sci. (Tech.), Associate Professor, Director; **Perm Institute of Railway Transport — branch of the Ural State University of Railways in Perm**; 1 Maxim Gorky st., Perm, 614000, Russian Federation; EBGomola@usurt.ru;

Damir R. Sabirov — methodist; **Perm Institute of Railway Transport — branch of the Ural State University of Railways in Perm**; 1 Maxim Gorky st., Perm, 614000, Russian Federation; DRSabirov@usurt.ru;

Anna V. Volynskaya — Cand. Sci. (Tech.), Associate professor, Head of the Educational Process Support Department; **Ural State University of Railway Transport (UrGUPS)**; 66 Kolmogorov st., Ekaterinburg, 620034, Russian Federation; Anna@usurt.ru.

Заявленный вклад авторов: все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации.

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Contribution of the authors: the authors contributed equally to this article.

The authors declare no conflicts of interests.

Автор, ответственный за переписку: Нина Фридриховна Сирина, NSirina@usurt.ru.

Corresponding author: Nina F. Sirina, NSirina@usurt.ru.

Статья поступила в редакцию 07.09.2022; одобрена после рецензирования 28.09.2022; принята к публикации 30.10.2022.

The article was submitted 07.09.2022; approved after reviewing 28.09.2022; accepted for publication 30.10.2022.