Министерство транспорта Российской Федерации
Федеральное агентство железнодорожного транспорта
ГОУ ВПО «Дальневосточный государственный
университет путей сообщения»

С. А. Иванилов, В. Г. Григоренко, Е. Ю. Римлянд

ПРОЦЕССЫ ИНТЕГРАЦИИ В ТРАНСПОРТНОМ ОБРАЗОВАНИИ

Монография

ДВГНБ

Хабаровск
Издательство ДВГУПС
2008

ДВ
государственная
научная библиотека

ЭР03239

УДК 330.341:001.895:378
ББК У497.4-551
И 190

Рецензенты:

Доктор экономических наук,
ректор Дальневосточной академии государственной службы,
профессор *Н.М. Горбунов*

Кандидат экономических наук,
профессор Хабаровской государственной академии экономики и права,
профессор *Т.В. Чернова*

Иванилов, С. А.

И 190 Процессы интеграции в транспортном образовании : моногр. / С. А. Иванилов, В. Г. Григоренко, Е. Ю. Римлянд. – Хабаровск : Изд-во ДВГУПС, 2008. – 165 с. : ил.

ISBN 978-5-262-00463-8

В работе рассмотрены теоретические основы, методология и механизмы развития интеграционных процессов в системе транспортного образования. Высказаны предложения по обеспечению институциональных условий последействия инновационной образовательной программы ДВГУПС. Изложены обоснование и основные принципы интеграционных процессов в транспортном образовании и корпоративных отношений в интегрированном университетском комплексе.

Разработан пакет нормативно-правовой документации для обеспечения корпоративного управления транспортным образованием в регионе. Положения этих документов могут быть использованы в качестве основы институциональных преобразований и новых структурных построений в транспортном образовании региона и корпоративных отношений в коллективах субъектов университетского комплекса путей сообщения, создаваемого в результате интеграции образования, науки и производства.

Работа предназначена для представителей органов управления профессиональным образованием, специалистов транспортных отраслей и производства, профессорско-преподавательского состава, сотрудников и студентов транспортных вузов.

Монография создана в рамках реализации программы «Инновационный научно-образовательный транспортный комплекс на Дальнем Востоке России».

УДК 330.341:001.895:378
ББК У497.4-551

ISBN 978-5-262-00463-8

© С. А. Иванилов, В. Г. Григоренко, Е. Ю. Римлянд
© ГОУ ВПО «Дальневосточный государственный университет путей сообщения» (ДВГУПС), 2008

ДВГУПС

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ....6

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА И ВЫРАЖЕНИЯ....9

1. ФОРМЫ И МЕХАНИЗМЫ ИНТЕГРАЦИИ В ОБРАЗОВАНИИ 11
1.1. Стратегия развития университета: основы изменений....11
1.2. Процессы интеграции в профессиональном образовании России....13
1.2.1. Практика интеграции в профессиональном образовании 14
1.2.2. Инновации в управлении профессиональным образованием на Дальнем Востоке России 17
1.3. Зарубежный опыт интеграции и кооперации в профессиональном образовании 22
1.4. Единый процесс интеграции: возможные пути....24

2. ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС СТРАНЫ....27
2.1. Феномен «транспорт» 27
2.2. Управление развитием транспортной системы 29
2.3. Проблемы повышения эффективности транспортного комплекса на Дальнем Востоке....30
2.4. Транспортный комплекс: общность задач функционирования отрасли и подготовки кадров....35
2.5. Образовательная среда транспортного комплекса....38

3. ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА УПРАВЛЕНИЯ ИНТЕГРАЦИОННЫМИ ПРОЦЕССАМИ В ТРАНСПОРТНОМ ОБРАЗОВАНИИ 43
3.1. Модели интеграции в транспортном образовании 43
3.2. Эволюция содержания и структура транспортных образовательных программ 46
3.3. Транспортное образование и Болонский процесс 50
3.4. Интеграционные процессы в транспортном образовании на Дальнем Востоке России....54
4. ОСНОВЫ КОРПОРАТИВНЫХ ОТНОШЕНИЙ В ТРАНСПОРТНОМ ОБРАЗОВАНИИ 59
4.1. Цели и задачи корпоративного управления вузом 59
4.1.1. Традиции университета....59
4.1.2. Цели и задачи совершенствования корпоративных отношений....61
4.2. Механизмы совершенствования корпоративных отношений в университете....63

ДВГНБ

ЭР03239

4.3. Оптимизация информационной системы
и организационной структуры управления
корпоративными отношениями 65

5. РАЗВИТИЕ КОРПОРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ
В ТРАНСПОРТНОМ ОБРАЗОВАНИИ 68
5.1. Линейно-функциональные схемы корпоративного управления 68
5.2. Вертикально интегрированные структуры
в университетском комплексе
(дивизиональные схемы корпоративного управления) 70
5.3. Управление инновационными
и научно-исследовательскими программами
(матричные схемы корпоративного управления) 73
5.4. Интеграция транспортного образования, науки и производства 76
5.5. Горизонтальная интеграция транспортного образования 80
5.6. Международная интеграция транспортного образования 83

6. УПРАВЛЕНИЕ ИННОВАЦИОННЫМ РАЗВИТИЕМ
ТРАНСПОРТНОГО ОБРАЗОВАНИЯ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ 89
6.1. Первый этап реализации задач интеграции
транспортного образования 89
6.2. Совершенствование форм инновационных процессов 90
6.2.1. Выбор инновационной стратегии и прогноз результатов 90
6.2.2. Институциональные преобразования
как основа инновационного развития 93
6.2.3. Привлечение внешних ресурсов для инноваций 97
6.3. Инновационные образовательные технологии 99
6.4. Управление межвузовской кооперацией 102
6.5. Расширение взаимодействия высшей школы
Дальнего Востока России и стран АТР 104

ЗАКЛЮЧЕНИЕ 107

ПРИЛОЖЕНИЕ 1
Цели и задачи проектов ИОП ДВГУПС 110

ПРИЛОЖЕНИЕ 2
Основы деловой этики и корпоративных отношений
в Дальневосточном государственном
университете путей сообщения (Кодекс деловой этики) 113

ДВГУПС

ПРИЛОЖЕНИЕ 3
УСТАВ Университетского комплекса путей сообщения Дальневосточного федерального округа 118

ПРИЛОЖЕНИЕ 4
ПОЛОЖЕНИЕ о Попечительском Совете Дальневосточного государственного университета путей сообщения 129

ПРИЛОЖЕНИЕ 5
ПОЛОЖЕНИЕ об Университетском комплексе путей сообщения Дальневосточного федерального округа 133

ПРИЛОЖЕНИЕ 6
УСТАВ некоммерческой организации «Дальневосточный транспортный образовательный союз» 137

ПРИЛОЖЕНИЕ 7
Научно-образовательные центры ДВГУПС, процедуры создания которых на внутриуниверситетском уровне были выполнены в 2006–2007 гг. 146

ПРИЛОЖЕНИЕ 8
ВРЕМЕННОЕ ПОЛОЖЕНИЕ о Студенческой управляющей компании 147

ПРИЛОЖЕНИЕ 9
ПРОТОКОЛ совещания в Морском государственном университете им. адм. Г. И. Невельского 150

ПРИЛОЖЕНИЕ 10
МЕМОРАНДУМ о творческом сотрудничестве между Дальневосточным государственным университетом путей сообщения и Морским государственным университетом им. адм. Г. И. Невельского 152

ПРИЛОЖЕНИЕ 11
Виды, формы взаимодействия высших учебных заведений ДФО с вузами стран АТР 156

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ 157

ДВГНБ

ЭР03239

ВВЕДЕНИЕ

Процессы глобализации и инновационно-ориентированного развития Российской Федерации ставят задачи по обеспечению конкурентоспособности страны на долгосрочную перспективу. Масштаб планируемых экономических и социальных изменений на Дальнем Востоке России и в странах Азиатско-Тихоокеанского региона требует принципиально новых подходов к образованию и подготовке высококвалифицированных специалистов.

Формирование глобального инновационного общества предъявляет качественно новые требованию к образованию как базовому институту, ответственному за производство знания. «Образование составляет основу прогресса человечества», от него зависит социально-экономическое процветание стран и преуспевание каждого человека [1]. В новых условиях университет должен стать культурным научно-образовательным учреждением международного уровня, где подготовка специалистов соответствует реалиям взаимозависимого мира. Для трудовых ресурсов, конкурентоспособных в глобальном масштабе, требуется углубленное понимание собственной и иных культур, социально-политических систем, навыков формирования обоснованных и взвешенных суждений по проблемам современного мира.

Конкуренция на региональном, национальном и мировом рынках интеллектуального труда и интеллектуальной продукции ставит перед транспортными университетами ряд специфических задач по удовлетворению рыночного спроса в кадрах специалистов, а также по обеспечению их функционирования и развития. Главнейшей становится задача по формированию той критической массы профессионалов-лидеров, которая будет способна преобразовать в инновационные процессы базовые транспортные технологии. Совершенствование ***управления инновационным развитием системы профессионального образования*** должно стать основным фактором динамичных интеграционных процессов в образовательной среде транспортной отрасли, отвечающей потребностям государства и бизнеса.

Катализатором системных изменений в образовании стал приоритетный национальный проект «Образование». Объявление о конкурсе инновационных образовательных программ способствовало переосмыслению целей и задач программ развития высших учебных заведений на Дальнем Востоке. Программа «Инновационный научно-образовательный транспортный комплекс на Дальнем Востоке России» Дальневосточного государственного университета путей сообщения (ДВГУПС) вошла в число четырех инновационных образовательных программ вузов Дальневосточного федерального округа (ДФО), получивших государственную поддержку.

В связи с государственными планами институциональных реформ высшего профессионального образования в России на основе создания крупных университетских комплексов федерального и национального зна-

ЭР03239

чения в инновационной образовательной программе ДВГУПС был предложен ***комплекс мер по совершенствованию управления транспортным образованием***. Авторы полагают, что активизация действий по ***интеграции транспортного образования, науки и производства*** станет основой создания транспортных университетских комплексов, решающих задачи кадрового и научного обеспечения важнейших инвестиционных проектов развивающегося транспорта, надежности и безопасности транспортных средств, содержания его инфраструктуры, продвижения передовых транспортных технологий.

Транспортный университет XXI века – это интегрированное образовательное учреждение (организация), создаваемое на основе творческого объединения усилий коллективов различных транспортных учебных заведений, транспортных предприятий, академической и транспортной науки (корпоративного союза) и нацеленное на выполнение задач, имеющих большое государственное значение.

Университет будущего, осуществляющий свою лидирующую роль в кадровом и научном обеспечении развития транспорта должен:

– оказывать более цельное и сильное влияние на свои структурные подразделения;

– предлагать востребованные и качественные продукцию и услуги;

– осуществлять междисциплинарные и межуниверситетские исследовательские проекты.

Среди ряда ***интеграционных процессов наибольшее значение имеют институциональные и междисциплинарные***. Как правило, институциональная интеграция создает основу для управления процессами интеграции в содержании и формах подготовки кадров. Более того, системный эффект развития может дать только одновременная институциональная и содержательная модернизация высшего образования транспортной отрасли. В настоящей работе предлагается такой инновационный подход к реформе транспортного образования, который позволит транспортному университету на Дальнем Востоке России стать источником и инкубатором новых идей, инновационных решений и прорывных технологий.

Интеграция транспортного образования на Дальнем Востоке на основе кооперации (корпоративных отношений) транспортных учебных заведений, других образовательных учреждений, реализующих образовательные программы транспортной направленности, и ***есть суть структурной реформы высшей транспортной школы региона***. Интегрированный транспортный университетский комплекс с корпоративным управлением будет иметь огромные возможности глубоко и масштабно решать проблемы социально-экономического и технологического переустройства региона, транспортного обслуживания его развивающихся производительных сил. Создание транспортного университетского комплекса с корпоративным управлением на Дальнем Востоке на основе активного

ДВГУПС

межуниверситетского сотрудничества и телекоммуникаций позволит каждому учебному учреждению решать проблемы, которые в противном случае были бы для него непосильными.

Междисциплинарности как в образовательных программах на стыке наук и технологий, так и в проведении научных исследований нет альтернативы. «Междисциплинарность – это не предмет, а осознанная необходимость. Мы слишком увлеклись дифференцированием в обучении и научных исследованиях, теперь мы обязаны научиться ***интегрировать*** отдельные дисциплины и научные исследования, чтобы научить студентов видеть единый целостный мир, а не лоскутное одеяло» [2].

Целью настоящей работы является ***совершенствование управления*** транспортным образованием, обеспечение институциональных условий для развития результатов инновационной образовательной программы ДВГУПС, обусловленных ***интеграционными процессами***, в том числе:

– ***обновление*** типологии образовательных программ и образовательных учреждений (подразделений), развитие структуры региональной системы транспортного образования (вертикально и горизонтально интегрированных транспортных образовательных комплексов с корпоративным управлением);

– ***формирование*** научно-образовательных центров (НОЦ), учебно-научно-производственных объединений (УНПО), интегрирующих передовые научные исследования и образовательные программы в области транспорта, решающих кадровые и исследовательские задачи общенациональных и региональных инновационных транспортных проектов;

– ***развитие*** инновационных транспортных программ интеграции образовательной, научной и производственной деятельности;

– ***развитие*** в транспортных образовательных учреждениях ***механизмов самоуправления,*** имеющих государственно-общественный характер управления и реализующихся в попечительских, наблюдательных, корпоративных управляющих советах и др.;

– ***интеграция*** образовательных программ с реальным транспортным сектором экономики региона, включая предоставление образовательных услуг ведущим предприятиям транспортных отраслей;

– ***преобразование*** региональных транспортных университетов в федеральный транспортный университет или национальный исследовательский университет.

В монографии использованы результаты авторов, полученные при выполнении проекта «Инновационная образовательная среда транспортной отрасли, отвечающая потребностям государства и бизнеса» инновационной образовательной программы Дальневосточного государственного университета путей сообщения.

ДВГУПС

ЭР03239

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА И ВЫРАЖЕНИЯ

Транспортный комплекс – система транспортных средств и транспортной инфраструктуры, выполняющая функции отрасли материального производства, предназначенная для перемещения в пространстве (по земле, на воде, в воздушном пространстве и космосе) грузов и пассажиров.

Транспортное образование – профессиональное образование, имеющее транспортную направленность; подготовка специалистов для транспортного комплекса.

Интеграция (интеграционный процесс) – процесс взаимодействия, сотрудничества (совместной деятельности) различных организаций и учреждений: образовательных учреждений с программами различного уровня, учреждений высшего образования с научными организациями и (или) процесс взаимопроникновения форм и содержания деятельности (в данной работе – образовательной). Как правило, происходит в целях взаимовыгодного повышения эффективности осуществляемой деятельности, рационального использования финансовых, материально-технических, кадровых ресурсов.

Интеграция транспортного образования – объединение усилий транспортных образовательных учреждений для наиболее эффективной реализации профессиональных образовательных программ транспортной направленности.

Конгломерат – одна из форм монополистических объединений; ***образовательный конгломерат*** – функциональное объединение одного образовательного учреждения с другими образовательными учреждениями (или структурными подразделениями этих учреждений), организациями, центрами и т.п. без производственно-хозяйственной и имущественной общности.

Консорциум – соучастие, сообщество, временное соглашение между несколькими компаниями, фирмами для осуществления единого, как правило капиталоемкого, проекта; ***образовательный консорциум*** – то же, только между образовательными учреждениями, для осуществления какого-либо образовательного проекта.

Корпорация – объединение, союз; ***образовательная корпорация –*** объединение (союз) образовательных учреждений для достижения какой-либо общей цели (например, ***транспортная образовательная корпорация*** – союз образовательных учреждений транспорта для решения задач научного и кадрового сопровождения важнейших транспортных инвестиционных проектов регионального (федерального) значения).

ДВГНБ

Корпоративные отношения – отношения, основанные на комплексе взаимодействующих факторов, определяющем «свою» культуру компании (учреждения, организации, предприятия, фирмы, корпорации и т.п.): опыт прошлого и настоящего компании, её традиции и структурные характеристики, разделяемые руководителями и членами компании общие взгляды, мнения, эталоны поведения, настроений, символов, способы ведения бизнеса; всего то, что обусловливает индивидуальность компании и является достоянием её внутренних ценностей с усиленной ориентацией на человека, на уважение личности.

Корпоративное управление – управление, основанное на принципах корпоративных отношений в коллективе.

Корпоративный университет – университетский комплекс с корпоративным управлением, интегрированный союз образовательных учреждений высшего (и других уровней) профессионального образования с задачами научного и кадрового обеспечения работы крупных промышленных объединений (корпораций, холдингов и др.); ***транспортный корпоративный университет*** (университетский комплекс) – это то же, но с задачами научного и кадрового обеспечения работы и развития транспортного комплекса.

ДВГНБ

ЭР03239

1. ФОРМЫ И МЕХАНИЗМЫ ИНТЕГРАЦИИ В ОБРАЗОВАНИИ

1.1. Стратегия развития университета: основы изменений

Устойчивые тенденции в мировом развитии, изменении социально-экономического базиса страны и осознание необходимости перехода к антропоэкономике инициируют становление новой ценностно-смысловой характеристики образования, определяют стратегию развития университетов. «Стратегия развития университета ... должна быть направлена:

– на формирование распределенного мультикультурного научно-образовательного учреждения;

– подготовку студентов к реалиям взаимозависимого мира;

– создание трудовых ресурсов, конкурентоспособных на отечественном и международном рынке;

– расширение понимания собственной и иных культур, религий, политических систем;

– выработку у студентов глобального видения мира, а также навыков, необходимых для обоснованных и взвешенных суждений по проблемам современного мира» [3].

Роль университетов в создании нового качества образования продолжает обсуждаться в связи с реформой российского образования и так называемым информационным взрывом: знание замещается информацией, а культура усвоения – культурой поиска. Модель образования для экономики, основанной на знаниях, будет отличаться от прежней модели, главным образом, необходимостью получения образования в течение всей жизни. Ключевым фактором в системе непрерывного образования становится самостоятельная работа учащихся, их доступ к учебным ресурсам и технологиям самообразования. Особую значимость приобретают корпоративные программы обучения и управления образовательным процессом; интеграция науки, образования и производства для создания и реализации инновационных продуктов и технологий; расширение прав университетов в хозяйственной деятельности.

Понятие университет происходит от слова «универсальный», что значит всеобщий, разносторонний, всеобъемлющий. Крупный вуз называется университетом уже потому, что в нем ***интегрирована*** подготовка специалистов по самому широкому спектру фундаментальных и прикладных наук, специальностей различных отраслей материального производства и культуры. Университеты, как правило, осуществляют еще и научно-исследовательскую работу. Аналогичная трактовка университету как типу высшего учебного заведения дана в законе Российской Федерации «О высшем и послевузовском профессиональном образовании».

ЭР03239

Развитие экономики и социальной сферы в рамках стратегических задач XXI века, поставленных государством, требует качественно нового кадрового и научно-инновационного их сопровождения. Это тем более является актуальным для Дальнего Востока России в связи с острым дефицитом трудовых ресурсов: на площади, равной 36,4 % территории России в настоящее время проживает немногим более 4,9 % населения страны.

В Посланиях Президента РФ В. В. Путина 2005–2006 гг. Федеральному Собранию Российской Федерации, Решении Коллегии Министерства транспорта РФ (ноябрь 2005 г.) «О концепции кадрового обеспечения Транспортной стратегии России» поставлены новые задачи и перед профессиональным образованием отрасли в ДФО. В выступлении на совещании ректоров транспортных вузов заместитель министра транспорта С. А. Аристов в качестве общих направлений действий обозначил «создание единого транспортного комплекса страны. Для решения этой задачи отраслевое образование должно готовить универсальных специалистов, которые обладают мобильностью в масштабах всей транспортной системы страны. Добиться этого можно лишь объединив усилия» [4]. Для подготовки профессиональных кадров необходима концепции кадрового обеспечения Транспортной стратегии России с участием бизнеса [5].

Задачи государства и отрасли являются для государственных образовательных учреждений приоритетными. Вместе с тем, цели бизнеса, конкуренция на рынке интеллектуального труда ставят перед инженерными вузами проблемы удовлетворения рыночного спроса. Уровень и качество подготовки специалистов являются определяющими при решении задач кадрового обеспечения социально-экономических проектов.

Государственную значимость имеет проблема восточных рубежей России – разобщение населения на огромной территории приводит к нарушению целостности российской культуры и представляет угрозу для российской государственности на Дальнем Востоке. Значительная удаленность молодежи от центров науки, культуры и искусства существенно ограничивает возможность населения ДФО в реализации своих прав на образование и затрудняет формирование трудовых ресурсов с необходимой для инновационного развития территорий региона квалификацией.

Слаборазвитая инфраструктура профессионального образования на Дальнем Востоке является одной из причин оттока трудоспособного населения, ограничивает развитие региона и его интеграцию со странами АТР, затрудняет развитие единого образовательного пространства России.

Решение этих задач позволит обеспечить кадровое и научно-инновационное сопровождение реализации инвестиционных проектов транспортной отрасли на Дальнем Востоке, как основы развития экономики и социальной сферы стратегического региона России.

Проблема интеграции в транспортном образовании, рассматриваемая в настоящей работе, по сути своей не является новой. Скорее – это разви-

ЭР03239

тие опыта профессионального образования, имеющегося во многих крупных отечественных и зарубежных университетах.

1.2. Процессы интеграции в профессиональном образовании России

Процессы интеграции в образовании представляются весьма интересными. Причины, вызывающие их, разнообразны: от финансовых – в периоды нестабильной социально-экономической ситуации, до психолого-педагогических, сопровождающих процесс обучения во все времена. Направленность и характеристики процессов интеграции, факторы, влияющие на их успешность, широко обсуждаются научно-педагогической общественностью.

Наибольшее внимание уделяется проблемам содержательной интеграции и интегративных методов и форм обучения; вопросам институционального переустройства образовательных субъектов. Многогранная деятельность университетов, при реализации которой происходит взаимопроникновение научных исследований и учебного процесса, приводит к осознанию новой роли образования и появлению иных характеристик их деятельности. Вводится понятие инновационной способности университета, как «его способности производить новые знания, вести разработки, организовывать производство, коммерциализировать результаты научных исследований, распространять коммерческий продукт и удовлетворять потребности общества в этом продукте (технологиях, изделиях, материальных услугах), а также его способности на основе этих научных знаний осуществлять инновационное (опережающее) обучение студентов» [6].

Научно-методический журнал «Интеграция образования», созданный в соответствии с решением Госкомвуза и Министерства образования РФ, Госсобрания и Правительства Республики Мордовия в 1995 г., стал своеобразной трибуной для выступлений специалистов. На протяжении многих лет на его страницах был представлен разнообразный опыт интеграции региональных систем образования на территории Российской Федерации. Проблемы интеграционных процессов обсуждаются в журнале Международной академии наук высшей школы «Вестник МАН ВШ», «Университетское управление: практика и анализ», «Проблемы современной экономики» и многих других. Они стали предметом дискуссий специалистов вузов, НИИ, администраций регионов на конференциях и совещаниях.

Во многом такая активность вузовского сообщества была спланирована Федеральными целевыми программами (ФЦП) «Интеграция» и «Государственная поддержка интеграции высшего образования и фундаментальной науки». В соответствии с Планом основных мероприятий Правительства Российской Федерации в области социальной политики и модернизации

ЭР03239

экономики на 2000-2001 гг. [7] появилась возможность апробации разрабатываемой в его рамках нормативно-правовой базы. Решающим в институциональных преобразованиях стало постановление Правительства Российской Федерации от 17.09.2001 г. № 676 «Об университетских комплексах» (в редакции от 1 февраля 2005 г.) и Рекомендации по созданию университетских комплексов (Письмо Минобразования России от 9 ноября 2001 г. N 17-55-99 ин/17-11), определивших цели, задачи, принципы создания этих комплексов. Согласно этим документам комплекс представляет собой интегрированную организацию, объединяющую образовательные учреждения, которые реализуют образовательные программы различных уровней, иные учреждения и некоммерческие организации или выделенные из их состава структурные подразделения. Комплекс был определен как единое юридическое лицо. Его существование узаконили дополнением соответствующего пункта в Типовое положение о высшем учебном заведении Российской Федерации.

1.2.1. Практика интеграции в профессиональном образовании

В числе тем, обсуждаемых в последние годы – принцип образовательного партнерства как интегрирующий принцип в управлении инновационными процессами в системе дополнительного профессионального образования [8]. Для определения и реализации стратегических изменений в образовательных системах обосновывается необходимость привлечения к управлению общественности [9]. Государственно-общественный характер управления, по мнению авторов, заключается в передаче части управленческих полномочий партнерам и в совместном (интегративном) управлении. Такое управление осуществляется при реализации модели инвестиционного развития образовательного учреждения [10] в сфере высшего образования на базе интеграции методов государственного и частного инвестирования в образовательные услуги. Методология управления региональным университетским комплексом основывается на концепции интегрально-целевого управления [11]. Рассматриваются процессы интеграции и в сфере узкопрофессионального образования Росатома [12] и аэрокосмического [13]. По мнению авторов, уникальные особенности профильной подготовки нуждаются в конкретизации и систематизации, требуют научно-теоретического обоснования и выработки базовых концепций стратегического развития. Рассматриваются также международный опыт интеграции образования, вопросы интеграция образования и воспитания, методология интеграции образования, академическая интеграция и т.д.

Многие университеты имеют филиалы – обособленные учебные заведения, расположенные на периферии (вне населенного пункта, где расположен головной вуз). То есть, имеет место интеграция образования с пространственным распределением учебных заведений (подразделений вузов).

ЭР03239

Одним из первых примеров интеграции в институциональной сфере стало создание в 1993 году университетского учебного округа на базе Мордовского государственного университета. С тех пор этот университет является российским лидером в интеграции региональных систем образования и оказывает влияние на академическое сближение образовательных учреждений, развитие довузовского, послевузовского и дополнительного образования в регионе. В 2000 году была создана Ассоциация «Региональный учебный округ при Мордовском государственном университете им. Н. П. Огарева (университетский комплекс)» [14], в состав которой вошли 5 учебных заведений высшего и послевузовского профессионального образования, 2 НИИ, 9 предприятий и организаций различных форм собственности, 11 учреждений среднего и начального профессионального образования, 26 учреждений общего и дополнительного образования. Члены Ассоциации провозгласили приоритетной академическую интеграцию образовательных учреждений с целью совершенствования региональной системы образования и ее научно-методического обеспечения.

В Московском государственном инженерно-физическом институте (техническом университете) была реализована идея инновационно-технологического комплекса (ИТК). В условиях МИФИ структура ИТК планировалась из следующих составляющих [15]:

- технопарк, как среда поддержки начинающих инновационных фирм;
- инновационно-технологический центр, объединяющий «продвинутые» высокотехнологичные фирмы;
- информационно-выставочный центр;
- специализированные лаборатории, работающие непосредственно на кафедрах, обслуживающие подразделения университета.

Целью ИТК было выстраивание пути коммерциализации результатов научных исследований.

В структуру Орловского государственного технического университета, кроме факультетов, филиалов, научных подразделений, на различной юридической основе вошли 4 промышленных предприятия и научно-исследовательский институт с соответствующим конструкторским бюро. Создание учебно-научно-производственного комплекса (УНПК) потребовало изменения структуры управления, введения бизнес-процессов в традиционную деятельность вуза, вхождения университета в фондовый рынок. Сотрудничество ученых, работающих на кафедрах университета, со специалистами вошедших в УНИК структур дало резкий импульс развитию научно-технической деятельности [16].

С 1991 г. в Санкт-Петербургском государственном электротехническом университете действует один из первых в России вузовских технопарков. Ассоциация «Технопарк СПбГЭТУ» объединяет малые и средние предприятия, содействующие инновационной деятельности и трансферу тех-

ЭР03239

нологий [17]. В 1998 г. на базе университета создан инновационно-технологический центр в области информационно-телекоммуникационных и радиоэлектронных технологий.

Опыт Оренбургского государственного университета – это опыт создания университетского комплекса в виде регионального социального института [18]. Институциональные функции реализуются при интеграции образовательных и научно-производственных учреждений разного уровня на базе многопрофильного университета. Оренбургский Университетский комплекс реализует широкий спектр направлений подготовки высшего профессионального образования, программы послевузовского образования, выполняет фундаментальные и прикладные научные исследования в различных областях науки и культуры, является ведущим научным и методическим центром в регионе. Учебно-научно-производственный комплекс (УНПК) выполняет несколько функций. С одной стороны он служит для производства продукции, обеспечивающей импортозамещение, внедрения в производство передовых технологий и последних достижений науки, организации дополнительных рабочих мест. С другой – для дальнейшего совершенствования учебного процесса путем формирования у студентов более глубоких практических навыков, активизации научных исследований прикладного характера. В этом случае появляется возможность достижения рационального соотношения экономической и социальной направленности образования в регионе.

Обсуждению новых механизмов и инструментов организации работы образовательных учреждений было посвящено заседание правления Российского Союза ректоров [19]. Объединение учебных заведений всех типов вокруг ведущего университета или нескольких авторитетных вузов получило научное обоснование и поддержку как средство консолидации учебных заведений, организации их взаимодействия «по вертикали». Университетский округ рассматривался как государственно-общественный коллегиальный орган, помогающий региональной системе профессионального образования в установлении партнерских связей.

Наиболее активными участниками интеграционных процессов были представители высшей школы. Модели учебно-научных центров были созданы в городах Москва, Санкт-Петербург, Челябинск, Новосибирск, Томск [20], Новочеркасск, Чебоксары, Ижевск, Тюмень, Тольятти, Самара, Нижний Новгород, Кострома, Вятка, Вологда и др. [21]. Проблемы взаимодействия системы образования с обществом в связи с задачами (вызовами), стоящими перед ней были подвергнуты комплексному анализу. Учебно-методическое объединение (УМО) рассматривалось в качестве органа государственно-общественного управления учебным процессом.

Под редакцией Князева Е. А. было выполнено системное исследование институциональных преобразований высшей школы (Развитие стратегического подхода к управлению в российских университетах, 2001). В даль-

ЭР03239

нейшем вузам были предложены анализ инновационных процессов в образовании, методы становления и развития университетов нового типа [22].

Своеобразным итогом многих аналогичных работ стала разработка Концепции университетского технического образования [23]. В Концепции подтверждается, что основой университетского технического образования являются его гуманитаризация и фундаментализация через процессы интеграции гуманитарного, естественно-научного и технического знания, через усиление междисциплинарных связей. В работе приведены результаты экспериментов, полученные авторами в Южно-Российском государственном техническом университете (ЮРГТУ) по гуманитаризации и фундаментализации университетского технического образования, обосновано создание системы интегрированных курсов. Показано, что интегрированные курсы позволяют студентам системно видеть инженерную профессию, формировать в своем сознании единую картину мира и человека, формировать системное профессиональное мышление.

Вместе с тем, распространение разнообразных форм интеграции учебных заведений, активизация взаимодействия в образовательной деятельности, творческой и спортивной, в подготовке кадров высшей квалификации являются для системы образования ДФО еще более актуальными вследствие особого стратегического расположения региона. Более того, развитию Дальнего Востока могут способствовать только инновации и инвестиции [24], поскольку природные ресурсы склонны к истощению, а достаточными по количеству трудовыми ресурсами Дальний Восток не располагает.

1.2.2. Инновации в управлении профессиональным образованием на Дальнем Востоке России

Функции органа государственно-общественного управления профессиональным образованием в регионах возложены на Советы ректоров высших учебных заведений. Советом ректоров вузов Хабаровского края и Еврейской автономной области в период 1995–2004 гг., в Совете ректоров вузов ДФО с 2001 г. и по настоящее время (Председатель Советов В. Г. Григоренко, ученый секретарь Советов – Е. Ю. Римлянд) были инициированы интеграционные процессы по многим направлениям [25–35], при этом наибольшая эффективность была получена по следующим из них:

– активизация взаимодействия вузовской науки и академической;

– обеспечение единства обучения и воспитания;

– укрепление взаимодействия высшей школы с органами законодательной, исполнительной власти и предприятиями всех форм собственности.

Спланировано и организовано активное обсуждение материалов Российского Союза ректоров, докладов и проектов решений по развитию указанных интеграционных процессов [36], участие в которых приняли:

ЭР03239

– руководители вузов и ссузов Амурской, Камчатской, Сахалинской, Магаданской областей, Хабаровского края и Еврейской автономной области, Республики Саха (Якутия), Приморского края

– руководители и представители Аппарата полномочного представителя Президента РФ в ДФО, администраций и правительств субъектов РФ ДФО, органов муниципальной власти;

– руководители и представители органов законодательной власти субъектов РФ ДФО;

– члены Президиума ДВО РАН и руководители научных учреждений РАН, РАМН, функционирующих на территории Дальнего Востока.

Советами ректоров и при их участии созданы, с согласованием и утверждением соответствующих положений, органы корпоративного управления образованием, наукой и инновациями, в том числе: Межведомственная комиссия по образованию и науке при полномочном представителе Президента РФ в ДФО, Совет ректоров вузов Республики Саха (Якутия), Совет руководителей профессионального образования Магаданской области, Совет проректоров по воспитательной работе вузов Хабаровского края и т.д. Таким образом, были реализованы перспективные (инновационные) формы взаимодействия образовательных учреждений со всеми заинтересованными организациями и общественными силами – центральными и местными органами власти и управления, предприятиями экономики и социальной сферы, представителями родительской общественности, интеллектуальных, деловых и иных общественных кругов.

Советы ректоров, координируя работу учебных заведений, интегрируя интеллектуальные и организационные ресурсы, обладают необходимым потенциалом, чтобы выступать в качестве полноценных партнеров, способных внести заметный вклад в решение крупных задач подготовки кадров, выполнения научных исследований, развития социально-культурной инфраструктуры дальневосточного региона [37].

Последнее проявилось, в частности, при подготовке Соглашения о взаимодействии и сотрудничестве в области реализации государственной инновационной политики на территории Дальневосточного федерального округа [38] между Федеральным агентством по науке и инновациям, Федеральным агентством по образованию, Дальневосточным отделением Российской академии наук, Советом ректоров Дальневосточного федерального округа при содействии полномочного представителя Президента Российской Федерации в ДФО.

Интеграция образования, науки и производства в вузах транспорта имеет глубокие корни. К примеру, 35 лет назад, в 1974 году начало действовать учебно-научно-производственное объединение (УНПО) «Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта (ныне ДВГУПС) – Дальневосточная железная дорога». В рамках УНПО по целевым договорам с до-

ЭР03239

рогой подготовлено свыше 12 тысяч инженеров, прошли повышение квалификации и переподготовку почти 40 тысяч руководящих работников и специалистов, выполнен объём научных исследований на сумму, превышающую один миллиард рублей. Впервые на сети железных дорог внедрены совместные инновационные разработки по маршрутизации железнодорожных перевозок, кибернетические системы составления планов формирования поездов, графиков движения, логистических основ взаимодействия морского и железнодорожного транспорта и др. Результатом интеграции стала разработка, выполненная по полному инновационному циклу «от идеи до серийного производства», связанная с автоматизацией путевых работ и созданием высокопроизводительных путевых машин по сборке и разборке рельсовых звеньев железнодорожного пути, не имеющая на тот период аналогов в мире. В 1975 году началось строительство Байкало-Амурской магистрали. В результате интеграции вуза и строительных организаций БАМ осуществлялась подготовка и переподготовка специалистов – транспортных строителей, выполнялись совместные научные исследования в области проблем строительства объектов транспорта в особых (порой экстремальных) климатических условиях севера и востока России.

В 1992 году образовательные учреждения железнодорожного транспорта на Дальнем Востоке (техникумы, железнодорожные школы, профтехучилища) были интегрированы вокруг ХабИИЖТа (а затем ДВГУПС) в Ассоциацию учебных заведений железнодорожного транспорта, на основе которой решением Правительства РФ в 2005 году был создан университетский комплекс «Дальневосточный государственный университет путей сообщения».

В вузах Дальневосточного региона интеграционные процессы получают свое дальнейшее развитие.

Дальневосточный государственный университет (ДВГУ) создал Университетский образовательный округ (УОО) в 2001 г., взяв тем самым курс на формирование образовательный среды университета, охватывающей образовательные учреждения Приморского края с программами различных уровней. Задачи обеспечения преемственности и качества образовательных программ были решены своевременно и способствовали формулировке глобальной цели университета – обеспечение качества жизни на Дальнем Востоке. Инновационная образовательная программа ДВГУ «Научно-образовательный ресурсный центр технологий повышения качества жизни на Российском Дальнем Востоке» вошла в число 17 победителей конкурса приоритетного национального проекта «Образование» в 2006 г.

На базе Дальневосточного государственного технического университета (ДВГТУ) была создана «Тихоокеанская Ассоциация: учебно-научно-инновационный комплекс (университетская модель)» [39]. Цель «Тихоокеанского УНИК(ума)» – совместная подготовка кадров при объединении учебных за-

ЭР03239

ведений общего и профессионального среднего образования, представителей работодателей. Некоммерческое партнерство более 300 самостоятельных подразделений в рамках университетского инновационного комплекса позволило раскрыть собственный коммерческий потенциал подразделений, что необходимо для инновационной деятельности. Подобная модель, основанная на многопрофильности базовой организации, ускорила коммерциализацию прикладной науки и образования, поскольку предполагала повышение экономической самостоятельности не только подразделений, но персонально ученых и преподавателей университета. Неслучайно в 2007 г. ДВГТУ вошел в число инновационных вузов. В настоящее время инновационная образовательная программа «Развитие Дальневосточного образовательного научно-технологического центра для формирования инновационного терминала России в Азиатско-Тихоокеанском регионе» успешно реализована в областях, связанных с развитием горнопромышленных, энергосберегающих, кораблестроительных, нанотехнологий [40].

Во Владивостокском государственном университете экономики и сервиса (ВГУЭС) выполнен анализ институциональных преобразований в российских и зарубежных вузах и подчеркнута значимость диверсификации и интеграции на пути к инновационному университету [41]. Предложен свой взгляд на модель «регионального предпринимательского университета» [42]: обобщены предпосылки преобразования вуза в предпринимательскую организацию, разработан трансформационный план преобразования учреждений ВПО в региональные предпринимательские университеты. Вузом поставлена задача по развитию предпринимательского мышления у студентов, что нашло отражение в его миссии. В процессе обучения во ВГУЭСе они имеют возможность получать основы ведения бизнеса обучаясь по любой специальности, участвовать в бизнес–проектах.

В Хабаровском крае в 2003 году был создан региональный образовательный комплекс «Нижнеамурский университетский образовательный округ», в состав которого на ассоциативных началах вошли Комсомольский-на-Амуре государственный технический университет, политехнический и металлургический техникумы. К настоящему времени комплекс включает в себя Дальневосточный открытый университет и техникумы г. Комсомольска-на-Амуре – политехнический; металлургический; отраслевых технологий, строительства, экономики и права; финансово-экономический, а также промышленно-экономический техникум (г. Амурск). Ведется работа по расширению круга учредителей.

Камчатский государственный педагогический университет в 2005 г. принял решение о создании структуры, интегрирующей инновационную деятельность научно-педагогических кадров высшей школы и академической науки области. Инновационно-технологический центр Камчатский

ЭР03239

Технопарк, целью которого является создание условий, благоприятствующих доведению научных разработок до товаров, услуг или технологий, зарегистрирован в качестве юридического лица.

В Амурской области совместно с администрацией г. Благовещенска при Амурском государственном университете (АмГУ) образован технопарк. В Республике Саха (Якутия) уже в 1998 г. создан Технопарк ЯГУ, на его базе к 2006 г. были выполнены 48 инновационных проектов [43].

Анализ примеров университетской интеграции профессионального образования показывает, что она строится на принципах структурного (институционального) объединения ряда учебных заведений (подразделений), имеющих значительные объемы одинакового содержания в образовательных программах различных направлений подготовки и специальностей. В практике существуют образовательные комплексы с вертикально-интегрированной структурой и линейно-функциональной схемой управления или (и) горизонтально-интегрированной структурой и, как правило, дивизионально-корпоративной структурой управления. В состав таких комплексов входят институты (а, кое-где, и академии), факультеты, колледжи, имеющие законченный цикл обучения, а также научно-исследовательские, проектные, опытно-конструкторские подразделения, образовательные учреждения (подразделения) послевузовского и дополнительного профессионального образования, среднего общего, специального, начального профессионального образования, опытные производства, предприятия и др.

При горизонтальной интеграции имеет место более широкая автономия образовательных учреждений (подразделений), входящих в составы университетов (университетских комплексов). Такие структуры больше напоминают образовательные корпорации, во главе которых стоят советы (попечительские, учредительные, корпоративные, наблюдательные и т. п.), определяющие общую политику и основные направления деятельности субъектов интеграции.

Вместе с тем возможности интеграции образовательных структур на территориях муниципальных образований и в субъектах Российской Федерации используются не вполне эффективно.

Так, например, в г. Хабаровске действуют 10 государственных высших учебных заведений. Почти в каждом из них имеются однопрофильные кафедры и факультеты. Уровень научно-педагогического потенциала и учебно-материальной базы таких кафедр не равнозначен. К примеру, в ДВГУПС на кафедрах физики, психологии, философии работает столько докторов наук, что позволило сформировать на их базе научные школы и специализированные советы по защите докторских и кандидатских диссертаций.

Напрашивается резонный вопрос, почему бы в городе Хабаровске, да и в Хабаровском крае, не сделать шаги к интеграции высшего (да и не толь-

ДВГНБ

ЭР03239

ко высшего) профессионального образования, объединив учебные заведения в корпоративный союз, пусть даже без хозяйственной и имущественной общности? В рамках такого интегрированного объединения лучший научно-педагогический потенциал, лучшая учебно-исследовательская база одних учебных заведений были бы доступны и для других.

Методические и содержательные аспекты интеграционных процессов в образовании являются объектом внимания во всех отечественных университетах. В качестве принципов интеграции провозглашались приоритеты развития личности [44] и внедрения инновационных технологий обучения и воспитания, способствующих активизации созидательной деятельности субъектов образовательного пространства в мире Природы и Общества [45].

Практика интеграционных процессов предполагает, в свою очередь, внесение изменений в управление образовательным и воспитательным процессами. Практически в каждом университете функционируют институты (факультеты), осуществляющие подготовку специалистов по широкому спектру специальностей естественнонаучных, социально-гуманитарных, экономико-управленческих, инженерно-технических и технологических направлений. И это в какой-то степени оправдано: эффективно используется научно-педагогический потенциал и материальная база кафедр, реализующих образовательные программы одинакового содержания в различных направлениях подготовки специалистов.

1.3. Зарубежный опыт интеграции и кооперации в профессиональном образовании

Примеров крупных зарубежных университетов-комплексов со структурно-институциональной интеграцией множество, ниже приводится часть из них. В составе каждого из таких университетов-комплексов десятки колледжей (факультетов, институтов, школ) самых различных научных направлений и специальностей, в которых обучаются десятки тысяч студентов:

- Университет Мумбаи (Индия), объединяющий свыше сотни колледжей, в которых обучается около 400 тыс. студентов;
- Университет Сорбонна (Париж, Франция) – около 100 тыс. студентов;
- Лондонский национальный, Оксфордский и Кембриджский университеты (Великобритания) – каждый из которых имеет до сорока колледжей с общим количеством студентов, превышающим 20 тыс. чел.;
- Сеульский национальный университет (Республика Корея) – свыше 30 тыс. студентов и около двадцати колледжей и школ;
- Университет Анкоридж (Аляска UAA, США) – 20 тыс. студентов обучаются в 16 колледжах и школах.

ЭР03239

Характерным примером интеграции образования, науки и производства является Корейский академический институт науки и технологий KAIST (г. Тэджон, Республика Корея). В его стенах обучается около 6 тыс. студентов. В структуре KAIST пять колледжей и школ, 13 департаментов и 7 дивизионов, около ста исследовательских центров, научных лабораторий по самым актуальным направлениям науки и техники (электроника, нанотехнологии, автоматика и телекоммуникации, средства связи, робототехника, естественные науки и др.), в том числе по междисциплинарным (interdisciplinary) направлениям на стыке наук. Так, например, College of interdisciplinary Studies имеет 12 направлений подготовки на стыке наук. Институт активно сотрудничает с крупнейшими фирмами Республики Корея. Учебный процесс тесно связан с научными исследованиями и производством. В периферийных исследовательских центрах, научных лабораториях, производственных фирмах работают магистранты и докторанты, продвигающие передовые инновационные разработки до опытного производства и внедрения. Практически все магистерские и докторские диссертации защищаются после внедрения в производство высказанных в них идей.

Зарубежный опыт интеграции профессионального образования богат созданием, так называемых, ***корпоративных университетов***. Корпоративный университет – это еще одна форма образовательной конкуренции, с которой все больше придется считаться традиционным университетам, занимающимся исключительно программами подготовки для получения высшего образования, а также научными исследованиями. Во всем мире сейчас насчитывается примерно 1600 корпоративных университетов [46], в то время как 10 лет назад их было всего 400.

По результатам сравнительной оценки университет компании «Моторола» был признан одним из самых успешных корпоративных университетов. Годовой бюджет этого университета – 120 млн. долларов. Деятельность университета организована на 99 площадках для обучения и профессиональной подготовки, расположенных в 21 стране.

Корпоративные университеты функционируют:

- через свои собственные сети физических кампусов (в их числе Disney, Toyota, Motorola);
- в качестве виртуальных университетов (например, IBM и Dow Chemical);
- объединяясь в союзы с существующими вузами (так поступили компании Bell Atlantic, United Healthcare и United Technologies).

Некоторые корпоративные университеты получили официальную аккредитацию и имеют право выдавать официальные дипломы. По оценкам экспертов Всемирного банка развития к 2010 году в мире будет больше корпоративных университетов, чем традиционных, и будет расти доля таких университетов, обслуживающих как небольшие компании, так и гигантские корпорации.

ЭР03239

1.4. Единый процесс интеграции: возможные пути

В «Транспортной стратегии Российской Федерации до 2020 года» задача по преодолению узкоотраслевого подхода к планированию и развитию транспортной инфраструктуры названа одной из важнейших. В связи с этим, Министерство транспорта РФ приступило к ***комплексной и многопрофильной интеграции транспортных отраслей***. Это позволит создать в России единый транспортный комплекс, достигнуть желаемых результатов в интеграции страны в мировую транспортную систему, в мировое экономическое сообщество.

Коллегия Министерства транспорта России, рассмотревшая вопрос о совершенствовании подготовки специалистов для транспортного комплекса в условиях реформирования экономики Российской Федерации, определила основные мероприятия, направленные на обеспечение эффективности и устойчивости работы образовательных учреждений системы Минтранса. Было предложено повышать их конкурентоспособность в мировой образовательной системе путем дальнейшей ***интеграции*** и достижения полного соответствия российской системы ***транспортного образования*** высоким мировым стандартам. Ректорским корпусом вузов железнодорожного транспорта [4] в 2005 г. принято решение о необходимости вертикальной интеграции транспортных вузов и техникумов.

Интеграция транспортных отраслей и транспортных учебных заведений – это единый процесс, во многом обеспечивающий успешную реализацию Транспортной стратегии России. Главная задача транспортного образования – готовить специалистов, способных реализовать политику государства в области транспорта на практике. Утвержденные крупные инвестиционные проекты развития транспортных сетей, транспортной инфраструктуры, формирования международных транспортных коридоров в ДФО требуют кадрового и научного сопровождения. Поэтому основополагающим принципом стратегий транспортных университетов является ***кадровое и научное сопровождение транспортных инвестиционных проектов.***

Основным критерием, определяющим эффективность формирования кадрового потенциала отрасли, является качество подготовки квалифицированных специалистов. Востребованы ***инновации в образовании,*** направленные на повышение качества, соединяющего в неразрывное целое высокий профессионализм и высокую нравственность будущего специалиста.

Проблемы интеграционных процессов рассматриваются и на уровне руководителей транспортной отрасли. Министр транспорта РФ И. Е. Левитин, выступая на совещании руководителей транспортных отраслей ДФО, которое состоялось на базе ДВГУПС, на транспортной секции Международного экономического Форума в г. Хабаровске в 2007 г. подчеркнул важность интеграции.

ЭР03239

Ценность интеграционных процессов понимается и поддерживается руководителями транспортного образования. «Какие бы амбициозные транспортно-логистические задачи ни ставились в Федеральной целевой программе «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года», решение их возможно только на основе тесной связи науки, образования и производства» [47]. За счет создания университетских комплексов в лучшей степени может быть обеспечена преемственность подготовки кадров на всех этапах цепочки обучения: «школа – техникум – вуз – послевузовское образование – подготовка научных кадров» [48].

Необходимость интеграции транспортного образования диктуется рядом факторов:

– пространственным и функциональным единством транспортной системы страны;

– глобализацией транспортных процессов, требующих сближения и унификации учебных планов и программ по основным транспортным специальностям, связанным с технологией перевозочного процесса, транспортной экономикой и логистикой;

– включением всех транспортных вузов в состав Министерства транспорта России;

– наличием значительных объемов одинакового содержания в образовательных программах различных транспортных специальностей;

– наиболее эффективным использованием кадрового потенциала транспортных вузов и их учебно-материальной базы;

– приближением образования к месту жительства и будущей работы специалиста;

– развитием и укреплением творческого сотрудничества между транспортными вузами, концентрацией их научного потенциала для решения важнейших проблем инновационного развития транспорта, научно-технического прогресса в его инфраструктуре и технологиях;

– возможностями широкого обмена опытом транспортными вузами в учебной, методической, воспитательной и научной работе;

– развитием международного сотрудничества в области транспортного образования.

На основе анализа региональных проблем и возможных способов их преодоления, приоритетов развития Дальневосточного региона, транспортной отрасли и транспортного образования в монографии предлагаются следующие пути институциональных преобразований в системе транспортного образования на Дальнем Востоке:

– ***Интеграция транспортного образования*** на основе реформы организационной структуры транспортных университетов региона, создания и развития на их базе вертикально-интегрированных транспортных научно-инновационных образовательных комплексов;

ЭР03239

– ***Расширение интеграции образования, науки и производства*** на основе ассоциативного включения в университетские комплексы действующих и вновь создаваемых учебно-научно-производственных объединений (УНПО) «университет – транспортное предприятие», научно-образовательных центров (НОЦ) «университет – ДВО РАН»;

– ***Создание*** на базе региональных институтов – филиалов университетов ***инновационных центров науки, образования и производства*** с организацией, совместно с передовыми предприятиями отрасли, инновационных площадок, бизнес инкубаторов, технопарков для апробации и внедрения результатов научных исследований в производство, подготовки и повышения квалификации специалистов по новой технике и технологии транспортного производства;

– Организация ***транспортного горизонтально – интегрированного образовательного комплекса*** с корпоративным управлением (корпоративного союза или транспортной образовательной корпорации);

– ***Интеграция транспортного образования*** Дальневосточного федерального округа в ***мировую образовательную систему***, действующую на территории стран Азиатско-Тихоокеанского региона, и создание Международного Консорциума транспортного образования (МКТО);

– Создание на Дальнем Востоке России ***национального (федерального) транспортного университета.***

ДВГУПС

2. ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС СТРАНЫ

2.1. Феномен «транспорт»

Транспорт, как сложное явление, является основным фактором развития человечества и находится сегодня в центре очень сложных процессов, происходящих в обществе. Он является причиной и следствием этих процессов, включая общественно-политические, социально-экономические и научно-технические.

Общество, территории, экология, экономика, органы власти, армия и наука участвуют в транспорте и определяют его развитие. Транспорт, в свою очередь, влияет на качество жизнеобеспечения людей, эффективность производства (рис. 1).

Общество через государственные органы власти определяет правовые нормы функционирования и развития транспорта, основные схемы и правила перевозок, условия лицензирования и сертификации транспортных технологий, услуг и технических средств транспорта.

Экология влияет на транспорт путем предъявления требований к нему с точки зрения сохранения окружающей среды, сокращения вредных воздействий, влияния на качество транспортных процессов на территориях прохождения путей сообщения (транспортных магистралей).

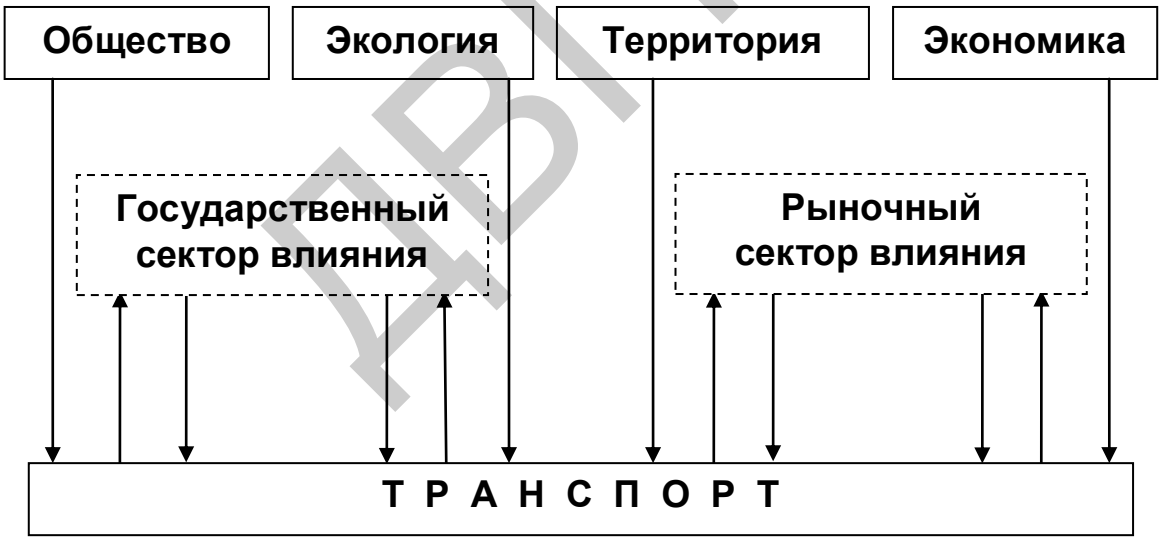


Рис. 1. Факторы, определяющие развитие транспорта

Территории (регионы) влияют на схемы транспортных сетей (путей сообщения) в регионах, структуру транспортных перевозок в зависимости от развития производительных сил и демографических факторов, определяют интегрированное использование транспортной инфраструктуры, систем жизнеобеспечения.

ДВГТУ

Экономика (промышленность, сельское хозяйство) задает начало транспортным процессам в результате территориального разделения труда, определяет объемы и способы транспортного обслуживания, поднимает престижность транспорта, воздействует на системно-интегрированное развитие транспорта и его технических средств, определяет оптимальные схемы доставки товаров от производителя к потребителю.

В свою очередь, транспорт оказывает на развитие экономики и социальной сферы решающее влияние. И в большей степени – в Дальневосточном регионе с его богатыми природными ресурсами и огромной территорией. Развитие экономики региона связано с освоением этих природных богатств. Но их освоение, разработка немыслимы без транспортного обеспечения. В развитии производительных сил региона опережающим должно быть развитие транспортной сети, транспортного комплекса.

Разнообразие механизмов воздействия на транспорт можно сгруппировать в два сектора влияния (рис. 2):

– ***государственный механизм*** (ГМ), определяющий правовые нормы его функционирования (транспортное право ТП), безопасность жизнедеятельности (БЖ), схемы путей сообщения (ПС) на территориях;

– ***рыночный механизм*** (РМ), определяющий инновационный характер развития транспорта, его технических средств (ТС), транспортных схем (ПС) и транспортных технологий (ТТ).



Рис. 2. Схема механизмов воздействия на транспорт

Транспортная отрасль является одной из крупнейших базовых отраслей народного хозяйства, важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры государства и обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества. Развитие транспорта во многом предопределяет экономическое и пространственное развитие России, способствует укреплению ее целостности и международного влияния. В связи с этим, развитие транспортной системы России, задающей ориентиры устойчивого развития всего общества, является одной из приоритетных задач государственной деятельности.

ЭР03239

2.2. Управление развитием транспортной системы

Государственное управление транспортом России в настоящее время делегировано одному ведомству – Министерству транспорта России. Так было и 150 лет назад при «рождении» в государстве транспортной отрасли. По мере развития отдельных видов транспорта в России создавались и соответствующие ведомства (министерства). Министерство путей сообщения (кстати, это прежнее название министерства, объединяющего все виды транспорта) управляло железными дорогами. Морской, речной, автомобильный, воздушный виды транспорта имели свои министерства.

В настоящее время Министерство транспорта Российской Федерации (Минтранс России) является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по ***выработке государственной политики*** и нормативно-правовому регулированию в сфере:

– гражданской авиации, использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации, авиационно-космического поиска и спасания;

– морского (включая морские порты, кроме портов рыбопромысловых колхозов), внутреннего водного транспорта;

– железнодорожного транспорта;

– автомобильного, городского электрического (включая метрополитен) и промышленного транспорта, а также дорожного хозяйства [49].

В структуре Минтранса России Федеральная служба с контрольными функциями Ространснадзор и агентства, управляющие отраслевыми транспортными подсистемами: Росавиация, Росавтодор. Росжелдор, Росаэронавигация, Росморречфлот. Агентства являются федеральными органами исполнительной власти, осуществляющими функции по ***реализации государственной политики***, оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере соответствующего вида транспорта [50].

Политика Минтранса по развитию отрасли основывается на задачах государства с учетом мировых тенденций при государственно-частном партнерстве. В последние годы развитие транспортной отрасли Российской Федерации, в том числе в регионах, определяется рядом программных документов. Развитие транспорта на Дальнем Востоке планируется в соответствии с Федеральными целевыми программами «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья» [51] и «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 гг.)» [52].

Главные целевые ориентиры по видам транспортной деятельности на период 2010–2015 годов определены Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» [53] и ее подпрограммами по видам транспорта. Предусматривается, что главные целе-

ЭР03239

вые ориентиры по видам транспортной деятельности должны быть актуализированы в соответствии с целями и задачами Транспортной стратегии.

Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года [54] определяет ***приоритеты*** государственной политики в области транспорта, задачи реформирования транспортной отрасли, пути реализации механизмов государственно-частного партнерства при строительстве объектов транспортной инфраструктуры, а также основные направления развития транспортного комплекса на долгосрочную перспективу. Вместе с тем главные целевые ориентиры Стратегии сформулированы иначе, чем в предыдущем аналогичном документе. «Если в предыдущей стратегии они были направлены на решение задач восстановления, модернизации и развития транспортного комплекса, то в настоящей стратегии на первое место поставлены общесоциальные и общеэкономические стратегические целевые ориентиры, и только вслед за этим – общетранспортные и по видам транспортной деятельности» [55].

Задачи развития ***железнодорожного*** транспорта и механизмы их реализации сформулированы в двух основополагающих документах ОАО «РЖД»: «Стратегические направления научно-технического развития ОАО «РЖД» на период до 2015 года» и «Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года» [56]. В этих документах отмечено, что в транспортной системе России ведущим и организующим видом транспорта является железнодорожный, который и в обозримом будущем будет самым универсальным видом транспорта. Железнодорожным перевозкам нет альтернативы по экономической эффективности и экологической безопасности при транспортировке значительных по объемам стабильных потоков массовых грузов, доставляемых на средние и дальние расстояния, а также по обеспечению пассажирских перевозок.

Наряду с федеральными транспортными целевыми программами разработаны целевые программы отраслевого (по видам транспорта) и регионального уровня.

ДВГНБ

2.3. Проблемы повышения эффективности транспортного комплекса на Дальнем Востоке

Наличие огромного жизненно важного пространства и ресурсного потенциала Восточной Сибири и Дальнего Востока в условиях глобализации мировой экономики и нарастающего сырьевого дефицита в развитых и развивающих странах, высокой плотности населения в соседних странах может явиться причиной внешних экономических и политических вызовов, находящихся пока в скрытом состоянии.

Во вступительном слове на заседании Совета Безопасности России 20 декабря 2006 года В. В. Путин так охарактеризовал ситуацию в ре-

ЭР03239

гионе: «Не удается переломить тенденции, ставшие для региона хроническими. Прежде всего, это убыль населения, глубокие диспропорции в структуре производства и внешнеэкономических связей. ***Дальний Восток слабо привязан*** к общероссийскому экономическому, информационному, ***транспортному пространству***. Естественные конкурентные преимущества округа, включая ***транзитные коридоры***, используются крайне неэффективно. Сохраняется серьезное несоответствие между потенциальными возможностями округа и текущим состоянием его экономики и социальной сферы.

И все это представляет серьезную угрозу для наших политических и экономических позиций в Азиатско-Тихоокеанском регионе, для национальной безопасности – без всякого преувеличения, для национальной безопасности России в целом».

И далее: «***Существенные усилия надо направить и на снятие инфраструктурных ограничений для социально-экономического подъема Дальнего Востока. Имею в виду развитие*** энергетики, коммунальной и приграничной инфраструктуры. И, конечно, ***транспортного комплекса, современных логистических и телекоммуникационных узлов».***

Демографическая ситуация на Дальнем Востоке и Забайкалье продолжает осложнятся. Её усугубляет слабая хозяйственная освоенность территории на Востоке России, критически низкая с точки зрения сохранения территориальной целостности страны плотность транспортных коммуникаций. Несвоевременное решение изложенных проблем отрицательно скажется на конкурентоспособности отечественной транспортной системы, на ее экономических показателях, на обслуживаемых ею отраслях, и, в итоге, на конкурентоспособности продукции отечественного промышленного комплекса.

Транспортная отрасль является жизнеобразующей для восточного региона России. Более того, развитие средств сообщения при реализации крупных инвестиционных проектов создаст конкурентные преимущества РФ в окружении стран с высокой плотностью населения (рис. 3). Государство, в связи с этим, приступило к ускоренному широкомасштабному хозяйственному освоению своих обширных восточных территорий. Ключевое значение в решении этой задачи имеет интенсивное транспортное освоение Дальнего Востока и Забайкалья.

История развития транспортного комплекса России позволяет выстроить его приоритеты и в настоящее время.

«Несущей конструкцией» транспортного комплекса России является Транссибирская магистраль (Транссиб). Получив ее в начале XX века Россия перестала распадаться на европейскую и азиатскую половину. Сегодня уникальная Транссибирская магистраль является одной из самых мощных железнодорожных линий в мире и обладает огромным потенциалом развития. Она пересекает всю территорию России с запада на восток

ЭР03239

и связывает европейские страны со странами Азиатско-Тихоокеанского региона по самому короткому маршруту. На Востоке магистраль подходит к Тихому океану, к дальневосточным портам, дорогам Монголии, Китая, КНДР. Морская паромная переправа Ванино-Холмск соединяет Транссиб с островом Сахалин.

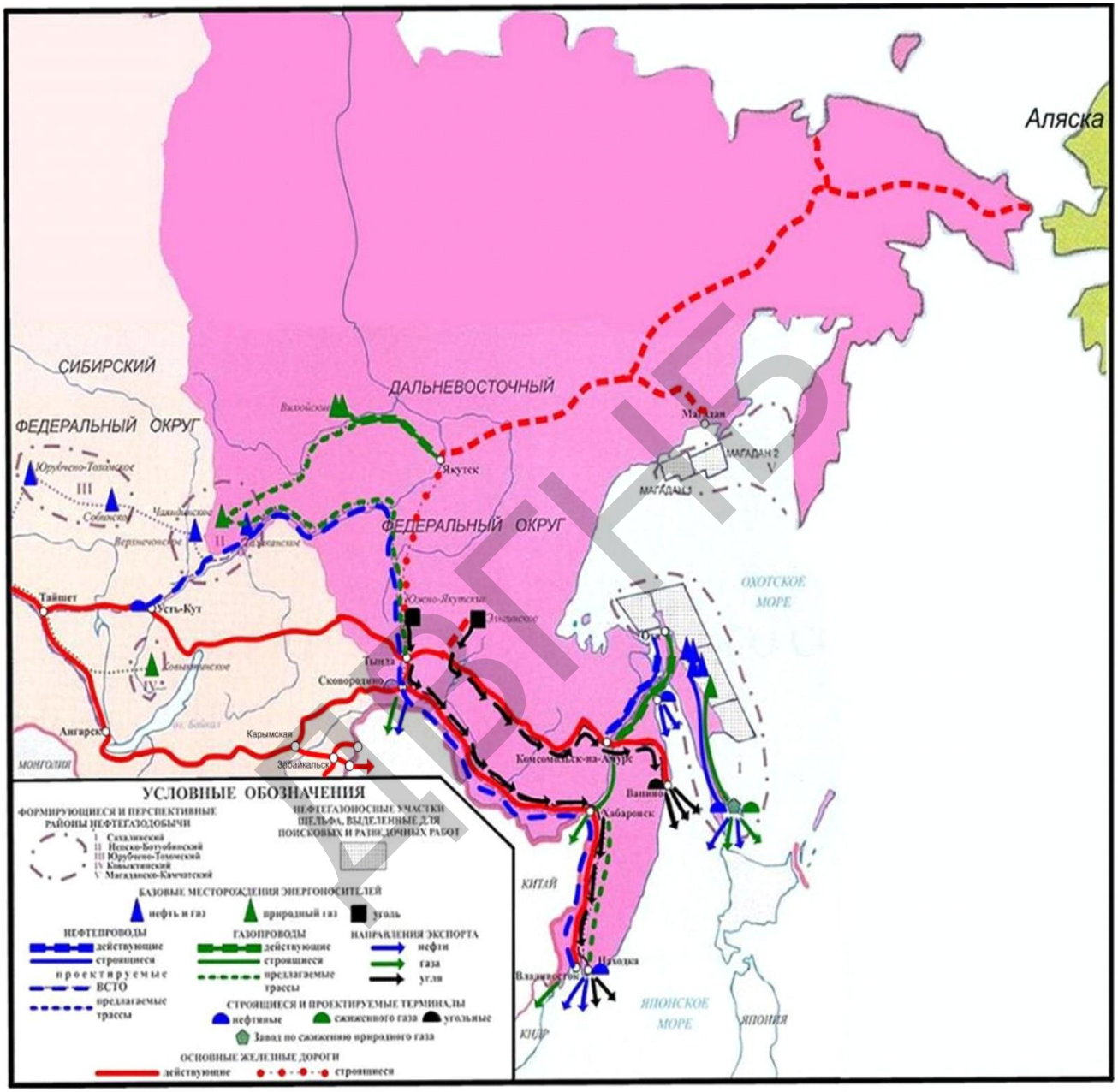


Рис. 3. Проекты развития транспортного комплекса России на Дальнем Востоке

В последние годы получили развитие международные экономические отношения. Центр тяжести в мировой экономике стал смещаться в сторону стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Транссиб на Востоке – важнейшая составная часть сети международных транспортных коридоров. Это

ЭР03239

мост между Корейским полуостровом и Европейскими странами. Воссоединение Транссиба и Транскорейской магистрали принесет грузоотправителям значительные выгоды.

Обсуждаются еще более грандиозные проекты: строительство перехода через Татарский пролив, связывающего материк с островом Сахалин; соединение с Сахалином Японских островов. Это позволит переключить с морских маршрутов на Транссиб значительную часть контейнерного потока между странами Азии и Европы.

В стадии реализации проекты строительства новых железных дорог, соединяющих Транссиб на Востоке с Якутском, затем с Магаданом, крупнейшими месторождениями угля, железа и меди, других полезных ископаемых (рис. 4). Развиваются и усиливаются морские порты, железнодорожные переходы с КНР.

Обсуждается фантастический проект соединения Транссиба с Американским континентом через Берингов пролив.

Развитие транспортной инфраструктуры на Дальнем Востоке позволит дать импульс интенсивному развитию региона на основе активного вовлечения в хозяйственный оборот значительных ресурсов при общем снижении удельных транспортных издержек.

Транспортная инфраструктура Дальнего Востока и Забайкалья оказывают решающее влияние на обеспечение экономической безопасности России, сохранение территориальной целостности, укрепление геоэкономических и геополитических позиций России в АТР и мировой системе. Через Россию организуются трансконтинентальные схемы перевозок, в том числе по так называемым транспортным коридорам «Восток-Запад», «Север-Юг».

В отдельных регионах России, крупных транспортных узлах создаются логистические центры для более эффективного осуществления интер- и мультимодальных перевозок, в которых задействованы сразу несколько видов транспорта. Создаются операторские компании.

Совершенствуется транспортная инфраструктура на основе развития опорной транспортной сети Российской Федерации, которая представляет собой совокупность путей сообщения и транспортных узлов, обеспечивающих устойчивую взаимосвязь крупнейших населенных пунктов экономических центров и основные внешнеэкономические связи, пространственное и функциональное ***единство транспортной системы*** страны.

Оценивая состояние и перспективы транспортного обслуживания экономического развития Дальнего Востока, нельзя забывать, что в решении задач транспортных технологий и транспортной техники определяющую роль играют кадры специалистов, интеллектуальный потенциал отрасли. Потребность в таких специалистов на Востоке России велика.

Необходимость создания системы инженерного транспортного образования на востоке страны была продиктована самой жизнью. Россия с её

ЭР03239

пространственной необъятностью остро нуждалась в разветвленной сети сухопутных и водных путей сообщения. Реализация проектов их развития и транспортной инфраструктуры требуют надежного кадрового и научного сопровождения.



Рис. 4. Топологическая карта развития железнодорожного транспорта в регионе

Строительство и эксплуатация транспортных магистралей на Востоке осуществляются в экстремальных природно-климатических условиях. Необходим широкий спектр направлений подготовки специалистов, чтобы

обеспечить воспроизводство и развитие кадрового потенциала отрасли, устойчивость и надежность её работы по транспортному обслуживанию населения и экономики региона.

В решении задач современных транспортных процессов, носящих глобальный характер, чисто инженерно-технического образования стало недостаточно. Специалисты транспортники, наряду с инженерно-техническими знаниями должны также владеть знаниями, связанными с организацией перевозок, экономикой и управлением транспортных технологий, логистикой и др.

Задачу по подготовке высококвалифицированных специалистов, удовлетворению потребностей отрасли в кадрах с высшим образованием, как по номенклатуре, так и по количеству призваны решать сегодня учебные заведения транспортной отрасли.

Глобализация транспортных процессов требует новых подходов к организации и содержанию транспортного образования, к его единству.

2.4. Транспортный комплекс: общность задач функционирования отрасли и подготовки кадров

Транспортный комплекс (ТК) – это система взаимодействующих между собой технических (транспортных) средств и технологий (транспортной инфраструктуры), предназначенная для своевременной и безопасной доставки грузов и пассажиров к месту назначения с заданными эффективностью (стоимостью) и уровнем комфорта.

ТК включает в себя отрасли транспортного машиностроения, транспортного строительства, транспортные топливно-энергетические предприятия, органы планирования и управления транспортом, а также ***виды транспорта***.

На рис. 5 представлена классификация семи видов магистрального транспорта.

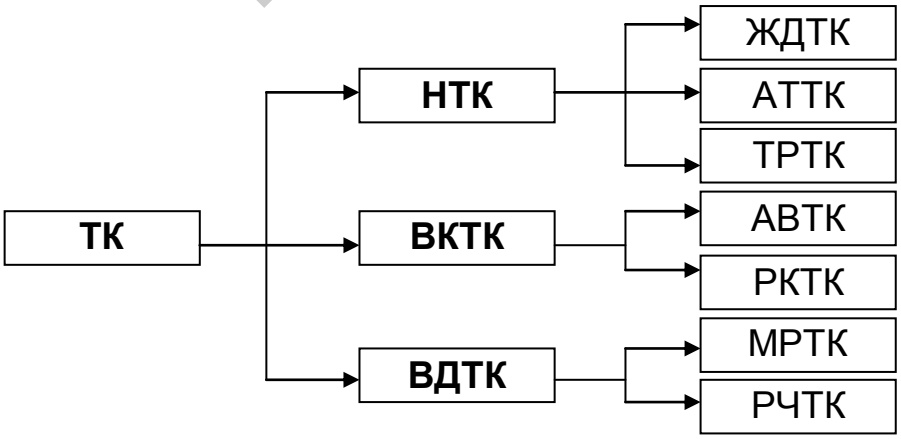


Рис. 5. Структурная схема транспортного комплекса страны

ЭР03239

На рисунке обозначены: НТК – наземный транспортный комплекс, включающий железнодорожный (ЖДТК), автомобильный (АТТК) и трубопроводный (ТРТК) транспорт; ВКТК – воздушно-космический транспортный комплекс, включающий авиационный (АВТК) и ракетно-космический (РКТК) транспорт; ВДТК – водный транспортный комплекс, включающий морской (МРТК) и речной (РЧТК) транспорт. В транспортном комплексе могут быть представлены и новые виды транспорта: например, на магнитной подвеске, на воздушной подушке, аэростатические аппараты и др.

ТК обеспечивает взаимодействие производственных отраслей страны, добывающей промышленности с перерабатывающей, сельского хозяйства с промышленностью, производителей товаров с потребителями. ТК является производственно-технической и социально-экономической основой межрайонного обмена товарами, обеспечивая связи всех элементов и звеньев промышленного и сельскохозяйственного производства.

В интерпретации ТК можно выделить его ***содержание и объем***. Содержание – это совокупность признаков, отличающих транспорт от других сфер материального производства. Например, два существенных признака ТК: перемещение в пространстве ($C_{пп}$) и объекты перемещения – грузы и пассажиры ($C_{гп}$).

Тогда содержание ТК можно записать:

$$C_{тк} = \{C_{пп}, C_{гп}\}. \quad (1)$$

Объем понятия ТК задается перечислением всех видов транспорта: наземного НТК (железнодорожного ЖД, автомобильного АТ, трубопроводного ТР); воздушно-космического ВКТК (авиационного АВ, ракетно-космического РК); водного ВДТК (морского МР, речного РЧ). Перемещение в пространстве может происходить по земле $C_з$, воздуху и в космосе $C_{вк}$, воде $C_{вд}$.

Тогда можно записать:

$$C_{нтк} = \{C_{пп}, C_{гп}, C_з\}; \qquad V_{нтк} = \{V_{жд}, V_{ат}, V_{тр}\};$$

$$C_{вктк} = \{C_{пп}, C_{гп}, C_{вк}\}; \qquad V_{вктк} = \{V_{ав}, V_{рк}\}; \quad (2)$$

$$C_{вдтк} = \{C_{пп}, C_{гп}, C_{вд}\}; \qquad V_{вдтк} = \{V_{мр}, V_{рч}\}.$$

Осуществляя классификацию по отношению к наземному транспортному комплексу НТК, и имея в виду признаки, состоящие в том, что перемещение должно осуществляться в железнодорожных составах ($C_{жд}$), на автомобилях ($C_{ат}$) или в трубопроводных системах ($C_{тр}$), можно записать:

ЭР03239

$$C_{\text{ждтк}} = \{C_{\text{пп}}, C_{\text{гп}}, C_{\text{з}}, C_{\text{жд}}\}; \qquad V = \{V_{\text{жд}}\};$$

$$C_{\text{аттк}} = \{C_{\text{пп}}, C_{\text{гп}}, C_{\text{з}}, C_{\text{ат}}\}; \qquad V = \{V_{\text{ат}}\}; \qquad (3)$$

$$C_{\text{тртк}} = \{C_{\text{гп}}, C_{\text{гп}}, C_{\text{з}}, C_{\text{тр}}\}; \qquad V = \{V_{\text{тр}}\}.$$

Аналогично для воздушно-космического транспорта:

$$C_{\text{автк}} = \{C_{\text{пп}}, C_{\text{гп}}, C_{\text{вк}}, C_{\text{ав}}\}; \qquad V = \{V_{\text{ат}}\}; \qquad (4)$$

$$C_{\text{ртк}} = \{C_{\text{гп}}, C_{\text{пп}}, C_{\text{вк}}, C_{\text{рк}}\}; \qquad V = \{V_{\text{рк}}\}.$$

Для водного транспорта:

$$C_{\text{мртк}} = \{C_{\text{пп}}, C_{\text{гп}}, C_{\text{вд}}, C_{\text{мр}}\}; \qquad V = \{V_{\text{мр}}\}; \qquad (5)$$

$$C_{\text{ртк}} = \{C_{\text{пп}}, C_{\text{гп}}, C_{\text{вд}}, C_{\text{рч}}\}; \qquad V = \{V_{\text{рч}}\}.$$

Из представленных выше родо-видовых описаний транспортного комплекса очевидно, что в отличительных признаках различных объемов (видов транспорта) есть одинаковое содержание.

Применительно к ТК это перемещение в пространстве $C_{\text{пп}}$ и объекты перемещения $C_{\text{гп}}$. Для наземных транспортных систем НТК – перемещение в пространстве $C_{\text{пп}}$ грузов и пассажиров $C_{\text{гп}}$ по земле $C_{\text{з}}$. Применительно к воздушно-космическим системам ВКТК – перемещение в пространстве $C_{\text{пп}}$ грузов и пассажиров $C_{\text{гп}}$ по воздуху и в космосе $C_{\text{вк}}$. Аналогично, для водного транспорта ВДТК – перемещение в пространстве $C_{\text{пп}}$, грузов и пассажиров $C_{\text{гп}}$, по воде $C_{\text{вд}}$ (табл. 1). В таблице показаны объемы и содержание профессиональных компетенций специалистов для различных родо-видовых описаний транспортного комплекса.

Анализ данных позволяет сделать вывод, что для различных видов транспорта и связанных с ними специальностей содержательные признаки учебных планов, и, следовательно, подготовка специалистов, могут быть унифицированы. В этом заключаются возможности интеграции транспортного образования, как по вертикали, так и горизонтали. В высшем учебном заведении, ориентированном на подготовку специалистов одного вида транспорта, в определенных объемах по системе включенного образования можно осуществлять подготовку специалистов других видов транспорта.

Процессы интеграции в транспортном образовании могут осуществляться как по линии интеграции образовательных программ различного уровня, так и по линии интеграции транспортных учебных заведений с организациями науки и производства.

ДВГНБ

Таблица 1

Профессиональные компетенции специалистов транспорта

Виды транспортного комплекса. Объем V.			Содержательные признаки – C*				
			$C_{пп}$	$C_{гп}$	$C_{з}$	$C_{вк}$	$C_{вд}$
1	НТС	ЖДТ $V_{жд}$	X	X	X		
		АТ $V_{ат}$	X	X	X		
		ТрТ $V_{тр}$	X	X	X		
2	ВКТС	АВТ $V_{ав}$	X	X		X	
		КТ $V_{рк}$	X	X		X	
3	ВДТС	МТ $V_{мр}$	X	X			X
		РТ $V_{рч}$	X	X			X

* Здесь $C_{пп}$ – перемещение в пространстве, $C_{гп}$ – перемещение объектов (грузов и пассажиров), $C_{з}$ – перемещение объектов по земле, $C_{вк}$ – перемещение объектов по воздуху и в космосе, $C_{вд}$ – перемещение объектов по воде

2.5. Образовательная среда транспортного комплекса

Транспортное инженерно-техническое образование, начало которому, как и всему инженерному образованию России, было положено в результате создания в 1809 году Петербургского корпуса инженеров путей сообщения, достигло высокого уровня развития. Среди других транспортные вузы и техникумы по ряду показателей занимают на сегодняшний день ведущие позиции в профессиональном образовании.

Транспортное образование, также как и отрасль в целом, управляется по ведомственному принципу. Так, учебные заведения железнодорожного транспорта – в составе Федерального агентства железнодорожного транспорта «Росжелдор», учебные заведения водного транспорта – в «Росморречфлот», воздушного транспорта – в «Росавиации». Транспортное агентство для кадрового обеспечения производства имеет свои высшие, средние, а кое-где и начальные профессиональные учебные заведения. В какой-то степени это оправдано – транспортное образование в нашей стране строится, главным образом, по принципу транспортной инженерии.

В настоящее время в транспортном комплексе России сложилась целостная система подготовки специалистов с высшим и средним профессиональным образованием, которая осуществляется на базе 100 отраслевых образовательных учреждений (20 вузов, 80 ссузов), находящихся в ведении Министерства транспорта России по линии трех Федеральных агентств: Росжелдор, Росавиации и Росморречфлота.

ЭР03239

Кроме того, для автодорожного и морского транспорта готовят специалистов 5 вузов транспортного профиля, находящихся в ведении Федерального агентства по образованию (Рособразование).

На начало 2008 года в составе Росжелдора находилось 10 вузов и 47 ссузов, в составе Росморречфлота – 7 вузов и 21 ссуз, Росавиация имела 3 вуза и 12 ссузов. Вузы и ссузы имели свои филиалы – всего 176 (рис. 6). В настоящее время часть транспортных ссузов интегрирована в университетские комплексы.

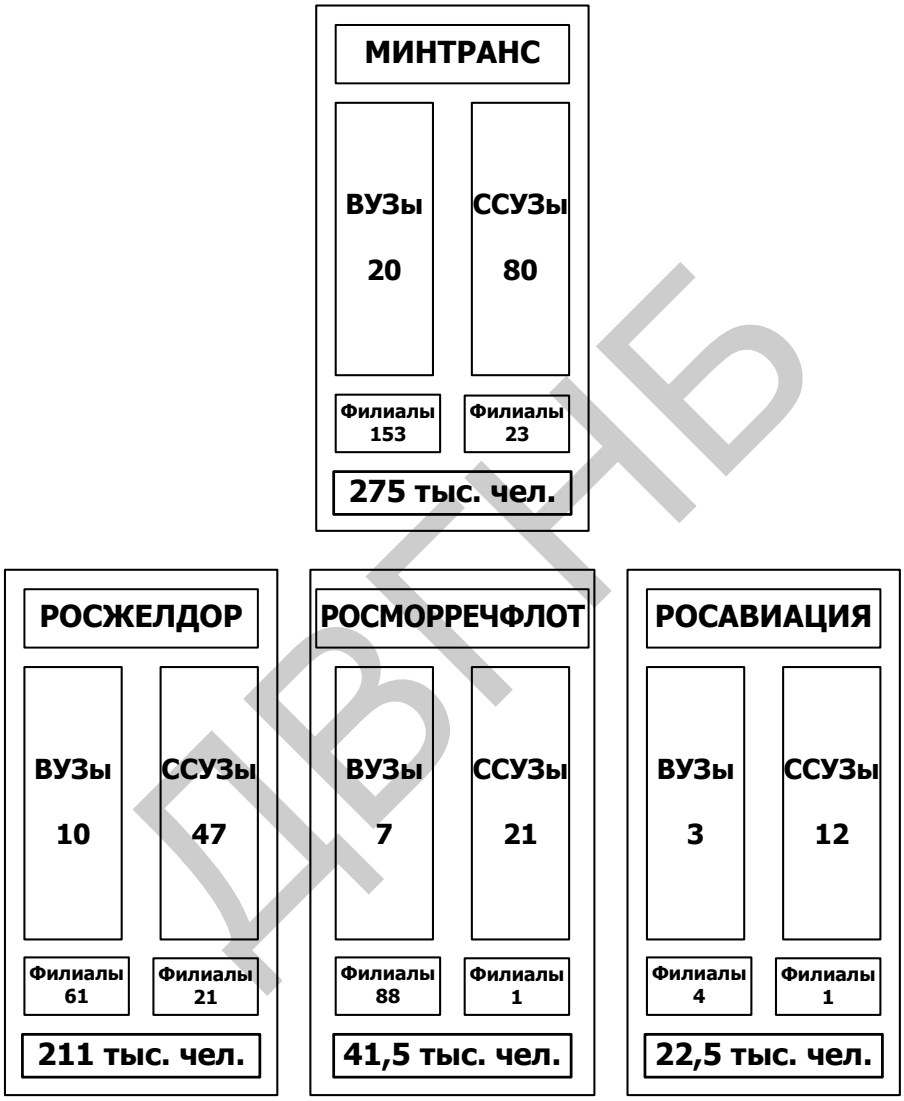


Рис. 6. Структура образовательного комплекса Минтранса России

На территории федеральных округов, в каждом субъекте Российской Федерации, функционируют разнопрофильные транспортные учебные заведения и вузы, имеющие факультеты и кафедры транспортной направленности. Так, например, в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) имеется целый ряд вузов и техникумов (ссузов), готовящих специалистов в области железнодорожного, водного, автомобильного и авиационного

ЭР03239

транспорта. Специалистов для транспорта готовят также и нетранспортные высшие учебные заведения (табл. 2). Это такие вузы как:

– в Хабаровском крае Дальневосточный государственный университет путей сообщения (ДВГУПС, г. Хабаровск), Тихоокеанский государственный университет (ТОГУ, г. Хабаровск), Комсомольский-на-Амуре государственный технический университет (КнаАГТУ, г. Комсомольск-на-Амуре) и др.;

– в Приморском крае Морской государственный университет им. адм. Г. И. Невельского (МГУ, г. Владивосток), Дальневосточный государственный технический университет (ДВГТУ, г. Владивосток);

– в Республике Саха (Якутия) Якутский государственный университет (ЯГУ, г. Якутск);

– в Сахалинской области Сахалинский государственный университет (СахГУ, г. Южно-Сахалинск) и др.

Таблица 2

Структура подготовки специалистов для транспортных отраслей в университетах ДФО

	Направления подготовки специалистов транспорта	Высшие учебные заведения ДФО						
		ДВГУПС	ТОГУ	МГУ	ЯГУ	СахГУ	КнАГТУ	ДВГТУ
1	Транспортное строительство	X	X	X	X	X		X
2	Транспортная инженерия, в т.ч.:	X	X	X		X	X	X
	НТС	X	X	X			X	X
	ВКТС	X					X	
	ВДТС		X	X			X	X
3	Организация перевозок и управление на транспорте	X	X	X			X	X
4	Экономика и управление на транспорте	X	X	X			X	X
5	Юриспруденция – транспорт. право	X	X	X	X		X	X

ДВГНБ

В этих вузах студенты осваивают образовательные программы не только транспортной инженерии, но и такие, которые в основе своей являются общетранспортными: организация перевозок и управление на транспорте, экономика транспорта, транспортное право, транспортная психология и целый ряд других.

Среди указанных вузов транспортными по основному профилю подготовки являются ДВГУПС и МГУ им. адм. Г. И. Невельского. Первый, в ос-

ЭР03239

новном, ориентирован на подготовку специалистов для железнодорожного транспорта, второй – для морского и речного. Оба университета представляют собой к настоящему времени вертикально-интегрированные комплексы, обеспечивающие непрерывную профессиональную подготовку по всем уровням начальное – среднее – высшее – дополнительное – послевузовское. Эти транспортные университеты играют заметную роль на Дальнем Востоке. Наиболее значимая информация о них, доступная на сайтах вузов, представлена в табл. 3.

Таблица 3

Характеристика транспортных ВУЗов в ДФО

	Морской государственный университет им. адм. Г. И. Невельского	Дальневосточный государственный университет путей сообщения
Учредитель	Федеральное агентство морского и речного транспорта Минтранса России (Росморречфлот).	Федеральное агентство железнодорожного транспорта Минтранса России (Росжелдор).
Статус университета	Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 2 октября 2001 г. № 148.	Приказ Министерства общего и профессионального образования Российской Федерации от 13 марта 1997 г. № 388.
Структура	14 институтов, в состав которых входят 20 факультетов, филиалы в г. Холмске (в структуре которого – Сахалинское мореходное училище), Амурский (г. Благовещенск) и г. Находка, представительство в г. Хабаровске, морской колледж, лицей, сеть классов дополнительной профессиональной подготовки.	14 институтов (среди которых 5 региональных: в Ю-Сахалинске, Уссурийске, Свободном, Тынде, Нерюнгри) и 5 факультетов, лицей и 23 лицейских, инженерных классов.
Научно-педагогические кадры в университете	Более 80% преподавателей – выпускники университета. Свыше 60% преподавателей имеют ученые степени и звания.	
	Звания «Заслуженный работник культуры РФ», «Заслуженный инженер РФ», «Заслуженный работник физической культуры РФ», «Заслуженный работник транспорта РФ», «Заслуженный деятель науки и техники РФ», «Заслуженный работник рыбного хозяйства РФ» имеют 14 сотрудников университета. Высшими отраслевыми наградами награждены более 10 человек.	Звания «Заслуженный деятель науки РФ», «Заслуженный работник транспорта РФ», «Заслуженный энергетик РФ», «Заслуженный строитель РФ», «Заслуженный юрист РФ» имеют 16 сотрудников университета. Высшими отраслевыми наградами награждены более 80 человек.
Подготовка кадров	Дипломированных специалистов – по 24 специальностям ВПО, из них 5 специальностей – плавательные. Научно-педагогические – по 7 научным направлениям и 18 специальностям.	Бакалавров, магистров и дипломированных специалистов – по 27 направлениям подготовки, 40 специальностям ВПО. Высшей квалификации – по 12 отраслям наук, 45 специальностям аспирантуры и докторантуры.

РВГТУ

Окончание табл. 3

	Морской государственный университет им. адм. Г. И. Невельского	Дальневосточный государственный университет путей сообщения
Обучается в 2008 г.	Более 6600 человек: 4376 курсантов и студентов на очном отделении, 2224 на заочном, 1004 – на курсах повышения квалификации.	Более 7500 студентов на очном отделении, 7000 на заочном, повышение квалификации и переподготовка до 5300 человек ежегодно по 25 специальностям и 40 программам.
Инфраструктура инновационной деятельности	Дальневосточный инновационно-технологический центр, технопарк, бизнес инкубатор, инновационные предприятия, торговый дом.	Инновационный центр, бизнес инкубатор, инновационные предприятия.

Существенной особенностью транспортных вузов является развитая структура практической подготовки специалистов. Для организации учебного процесса имеются специализированные лаборатории и профессиональные тренажеры (рис. 7), имитирующие транспортное оборудование и управление движением транспортных средств, библиотеки с книжным фондом более 1 млн. экземпляров. В МГУ им. адм. Г. И. Невельского подготовка осуществляется в соответствии с требованиями Международных конвенций. Базой практики является собственная судоходная компания, которая оперирует учебными и учебно-производственными судами («Надежда», «Профессор Хлюстин», «Профессор Меграбов»). С 1997 года функционирует Дальневосточный плавучий университет (ДВПУ) на борту парусного судна «Надежда». Этот «сплав» науки, образования и культуры в 2003 году включен в программу ЮНЕСКО. За время действия ДВПУ проведены 7 кругосветных экспедиций.



Рис. 7. Практическая подготовка курсантов МГУ им. Г. И. Невельского и студентов ДВГУПС

ЭР03239

Выпускники вузов при решении задач отрасли работают совместно, обеспечивая связь и безопасность движения, мульти- и интермодальные перевозки в портах, припортовых станциях, терминалах.

3. ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА УПРАВЛЕНИЯ ИНТЕГРАЦИОННЫМИ ПРОЦЕССАМИ В ТРАНСПОРТНОМ ОБРАЗОВАНИИ

3.1. Модели интеграции в транспортном образовании

Теория и практика транспортного образования представляют две модели интеграции образовательной среды транспортной отрасли. Цели реализации моделей различны: первая направлена на совершенствование управления непрерывным профессиональным образованием, вторая – адаптацию педагогических процессов в обучении.

В качестве примера интеграции транспортного отраслевого образования и других направлений техники и технологий может служить Дрезденский технический университет (ФРГ). В составе университета – крупный транспортный факультет им. Ф. Листа. Транспортное образование в университете имеет широкий спектр интеграции с другими науками и специальностями. В транспортных образовательных программах поддерживается принцип подготовки универсального специалиста транспорта, владеющего арсеналом комплексных знаний в области транспортной инженерии, транспортной экономики, транспортных технологий и логистики, независимо от направленности специализации на определенный вид транспорта (табл. 4).

Таблица 4

Специалист транспорта

Квалификация	Специализация	Комплексные знания	Общенаучные знания
1. Инженер механик	Наземные транспортные системы	Транспортное планирование, транспортная инженерия, транспортная экономика, транспортная логистика, транспортное право, инженерная психология, экология	Математика, физика, механика, транспортная политика, социология, история, культура
2. Инженер–строитель	Строительство железных дорог, промышленное и гражданское строительство		
3. Инженер–технолог, менеджер	Управление процессами перевозок		
4. Инженер–электрик	Электроснабжение, информатизация, автоматика, телемеханика, связь		
5. Экономист	Транспортная		

ДВГНБ

	экономика		
6. Юрист	Транспортное право		

Работа по совершенствованию управления транспортными учебными заведениями велась активно во многих странах. Авторы публикации [57] указывают, что еще в 1999 г. ими была высказана идея о создании единого образовательного пространства высших учебных заведений транспорта [58]. Предполагалось, что создание соответствующей среды для разработчиков, а также координация действий по разработке и согласованию учебных программ и ключевых подходов к их реализации станут предпосылками создания Виртуального транспортного университета (ВТУ) (рис. 8).

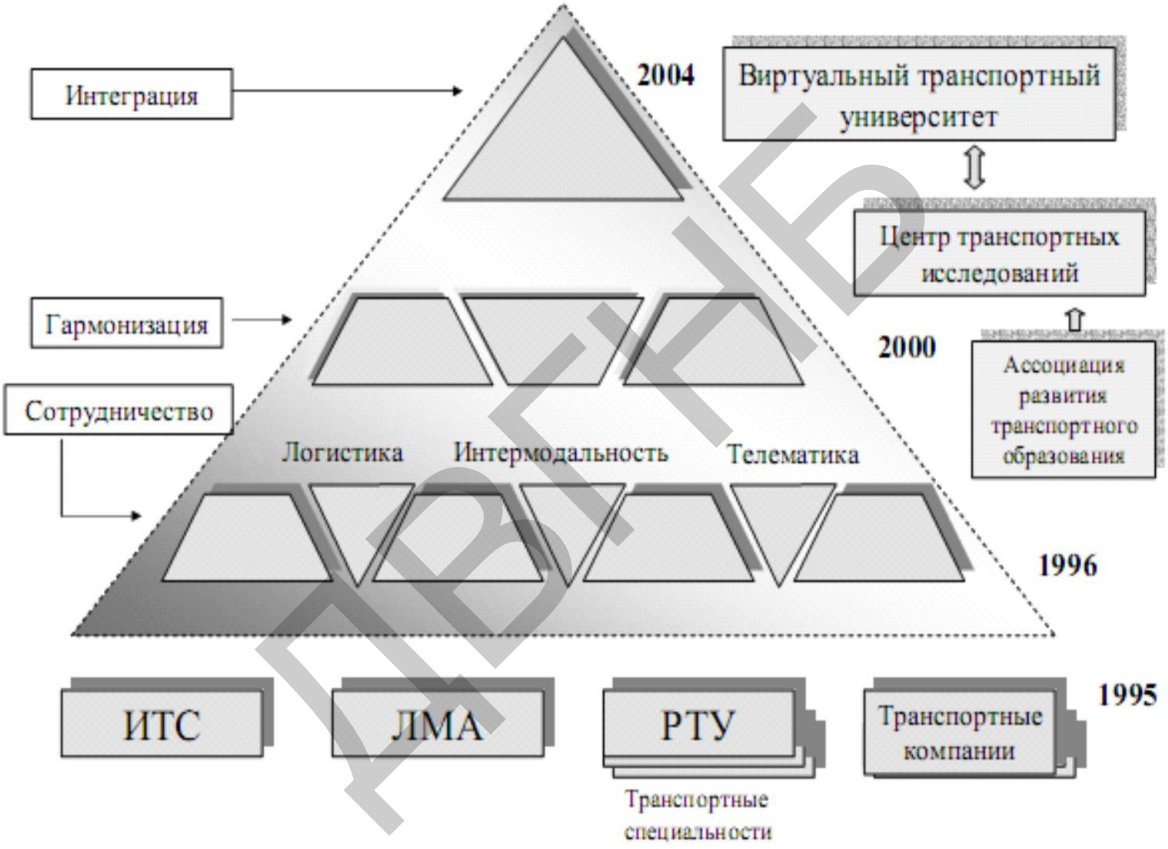


Рис. 8. Модель развития интеграционных процессов в транспортном образовании Латвии

Процесс выполнения такой работы имеет несколько уровней:

– разработка системной концепции общей модели функционирования ВТУ;

– разработка внешних сценариев и правил взаимодействия между всеми участниками;

ЭР03239

– разработка алгоритма создания образовательных сценариев на макроуровне (учебные программы, их цели и задачи, состав учебных модулей и дисциплин);

– разработка алгоритма создания образовательных сценариев на микроуровне каждого курса, модуля и дисциплины;

– технологические средства реализации учебных модулей в виртуальной среде и взаимодействия с субъектами виртуального учебного процесса.

Далее работа по созданию нового академического сообщества как виртуальной сети транспортных образовательных институтов была продолжена в рамках научных программ «Оптимизация Латвийской транспортной системы» и «Развитие интеллектуальных транспортных систем в Латвии».

Структура ВТУ предлагалась для развития образовательной среды дисциплины логистика, входящей в учебные планы всех транспортных вузов, для которой рассматриваются два варианта процедур разработки методического обеспечения открытого дистанционного обучения (ОДО):

– «концентрация» – сосредоточение усилий нескольких институтов в одной предметной области (рис. 9, *а*);

– «интеграция» – перекрытие общей области ОДО усилиями нескольких институтов с различными (или частично перекрывающимися) предметными областями (рис. 9, б).

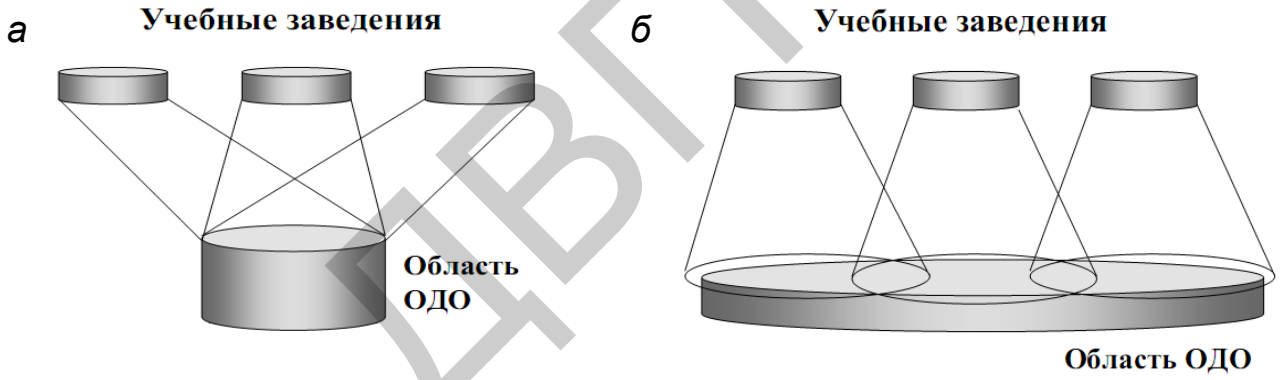


Рис. 9. Варианты процедур разработки методического обеспечения ОДО:
а) типа «концентрация», б) типа «интеграция»

Конечной целью ВТУ является упрощение интеграции педагогических процессов нескольких вузов для создания гибкой адаптивной образовательной среды для широкой категории обучающихся в сфере транспорта.

В транспортном образовании России подготовка кадров осуществляется дифференцировано по отраслям (видам) транспортного комплекса. Это является парадоксальным в связи с тем, что транспорт, независимо от его вида, решает единую задачу – перемещение в пространстве грузов и пассажиров. В этом – единство транспортного комплекса страны. Структурно-институциональное построение транспортного образования в этой части не соответствует глобальным задачам транспортной системы.

ЭР03239

ДВГНБ

Транспортные вузы разделены по транспортным отраслям (видам транспорта). Когда-то такая система транспортного образования была оправдана. Сейчас, в связи с глобализацией транспортных процессов, включением всех видов транспорта и всех транспортных вузов страны в Министерство транспорта России, назрела необходимость интеграции транспортного образования. Почему отраслевой транспортный университет (например, железнодорожный или морской), имея соответствующие лицензии и осуществляя подготовку специалистов в таких областях как социально-гуманитарная, экономико-управленческая, и других нетранспортных областях, в том числе инженерных, не может организовать освоение образовательных программ, имеющих общее содержание в смежных транспортных отраслях? В первую очередь это относится к транспортным технологиям (организация перевозок и управление), транспортной логистике, транспортной экономике, транспортному праву. Значительный ряд инженерных образовательных программ (электроэнергетика на транспорте, автоматизация и управление, телекоммуникации и средства связи с подвижными объектами, информатизация и др.), не говоря уже об образовательных программах естественнонаучного, социально-гуманитарного и общепрофессионального циклов учебных дисциплин может быть обеспечен всеми транспортными вузами.

3.2. Эволюция содержания и структура транспортных образовательных программ

При многоуровневой подготовке в рамках одного направления образовательные программы бакалавриата, специалитета и магистратуры имеют много общего. На рис. 10 показана зависимость объема знаний (образовательных программ) бакалавра Bch, дипломированного специалиста Sp и магистра Ms от периода обучения. Объем может быть выражен в часах или образовательных кредитах.

В нижней части рисунка – объем по содержанию образовательных программ одного направления подготовки, где наглядно показано, что множество образовательных программ бакалаврской подготовки Bch пересекается со специалитетом Sp, программы специалиста пересекаются с магистерскими программами Ms.

$$\mathrm{Bch} \cap \mathrm{Sp};\ \mathrm{Sp} \cap \mathrm{Ms}. \qquad (6)$$

Бакалаврские программы Bch объединяются (полностью принадлежат) магистерским Ms:

$$\mathrm{Bch} \bigcup \mathrm{Ms} \quad \text{или} \quad \mathrm{Bch} \in \mathrm{Ms}. \qquad (7)$$

ЭР03239

Объемы знаний Vr принадлежат одновременно бакалавриату Bch и специалитету Sp (включены в них):

$$Vr \in Bch;\ Vr \in Sp;\ \text{или}\ Vr \subset Bch;\ Vr \subset Sp. \qquad (8)$$

Объемы знаний Vp принадлежат одновременно магистерской подготовке Ms и специалитету Sp (включены в них):

$$Vp \in Sp; Vp \in Ms;\ \text{или}\ \ Vp \subset Sp; Vp \subset Ms, \qquad (9)$$

где $p = r + n$.

Объем Vr определяет ***степень интеграции*** образовательных программ бакалавра и дипломированного специалиста. Объем Vp – дипломированного специалиста и магистра. Бакалаврская программа является включением в магистерскую подготовку (принадлежит ей). Степень интеграции образовательных программ может измеряться в часах или образовательных кредитах и являться основой в расчетах эффективности интеграции образовательных программ по направлениям подготовки.

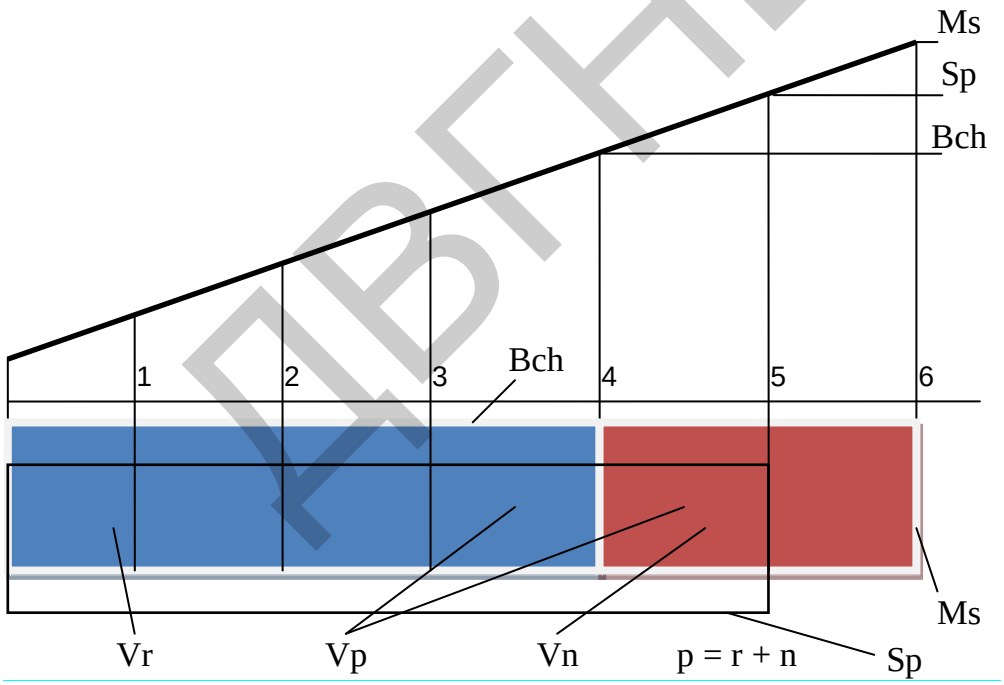


Рис. 10. Объем образовательных программ
при многоуровневой подготовке

Согласно проектам современной модели образования в России будет проведено существенное укрупнение направлений подготовки, сокращение перечня специальностей высшего профессионального образования. Коснется это и транспортной отрасли. В связи с глобализацией транспортных процессов, пространственным и функциональным единством транс-

ЭР03239

портной системы страны эволюция содержания транспортных образовательных программ, на наш взгляд, должна протекать в следующих трех профессиональных областях:

– транспортная технология (ТТ);

– транспортная инженерия (ТИ – транспортные средства и системы);

– транспортная экономика (ТЭ).

Специалист транспорта той или иной профессиональной области должен владеть этими знаниями, но в разных объемах, в зависимости от того, на какую транспортную квалификацию он ориентирован. В связи с этим, при сохранении общей структуры учебного плана с набором социально-гуманитарных, естественнонаучных и других блоков учебных дисциплин в основное содержание общепрофессиональной и специальной подготовки ***необходимо включать учебные курсы, которые являются основными для обеспечения современной миссии транспорта.***

В области ***транспортных технологий***:

– транспортное планирование;

– технология перевозок;

– транспортная логистика;

– коммерческие транспортные технологии;

– эксплуатация транспортных средств (по видам транспорта);

– автоматизация транспортных процессов и системы телекоммуникаций.

Уровни подготовки и квалификации: бакалавр; дипломированный специалист – инженер – технолог; магистр.

В области ***транспортной инженерии***:

– транспортное строительство;

– пути сообщения и транспортные сооружения (по видам транспорта);

– транспортные средства (по видам транспорта);

– средства энергообеспечения (по видам транспорта);

– подъемно-транспортное оборудование;

– автоматизация транспортных процессов и системы телекоммуникаций.

Уровни подготовки и квалификации: бакалавр; инженер-строитель; инженер-механик; инженер-электромеханик; инженер-электрик; магистр.

В области ***экономики транспорта***:

– экономическая теория;

– экономика транспортного производства;

– транспортная логистика;

– транспортная эконометрия;

– экономика туризма;

– экономика транспорта (по видам транспорта);

– информатизация в экономике.

Уровни подготовки и квалификации: бакалавр; магистр.

Учитывая то, что в транспортных процессах решающее значение имеет человеческий фактор, влияющий на безопасность и качество транспортно-

ЭР03239

го обслуживания, для всех профессиональных областей в содержание транспортного образования должны быть включены ***человековедческие*** дисциплины:

– транспортная психология и управление персоналом;
– транспортная медицина;
– экология;
– транспортное право;
– безопасность транспортных процессов;
– качество транспортного обслуживания (транспортных услуг).

Степень ***интеграции программ в*** учебном процессе в подготовке специалистов в разрезе указанных направлений можно графически изобразить в виде сегментов (рис. 11), получившихся в результате пересечения кругов, каждый из которых представляет объемы знаний по трем вышеозначенным профессиональным областям.

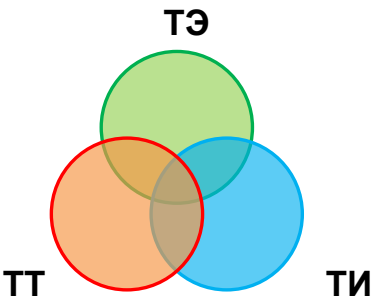


Рис. 11. Общность содержания образовательных программ в трех профессиональных областях транспорта

Если проанализировать содержание образовательных программ по блокам естественно-научного (ЕН), социально-гуманитарного (СГ), общепрофессионального (ОП) и специального (СП) циклам дисциплин, то степень интеграции (рис. 12) уменьшается от первого блока к последнему и, следовательно, от начального курса обучения к выпускному. Это означает, что наибольшая эффективность интеграции транспортного образования может быть достигнута на первых двух курсах, а по некоторым образовательным программам – и на третьем.

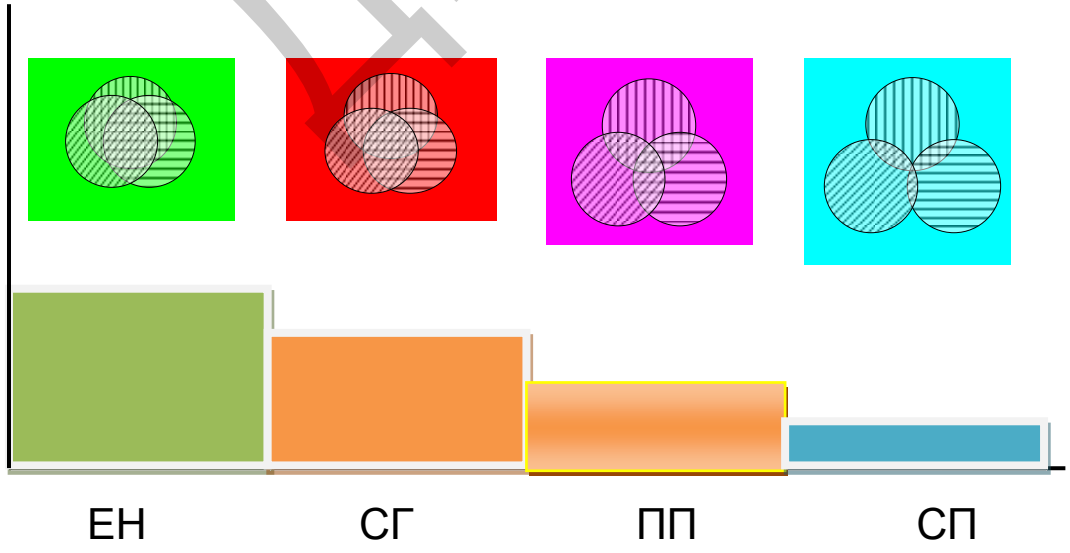


Рис. 12. Степень интеграции содержания образовательных программ в трех профессиональных областях транспорта

ДВГНБ

Эволюция транспортного образования взаимоувязана с тенденциями развития общества и транспортных технологий. Изменения касаются не только совокупности знаний, умений и навыков, формируемых компетенций (содержательной компоненты), но и временных, процессуальных аспектов образовательных технологий.

В условиях России, выстраивающей рыночные отношения, образовательный, воспитательный процессы высшей школы, должны быть направлены, в первую очередь, на формирование качеств специалиста, обеспечивающих быструю адаптацию в будущей производственной деятельности, независимо от того, какой вид транспорта задействован в транспортной технологии.

При дальнейшем обучении углубленная специализация должна сопровождаться сравнительным анализом технологий различных видов транспорта (образовательная технология единого транспорта) или изучением технологий второго, дополнительно к первому, виду транспорта (образовательная технология двойного транспорта).

3.3. Транспортное образование и Болонский процесс

В связи с подписанием Россией Болонской Декларации должна претерпеть изменение и структура транспортного образования.

Государственные образовательные стандарты высшего профессионального образования первого и второго поколений, прошедшие определенную апробацию в вузах страны, не препятствуют, в принципе, решению вопросов сопоставимости квалификаций, что является важным для высшей школы и работодателей. Считается, что бакалавр не специалист, хотя многие должности на производстве могут замещаться именно с этим уровнем квалификации. Анализ направлений подготовки в транспортных вузах с целью определения необходимого отрасли уровня образования продолжается.

На наш взгляд, Болонский процесс инициирован не для начала новых реформ, революционных преобразований в сложившихся национальных системах высшего образования, а для эволюционного процесса приведения к общему знаменателю, стыковке уже существующих систем высшего профессионального образования. При этом каждая страна действует, исходя из собственной трактовки положений Болонской Декларации, учитывая в первую очередь свои национальные интересы и потребности и решая, прежде всего, свои внутренние задачи. Именно из этих предпосылок следует действовать и представителям высшей транспортной школы.

Болонская модель, кроме двухуровневой структуры высшего образования, предполагает два базовых элемента образовательной технологии: модульный подход и кредиты. Модульная система означает отказ от

ЭР03239

ДВГНБ

предметного преподавания и целенаправленное введение объемных образовательных программ, в которых дисциплинарные границы расширены. Кредиты в данном случае – инструмент для решения такой задачи – это критерии поэтапного продвижения к усвоению образовательной программы в целом. В европейской образовательной системе успехи студента в обучении зависят от набранных им кредит-часов. Студент может набирать эти кредит-часы за счет любой понравившейся ему дисциплины. На наш взгляд, это в некоторой степени может отрицательно сказаться на качестве подготовки специалистов – транспортников, так как обеспечение стабильности, безопасности и надежности транспорта во многом зависит от знаний специфики работы отрасли, а студент может «обойти» отдельные, сложные для него, дисциплины.

Начиная с 1992 года, в ДВГУПС проведена необходимая работа по внедрению ГОС ВПО [59], включая уровни образования по направлению подготовки «бакалавр» и «магистр» (рис. 13). Получила свое оформление модель системы непрерывной профессиональной подготовки. В МГУ им адм. Г. И. Невельского также создана модель системы непрерывной профессиональной подготовки (рис. 14). Как и в ДВГУПС она включает в себя все уровни профессиональной подготовки. В отличие от первой в этой модели представлены схематически процедурные вопросы соотнесения уровней образования: посредством рейтинга при согласованных программах обучения каждому обучающемуся предоставлена возможность получения документа о квалификации. Предложена технология профессионального роста от бакалавра и специалиста уровня эксплуатации до специалиста уровня управления через производственную стажировку.

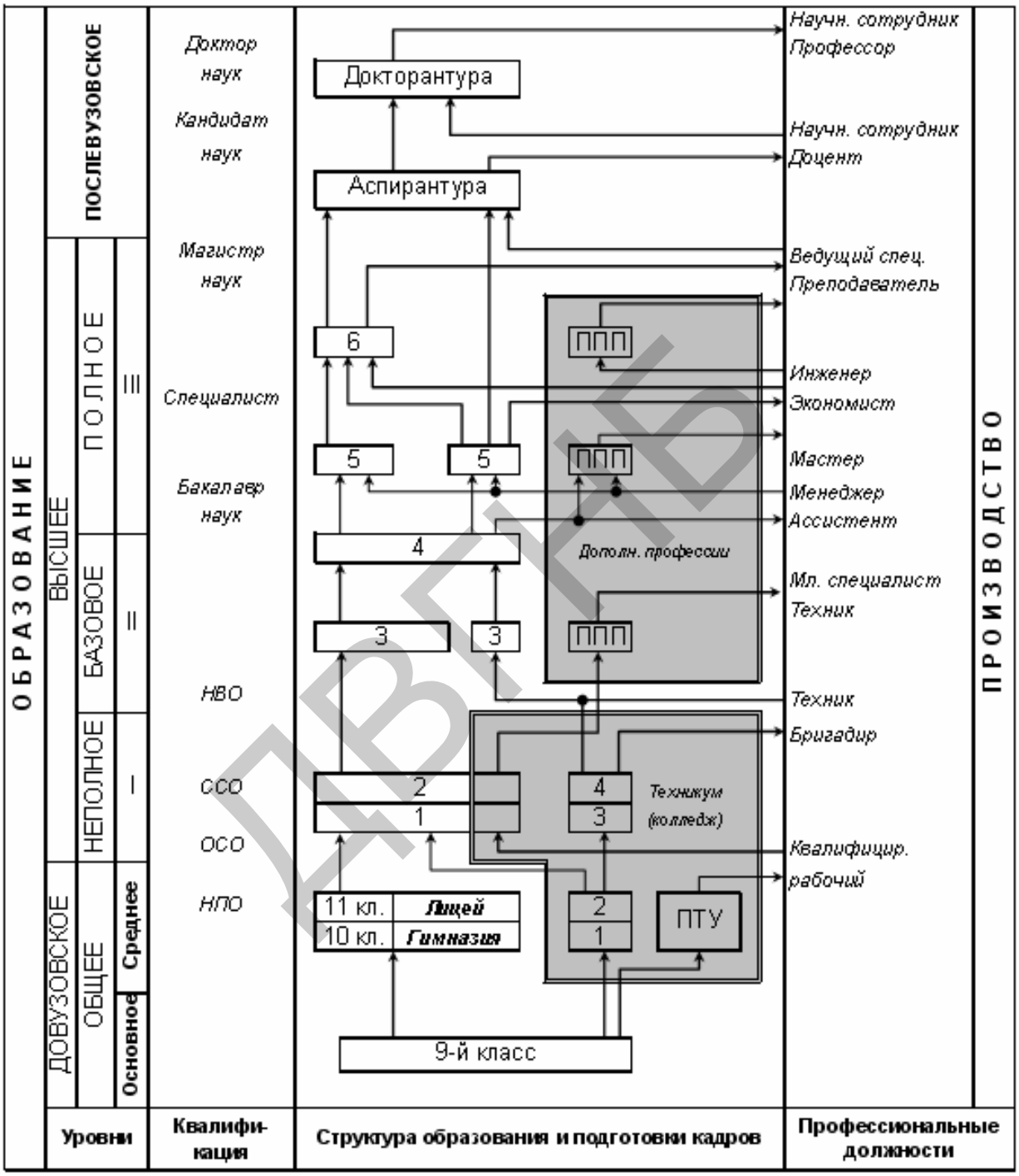
Представленные модели [60] дают основания утверждать, что транспортные вузы на Дальнем Востоке России предоставляют потребителям комплексные образовательные услуги. Вертикально интегрированная образовательная деятельность, реализуемая вузами, позволяет им называться «Дальневосточным государственным морским научно-образовательным комплексом» и инновационным комплексом транспорта «Дальневосточный государственный университет путей сообщения».

Вместе с тем, принимая участие в Болонском процессе, необходимо иметь в виду, что система образования представляет собой единый организм. Модернизируя одно из его звеньев, следует принимать во внимание, что может произойти в остальной его части. Так, например, введение в 1993 году программ бакалавра и магистра по направлениям подготовки фактически ограничило преемственность программ среднего и высшего профессионального образования. Введение направлений подготовки дипломированных специалистов превратило соответствующие программы среднего профессионального образования в тупиковые, нанеся значительный урон эффективности и статусу средней профессиональной шко-

ДВГУПС

ЭР03239

лы. Сегодня этот уровень профессионального образования нуждается в кардинальном изменении своего статуса путем ***интегрирования*** его в структуру высшего профессионального образования, в том числе с возможностью подготовки по программам прикладного бакалавриата.



ППП - программы профессиональной переподготовки и повышения квалификации

Рис. 13. Модель системы непрерывной профессиональной подготовки в инновационном комплексе транспорта

ЭР03239

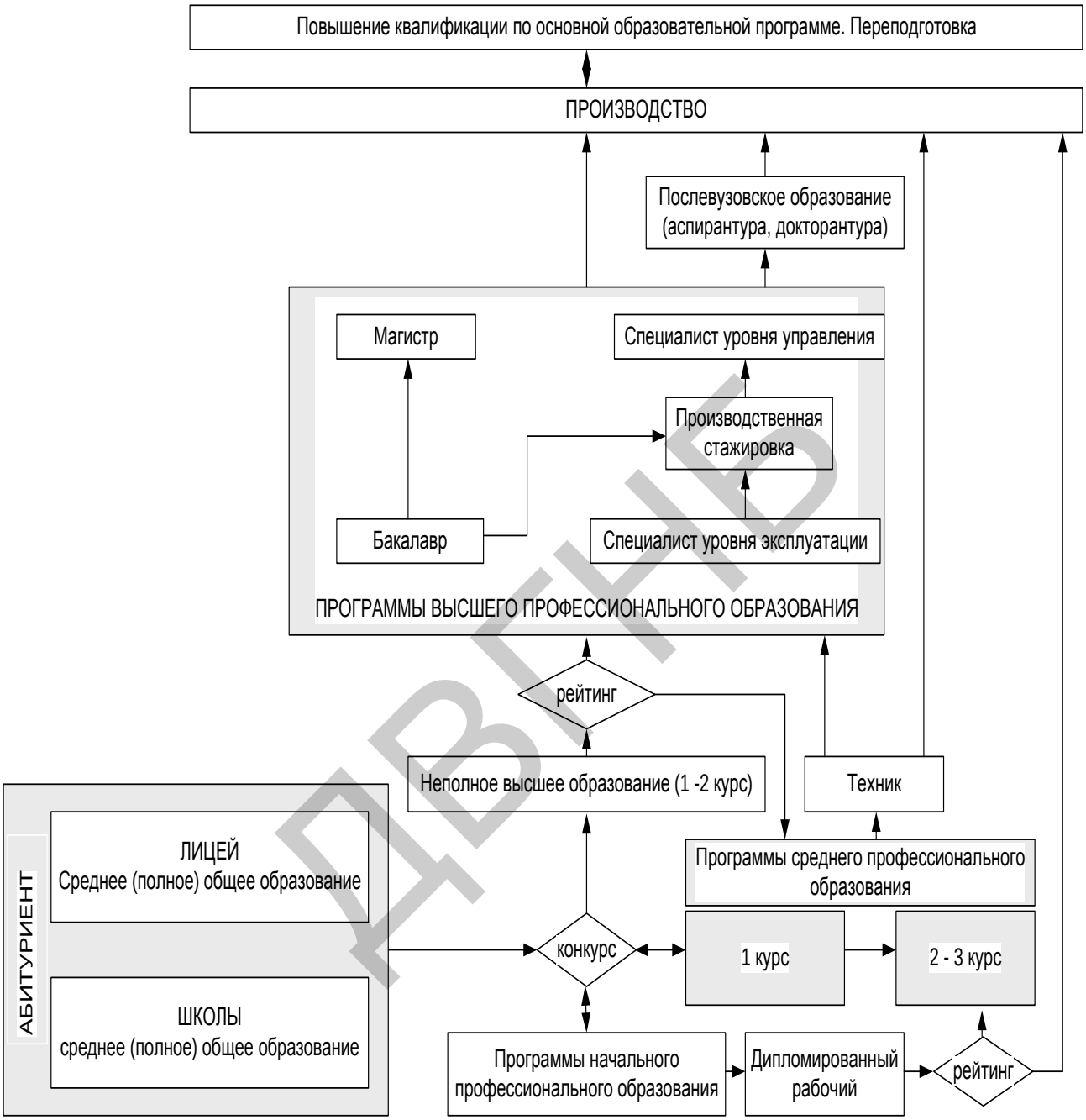


Рис. 14. Модель системы непрерывной профессиональной подготовки в Дальневосточном государственном морском научно-образовательном комплексе

На наш взгляд в транспортных вузах имеется возможность организации системы образования, не противоречащей Болонской Декларации, по схеме «бакалавр-магистр», но не вместо «техник-инженер», а в дополнение к сложившейся системе инженерного образования путей сообщения. При

ЭР03239

этом основой для структурно-институциональных преобразований может послужить программа таких действий в системе высшего профессионального образования «Росжелдор». Для железнодорожного образования является целесообразным создание университетских комплексов путей сообщения в рамках федеральных округов с включением в них техникумов железнодорожного транспорта (так называемая ***вертикальная интеграция*** транспортного образования).

В связи с подписанием Россией Болонской Декларации, естественно, произойдут определенные изменения в образовательных программах транспортных специальностей в сторону их унификации. Появится ***необходимость институциональных преобразований***, в том числе изменения масштабов ведомственного образования. Открываются широкие возможности интеграции ведомственных учебных заведений транспортной отрасли.

3.4. Интеграционные процессы в транспортном образовании на Дальнем Востоке России

Одной из сложных проблем интеграции транспортного образования для Дальневосточного федерального округа является, конечно, территориальное разобщение транспортных учебных заведений. В то же время интеграционные процессы на Востоке России уже привели к изменениям в структуре управления транспортным образованием. Ассоциация учебных заведений железнодорожного транспорта [59], созданная в 1992 г., взяла на себя функции общественно-государственного органа управления непрерывной подготовкой кадров для железнодорожной отрасли [61]. В состав Ассоциации были включены:

– учреждение высшего профессионального образования – Хабаровский институт железнодорожного транспорта (ХабИИЖТ, г. Хабаровск, ныне ДВГУПС),

– 5 учреждений среднего специального образования (железнодорожные техникумы), расположенных на территории субъектов Дальнего Востока и Восточной Сибири),

– 11 общеобразовательных школ, находящихся в ведомстве Министерства путей сообщения (так называемых, железнодорожных),

– 3 лицея, организованных на базе учреждений профессионального образования в городах Хабаровске, Уссурийске и Чите,

– 23 лицейских и инженерных класса.

Основная работа Ассоциации была направлена на согласование образовательных программ и разработку новых [62], профессиональную ориентацию молодежи [63], повышение качества обучения [64].

Завершение институционального оформления эта работа получила в 2007 г., когда во исполнение постановления Правительства [65] приказом

ЭР03239

Росжелдора [66] была утверждена структура Дальневосточного государственного университета как вертикально интегрированного научно-образовательного комплекса (рис. 15). По мнению министра образования Хабаровского края ДВГУПС является «…наиболее ярким примером действующего университетского комплекса, … в структуре которого реализуются программы основного (полного) общего образования на базе лицея, среднего профессионального образования, программы высшего, послевузовского и дополнительного образования» [67].

В связи с вышеизложенным, нами были предложены разработка и внедрение инновационной образовательной программы [68] «Инновационный научно-образовательный комплекс на Дальнем Востоке России» (далее ИОП). Цель ИОП была сформулирована следующим образом: «создание университетского инновационного комплекса, включающего территориально распределенную научно-образовательную среду и технологии, которые обеспечивают динамичное реагирование на потребности государства, бизнеса и транспортной отрасли в Дальневосточном регионе». Цели и задачи проектов ИОП, основные члены авторских коллективов приведены в прил. 1.

ДВГНБ

ЭР03239



Рис. 15. Структура университетского комплекса ДВГУПС

При формировании задач, мероприятий и, в целом, содержания ИОП одним из базовых элементов послужила ***Миссия университета***, согласно которой ДВГУПС претендует на роль ведущего обучающего и исследовательского университета инновационного типа Дальневосточного региона России. Вместе с тем ДВГУПС отличается уникальным единением профессорско-преподавательского состава, студенчества и работников транспортной отрасли. Обусловлено это развитой инфраструктурой партнерских связей университета (рис. 16), т.е. интеграцией университета с заказчиками его наукоемкой продукции, среди которых как бизнес структуры, так и государственные учреждения.

В связи с этим, программа «Инновационный научно-образовательный комплекс на Дальнем Востоке России» предусматривала активное участие вуза в развитии транспортной сети Дальнего Востока, обеспечении транспортного обслуживания развивающейся экономики, освоении природных ре-

ЭР03239

сурсов Дальневосточного федерального округа – территории с экстремальными условиями жизнеобеспечения (малонаселенность, суровый климат, вечная мерзлота, сложные геологические и рельефные образования).

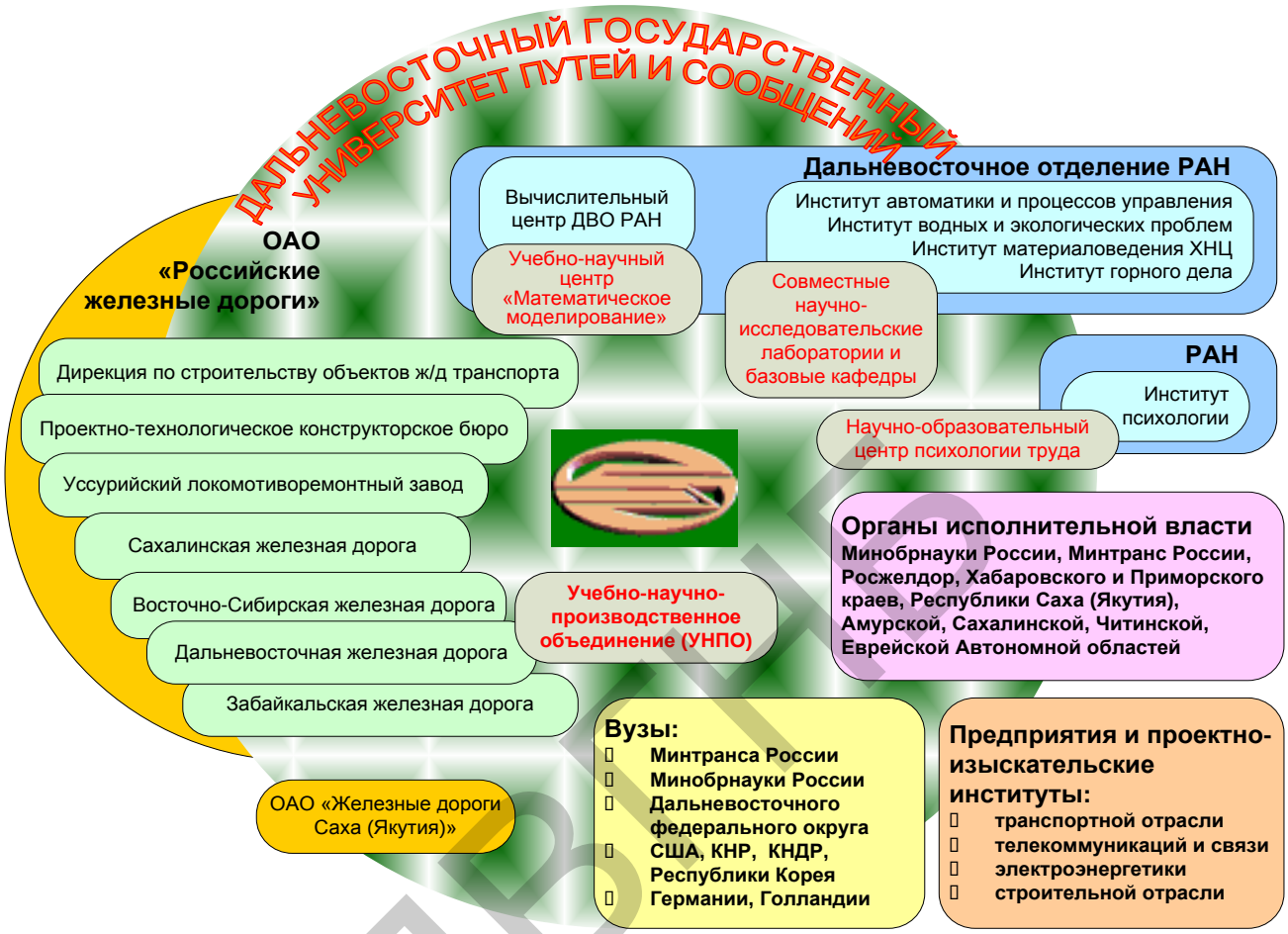


Рис. 16. Партнеры ДВГУПС

К моменту написания заявки на конкурс инновационных образовательных программ Минобрнауки РФ кафедры, лаборатории ДВГУПС являлись составной частью Учебно-научно-производственного объединения «Дальневосточный государственный университет путей сообщения – Дальневосточная железная дорога» (УНПО «ДВГУПС – ДвостЖД»). В то же время университет ощущал недостаточно полную нормативно-правовую основу для взаимодействия с предприятиями отрасли в Амурской, Читинской и Сахалинской областях, Республике Саха (Якутия»), Приморском крае, тем более, что в этих субъектах РФ ДФО действовали региональные институты ДВГУПС: Амурский и Байкало-Амурский (АмИЖТ и БАМИЖТ), Сахалинский (СахИЖТ), Южно-Якутский (ЮЯИЖТ), Приморский (ПримИЖТ) институты железнодорожного транспорта. Развитие взаимодействия требовалось также с бизнес структурами смежных отраслей: строительной, связи, электроэнергетики.

ДВГУПС

В долгосрочной перспективе планировалось.

1. Достижение нового уровня качества подготовки специалистов на основе выработанных совместно с партнерами критериев оценки, воспитания лидерских качеств и умения работы в команде, полномасштабного использования системы менеджмента качества.

2. Формирование у выпускников профессиональных компетенций за счет развития способностей творчески программировать развитие транспортного и энергетического комплексов и управлять ими, осуществлять научно-инновационное сопровождение инвестиционных проектов, безопасность, надежность и эффективность работы, обеспечивающих конкурентоспособность на рынке труда.

3. Дальнейшее развитие интегрированных учебно-производствен-ных структур, созданных совместно с предприятиями транспортной отрасли для формирования и обеспечения функционирования транспортного рынка, запросов бизнеса, внедрения наукоемкой продукции.

4. Создание технопарков, инновационных площадок, научно-учебных лабораторий, бизнес инкубаторов для апробации и внедрения результатов научных исследований в инновационных центрах науки, образования и производства (территориальных инженерных центрах Байкало-Амурский, Южно-Якутский, Сахалинский, Приморский), приближенных к сложным условиям проектирования, строительства и эксплуатации объектов транспортного строительства:

- в г. Нерюнгри, Республика Саха (Якутия) – по проблемам строительства транспортных объектов, эксплуатации постоянных устройств и подвижного состава железных дорог в экстремальных природно-климатических условиях Севера Дальнего Востока (на базе филиала ДВГУПС, предприятий железных дорог Якутии);
- в г. Тында, Амурская область – по проблемам эксплуатации постоянных устройств и подвижного состава железных дорог в экстремальных условиях Севера Дальнего Востока (на базе филиала ДВГУПС, предприятий Тындинского отделения ДВЖД, Тындинской мерзлотной станции);
- в г. Свободный, Амурская область – по проблемам разработки и применения методов неразрушающего контроля для обеспечения безопасности транзитных перевозок на железных дорогах (на базе филиала ДВГУПС и предприятий Свободненского отделения ЗабЖД);
- в г. Уссурийск, Приморский край – по проблемам логистического взаимодействия транспортных систем, эксплуатации постоянных устройств и подвижного состава железных дорог в сложных условиях (на базе филиала ДВГУПС, предприятий Владивостокского отделения ДВЖД, Уссурийского локомотиворемонтного завода и морского транспорта);
- в г. Южно-Сахалинск, Сахалинской области – по проблемам логистического взаимодействия транспортных систем, эксплуатации постоянных

ЭР03239

устройств и подвижного состава железных дорог в сложных условиях (на базе филиала ДВГУПС, предприятий СахЖД и морского транспорта.

5. Расширение направлений подготовки бакалавров, магистров, дипломированных специалистов, кадров высшей квалификации по новым направлениям науки и техники в соответствии с разрабатываемыми государственными образовательными стандартами высшего и послевузовского образования.

6. Дальнейшее развитие интеллектуальных и материальных ресурсов инновационного научно-образовательного транспортного комплекса с созданием на его базе научно-исследовательских институтов: НИИ транспортного строительства, НИИ надежности транспортных средств, НИИ транспортных технологий.

7. Создание специальной реперной системы нового поколения, ее тиражирование и внедрение на транспорте со спутниковыми инерциальными измерительными комплексами для мониторинга состояния инфраструктуры транспортной отрасли.

8. Создание Международного информационно-образовательного Интернет портала «Транспорт и логистика Евразии и АТР» с виртуальной информационно-образовательной средой развития регионального транспортно-логистического сектора.

Методы участия ДВГУПС в реализации инвестиционных программ государства и отрасли предполагали ***развитие интеграционных процессов как внутри университета, так и с партнерами,*** в том числе практического взаимодействия с бизнес – сообществом региональной транспортно-логистической системы.

4. ОСНОВЫ КОРПОРАТИВНЫХ ОТНОШЕНИЙ В ТРАНСПОРТНОМ ОБРАЗОВАНИИ

4.1. Цели и задачи корпоративного управления вузом

4.1.1. Традиции университета

В современном менеджменте существует достаточно много определений корпоративного управления. В контексте данной работы это множество может быть сведено к двум определениям. Смысл первого из них состоит в том, что корпоративное управление представляет собой нечто такое, что университет уже ***имеет.*** То есть, это является атрибутом вуза и представляет собой совокупность деятельности, которая соответствует ценностям, присущим университету и разделяемыми его сотрудниками. Смысл второго определения состоит в том, что корпоративное управление и корпоративная культура – это то, чем вуз ***является*** (например, университетский комплекс, образова-

ЭР03239

ДВГУПС

тельная корпорация), то, как он реализует свою миссию внутри и вне самого себя, или, другими словами, способ существования университета.

Существо этой проблемной ситуации в Дальневосточном государственном университете путей сообщения определяется глубочайшими изменениями в социально-экономической, политической и культурной жизни общества, характерными для современного этапа существования России, а также транспортного комплекса страны. За последние 15 лет вуз прошел целый ряд структурно-качественных преобразований: ХабИИЖТ – ДВГАПС – ДВГУПС и, наконец, университетский комплекс. Эти преобразования проходили в результате широкого обсуждения в коллективе вуза, решений ученого совета, можно сказать, на корпоративной основе, т. е. на основе тех ценностей, которые присущи вузу и разделяемы его сотрудниками.

Преобразования в высшей школе России следует рассматривать как ответ образовательной системы на изменения социально-экономи-ческого базиса страны, переход к рыночным отношениям, демократизацию всех сфер ее жизнедеятельности, а также быструю сменяемость наукоемких технологий и становление ценностно-смысловой характеристики образования, обеспечивающего все многообразие духовно-нравственной жизни общества. Эти преобразования не только охватывают все процессы деятельности университетов – учебный процесс, научные исследования, административно-хозяйственную деятельность и др., но и затрагивают коренные основы существования университетов.

При проведении изменений в области корпоративного управления следует принимать во внимание следующие обстоятельства, которые также являются концептуальными:

- в ДВГУПС существует мощная, сложившаяся в течение более чем семидесятилетней истории университета, система организации деятельности и устоявшихся традиций;
- в течение последних 30 лет корпоративное управление университетом подвергалось серьезным изменениям, осуществляемыми сильными лидерами и их командами, но эти преобразования проводились, порой, интуитивно, поскольку не осознано и не зафиксировано исходное состояние корпоративной культуры университета и, соответственно, не определено ее конечное (на заданном отрезке времени) состояние;
- носителями корпоративной культуры университета являются все его сотрудники без исключения, поэтому преобразование корпоративной культуры, в первую очередь, затрагивает именно сотрудников университета, и, следовательно, развитию кадрового потенциала университета должно быть уделено основное внимание при проведении изменений в корпоративной культуре;
- серьезные изменения в корпоративном управлении и культуре требуют определенных инвестиций и практически всегда связаны с изменениями организационной структуры;

ЭР03239

• изменение сложившейся системы отношений, как правило, встречает сильное сопротивление, к преодолению которого нужно быть готовым;

• главная роль в процессе формирования и изменения корпоративной культуры должна принадлежать ректору и президенту университета, а также его ученому совету.

4.1.2. Цели и задачи совершенствования корпоративных отношений

Стратегическая цель: формирование и воспроизводство корпоративной культуры университета, способной обеспечить его устойчивое и динамичное развитие в транспортную образовательную корпорацию (региональный университетский комплекс транспортного образования) в условиях глобальных социально-экономических изменений на Дальнем Востоке России.

Стратегические задачи:

1. Обеспечить осознание, усвоение и разделение большинством сотрудников и студентов университета, его партнеров базовых элементов корпоративного управления и культуры;

2. Увеличить инвестиции в создание системы управления интеллектуальным капиталом университета, развитие его кадрового потенциала;

3. Развивать культуру обучения и воспитания студентов, научных исследований, обслуживания учебного процесса и научных исследований;

4. Совершенствовать социально-психологические отношения в университете, культуру поведения и образа жизни сотрудников и студентов университета;

5. Обеспечить интеграцию в мировую образовательную систему;

6. Обеспечить адекватность организационной структуры и методов управления университетом его корпоративной культуре, принципам образовательной транспортной корпорации и деловой этики.

В работе по совершенствованию корпоративных отношений необходимо выделить ***три основных вопроса***, на которые должна ответить концепция развития университета.

От чего необходимо отказаться?

- директивно-распорядительного управления;
- чрезмерной централизации управления;
- импровизации и бюрократизма преобразований;
- пренебрежения интересами педагогической общественности;
- пренебрежения гуманистическими и культурологическими дисциплинами;
- неэффективного обучения иностранным языкам;
- догматизма педагогов;
- чрезмерной дифференциации образовательных программ;

ЭР03239

- другое.

Что необходимо сохранить?

- вертикально-интегрированный университетский комплекс с общим и специальным средним, высшим, дополнительным и послевузовским профессиональным образованием;
- фундаментальность и научность образования;
- практическую направленность образования;
- научный потенциал и научные школы;
- сложившуюся систему многоуровнего образования;
- систему повышения научной и педагогической квалификации преподавательского состава;
- систему менеджмента качества;
- организацию методической и научной работы;
- многопрофильность образовательных программ;
- систему формирования студенческого коллектива преимущественно с места жительства и будущей работы специалистов;
- систему творческих отношений с производством на основе учебно-научно-производственных объединений (УНПО);
- другое.

Что необходимо ввести нового?

- организационно-экономический механизм;
- образовательные кредиты;
- расширить свое присутствие на мировом рынке образовательных услуг, НИОКР и наукоемких технологий;
- маркетинговую систему, обеспечивающую мониторинг и работу на рынках образовательных услуг и труда;
- расширить практику работы по заказам потребителей;
- систему управления образовательной деятельностью на основе нормативов;
- новые образовательные стандарты;
- перейти на систему высшего профессионального образования в соответствии с Болонской декларацией;
- ввести непрерывную систему образования как систему многообразных и преемственных образовательных технологий;
- создать на базе региональных учебных подразделений инновационные центры науки, образования и производства;
- создать совместно с ДВО РАН научно-образовательные центры по самым актуальным проблемам научно-технического прогресса;
- реализовать положения и выводы инновационной образовательной программы ДВГУПС «Инновационный научно-образовательный транспортный комплекс на Дальнем Востоке России»;

ДВГНБ

ЭР03239

- создать службу педагогического тестирования;
- разработать программу создания на Дальнем Востоке России национального транспортного университета;
- разработать и осуществить программу создания Международного транспортного образовательного консорциума;
- разработать и осуществить программу создания в Дальневосточном федеральном округе транспортной образовательной корпорации;
- другое.

На основе целевых установок необходимо разработать программу развития университета до 2015 года, научного и кадрового обеспечения важнейших транспортных инвестиционных проектов на Востоке России.

4.2. Механизмы совершенствования корпоративных отношений в университете

Ключевыми механизмами формирования новых корпоративных отношений должны быть:

- максимально широкое привлечение сотрудников университета к решению жизненно важных для коллектива вуза вопросов;
- символьное (структурное) управление – наглядная демонстрация того, что является жизненно важным для университета;
- взаимопонимание и максимальная открытость вертикальных управленческих структур и информационных потоков;
- система поощрений, в том числе поощрение принадлежности к университету;
- восприятие и воспроизводство его ценностей;
- крепкие творческие связи с производством, предприятиями транспорта, территориальными органами власти.

Принципы деловых отношений в университете и нормы поведения должностных лиц (ректората) и других работников призваны выстроить наиболее эффективные взаимоотношения как внутри университета, так и взаимоотношения университета с партнерами (вузами, работодателями), органами власти, юридическими и физическими лицами. Принципы, нормы и правила, сформулированные нами и изложенные ниже, имеют общий характер и могут получить свое развитие и детализацию в стандартах деятельности университета, правилах внутреннего распорядка, других внутренних документах вуза. И, конечно же, они должны быть предметом обсуждения в коллективе и утверждены ученым советом университета. Кроме того, они могут быть сведены в общий документ – Кодекс деловой этики (далее – Кодекс).

ДВГНБ

ЭР03239

При формировании и развитии корпоративных отношений в коллективе всегда необходимо иметь в виду межличностные отношения (личность и расположения, личность и внешняя среда, личность и поведение, источники личностных различий, личность и ситуация, удовлетворенность работой, этическое поведение и др.).

Корпоративные ценности университета, соответствующие его миссии, должны составить основу Кодекса университета, как то:

– открытые и добросовестные отношения с органами власти, юридическими и физическими лицами,

– ясные и взаимовыгодные отношения с потребителями образовательных и научных услуг, партнерами университета,

– финансовая прозрачность образовательной, научной и хозяйственной деятельности,

– развитие образовательной и научной деятельности на принципе социальной ответственности,

– обеспечение высокого качества оказываемых услуг и соответствие их мировым стандартам,

– постоянный поиск путей повышения конкурентоспособности и эффективности оказываемых услуг,

– уважительное и бережное отношение к человеку,

– поддержка и развитие лучших традиций университета,

– приверженность современным мировым стандартам корпоративного управления.

Структура Кодекса деловой этики, этого основополагающего для корпоративного управления документа, может состоять из следующих разделов (см. прил. 2):

1) корпоративные ценности университета;

2) общие положения;

3) взаимоотношения в университете;

4) взаимоотношения с органами власти, партнерами, иными юридическими и физическими лицами;

5) соблюдение правил деловой этики в университете;

6) обеспечение действия правил, установленных Кодексом.

Ученый совет университета утверждает, вносит в Кодекс изменения и дополнения, а также определяет основные направления его реализации. Должностным лицам и другим работникам университета обеспечивается возможность изучения и соблюдения в профессиональной деятельности настоящего Кодекса. Текст его размещается на интернер-сайте университета и находится во всех подразделениях университета в виде отдельного издания. Информация о выполнении его положений раскрывается в годовом отчете ректората университета.

ЛВГНБ

ЭР03239

4.3. Оптимизация информационной системы и организационной структуры управления корпоративными отношениями

В процессе управления, где бы он ни протекал, совершается некоторое множество возможных действий. В результате действий ограничивается неопределенность и, стало быть, порождается определенное количество информации. Выбор как акт управления может быть случайным или целенаправленным. Последний обычно называют принятием решения, хотя его последствия могут быть случайными в смысле соответствия поставленным целям. Чтобы осуществить правильный выбор целей и средств их достижения, процесс принятия решения должен питаться сигналами, содержащими корпоративную информацию, необходимую для обоснования принятия решения. Такая информация может быть получена посредством обратной связи.

Преобразование информации обратной связи в информацию управляющих решений составляет значимую часть процесса управления. Поэтому информация относится к корпоративному управлению как ***объект*** преобразования к ***процессу*** преобразования. Исходная информация обратной связи в ряде случаев однозначно предопределяет оптимальное решение при заданной цели. Гораздо реже она предопределяет цель, достижение которой желательно. Практически же исходная информация всегда оставляет некоторую степень неопределенности, которая может быть устранена лишь решением и ответственностью лица, наделенного соответствующими полномочиями.

Рассмотрим простейшую систему управления (рис. 17). Управляемый объект **E** (институт, факультет, филиал, др.) подвергается внешним воздействиям **F**, преобразуя их в выходную реакцию **R**. Пусть, например, **E** – институт, призванный готовить специалистов. Под воздействием **F** будем понимать только возмущения, нарушения нормального состояния учебного процесса.

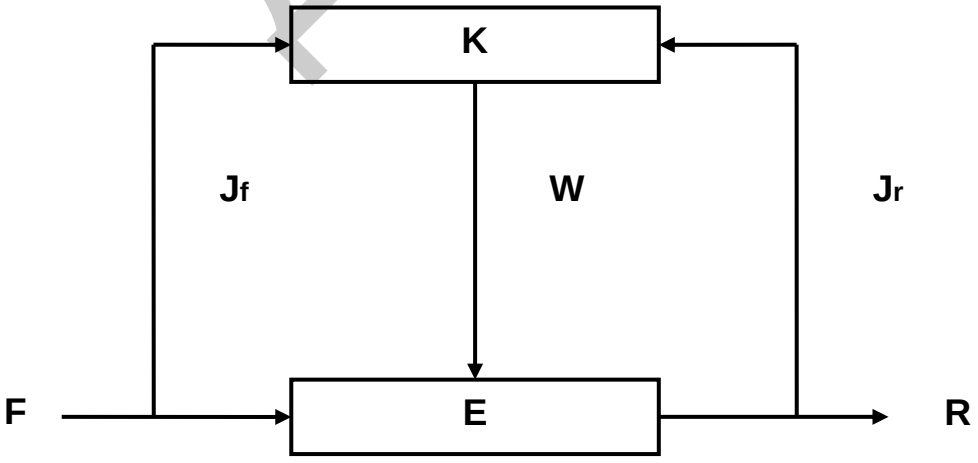


Рис. 17. Схема управления с использованием обратной связи

ДВГНБ

Под воздействием возмущений в последовательности выходных реакций **R**, характеризующих поведение системы, могут возникать отклонения, препятствующие эффективной работе института. От органа управления (ректората) к управляемому объекту (институту) поступают управляющие команды **W**, а по каналам обратной связи на входы органа управления (ректората) подается информация обратной связи: об отклонениях $\mathbf{J_r}$ и возмущениях $\mathbf{J_f}$. Разнообразие этих потоков информации можно охарактеризовать энтропией – **H(F)**, **H(W)**, **H(R)**. Кроме того, необходимо предположить наличие зависимости между ними. Например, если **F** принимает значение $\mathbf{F_i}$, то разнообразие возможных команд **W** будет ограничено только частью вариантов, возможных и при других условиях. Подобные взаимосвязи можно измерить условными энтропиями $\mathbf{H_w(R)}$, $\mathbf{H_f(R)}$, $\mathbf{H_f(W)}$ и т.д.

На основании этой интерпретации процесса управления был сформулирован ***закон необходимого разнообразия*** [69]. При ряде допущений его можно выразить в следующей записи:

$$\mathbf{H(R)_{min} = H(F) – H(W)}, \qquad (10)$$

где $\mathbf{H(R)_{min}}$ – энтропия поведения управляемого объекта, которую орган управления стремится минимизировать; **H(F)** – мера разнообразия возмущающих воздействий и **H(W)** – мера разнообразия управляющих команд, характеризующих сложность (разнообразие) органа управления. Не вдаваясь в глубину теоретических рассуждений, можно констатировать: эта формула показывает, что ***ограничение разнообразия в поведении управляемого объекта (института) достигается только за счет увеличения разнообразия управляющих команд органа управления (ректората).*** Чтобы достигнуть минимума разнообразия выходных реакций (результатов деятельности) системы ректорат – институт, управляющий орган (ректорат) должен быть способен к выработке определенного минимума команд и стимулов. Если его мощность ниже этого минимума, он не способен обеспечить полное управление. Если выше, то может быть ограничена самостоятельность в принятии решений управляемого объекта (института, факультета и др.).

Принцип необходимого разнообразия имеет большое значение для разработки оптимальной структуры системы корпоративного управления. Он требует, чтобы при этом принимались во внимание объемы потоков информации и пропускная способность элементов (людей, машин), из которых строится система управления. Если орган управления (ректорат) при сохранении разумных размеров не обладает необходимым разнообразием, то следует развивать иерархическую структуру, передавая принятие определенных решений на нижние уровни (институты, факультеты) и не допуская, чтобы они превращались в передаточные инстанции. При

ЭР03239

возрастании сложности университетского организма его система управления должна подчиняться закону необходимого разнообразия. Это и достигается расширением самостоятельности структурных подразделений (институтов, факультетов), уменьшением числа централизованно планируемых, учетных и контрольных показателей и т. д.

В то же время существует минимум информации на входе органа управления (ректората), необходимый для достижения эффективного минимума разнообразия управляющих команд. Иначе говоря, существует минимум информации, необходимый для функционирования органа управления (ректората). Отыскание минимума информации, обеспечивающего эффективное управление, одна из важнейших задач построения системы информации в корпоративном управлении образовательным процессом.

Организационная структура университета должна соответствовать стратегии его развития. Университет работает, растет, развивается. Наряду с бюджетным финансированием привлекается капитал на внутреннем и внешнем рынках, решаются проблемы технического перевооружения учебно-материальной базы. На первый взгляд все хорошо, показатели в норме, морально – психологический климат здоровый. Но рост может и приостановиться, нависнет угроза спада отдельных показателей (например, в результате формирования вертикально интегрированного университетского комплекса путем присоединения техникумов железнодорожного транспорта резко уменьшается процент остепененности профессорско-преподавательского состава). Причиной этого может явиться несоответствие структуры управления в университете его масштабам, организации, функциональной наполненности и др. Следовательно, приходит время заниматься переустройством схемы деятельности университета, совершенствованием структуры его управления.

Принято различать несколько структур корпоративного управления: линейная, линейно-функциональная, дивизиональная, матричная (функционально-проектная), структуры образовательных корпораций, холдингов, консорциумов, конгломератов [70].

Традиционными структурами корпоративного управления являются ***структуры линейно–функционального типа***. Они сыграли и играют большую роль в формировании мощных вертикально интегрированных организаций. Часть их превратилась в огромные корпорации, охватывающие весь производственный цикл. Однако вертикальный рост, ограничивающий развитие горизонтальных (функциональных) связей и создающий необычайно длинную цепь команд, может привести к потере управляемости такими организациями. Рыночные условия требуют так организовать управление линейными предприятиями, чтобы компания могла гибко ориентироваться на потребности рынка, рационально использовать ресурсы.

ЭР03239

Процесс реорганизации университета в университетский комплекс, принятие новых организационных форм построения транспортного образования, его структуры, требует единства структурных особенностей организации и методов управления в различных сферах управленческой деятельности вуза: учебно-методической, научно-исследовательской, эстетической, связям с производством (работодателями) и органами власти, др.

При реорганизации университета путем присоединения к нему учебных заведений среднего профессионального образования происходит значительное усложнение его организационной структуры, связей с производством. Ставятся задачи научного и кадрового обеспечения величественных транспортных инвестиционных проектов на Дальнем Востоке России. При этом должны быть соблюдены демократические принципы, так свойственные высшей школе. В этой связи повышается роль корпоративного управления университетским комплексом.

ДВГНБ

5. РАЗВИТИЕ КОРПОРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ В ТРАНСПОРТНОМ ОБРАЗОВАНИИ

5.1. Линейно-функциональные схемы корпоративного управления

В высших учебных заведениях действует, как правило, линейно – функциональная структура корпоративного управления. Её линейная часть представлена следующим образом: ректорат – институт (факультет) – кафедра, и (или): ректорат – управление – отдел – сектор. Функциональная часть структуры определяется тем, что управленческий аппарат специализирован по функциям менеджмента. Ректору подчиняются функциональные руководители (проректоры) по учебной, научно-исследовательской, воспитательной, экономической, хозяйственной работе, информатизации и

ЭР03239

др., а также руководители управлений (отделов) кадров, финансирования, планирования, гражданской обороны и чрезвычайных ситуаций и др. На рис. 18 изображена линейно-функциональная схема управления, где (——) – линейное оперативное управление, (– – –) – функциональное управление по направлению; ПУР, ПНР, ПВР, ПЭР и т. д. – проректоры по учебной, научной, воспитательной, экономической и др. работе.

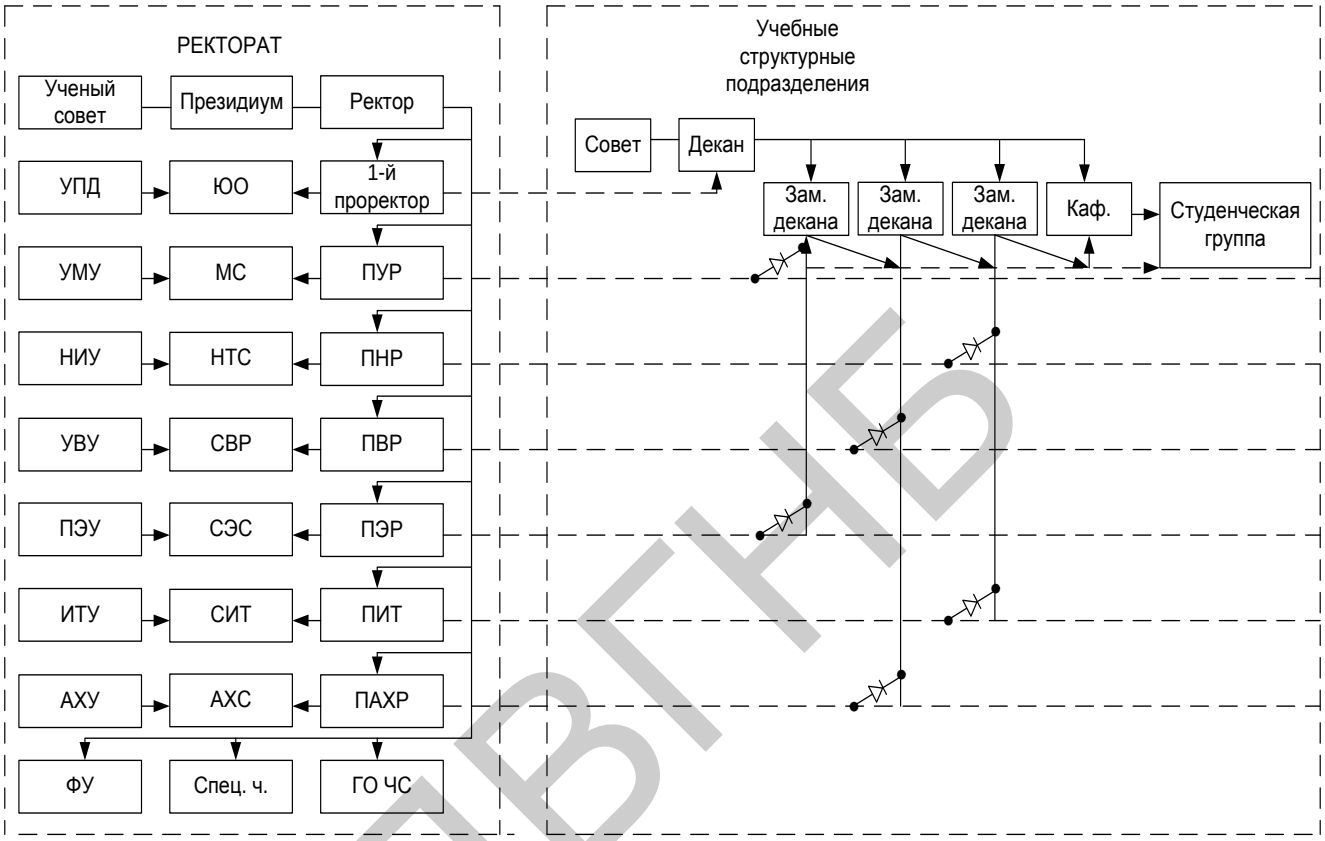


Рис. 18. Схема корпоративного управления университетом

Функциональная структура позволяет линейным руководителям (деканам, директорам) большую часть своего времени посвятить решению задач подготовки специалистов, формированию студенческого коллектива, повышению научно-педагогической квалификации профессорско-преподавательского состава, делегируя часть полномочий своим заместителям по функциональным направлениям, каждый из которых взаимодействует с соответствующим проректором. Линейно-функциональную структуру управления, аналогичную головному вузу, имеют периферийные институты – филиалы университета.

Корпоративный характер управления учебно-методической, научно-исследовательской и производственно-хозяйственной деятельностью определяется наличием советов: главного ученого совета университета, советов учебно-научных подразделений, советов по функциональным направлениям деятельности, а также конференций и собраний трудовых и

ПВГНБ

студенческих коллективов. Эти коллективные представительские органы управления дают возможность корпоративного принятия решений по самым актуальным вопросам деятельности университетского комплекса.

5.2. Вертикально интегрированные структуры в университетском комплексе (дивизиональные схемы корпоративного управления)

На основе программы структурно-институциональных преобразований в системе высшего профессионального образования в России, а также мирового опыта интеграцию транспортного образования можно осуществлять путем объединения транспортных учебных заведений. Один из механизмов может быть реализован в процессе создания вертикально интегрированной структуры при объединении вокруг транспортных вузов учебных заведений различного уровня. На рис. 19 представлена схема такого университетского комплекса, где: ОСО – общее среднее образование, НПО и ССО – начальное профессиональное и среднее специальное образование.



Рис. 19. Вертикально интегрированный университетский комплекс

Объединение может быть корпоративным, ассоциативным с сохранением прав юридического лица у субъектов комплекса или полным с включением субъектов комплекса в состав университета. Такая форма интеграции может осуществляться в границах федеральных округов (регионов) и в рамках, как правило, одной транспортной отрасли (железнодорожной, водной, авиации).

В настоящее время на базе ДВГУПС и МГУ им. адм. Г. И. Невельского сформированы вертикально интегрированные отраслевые образовательные комплексы. Они включают в себя учреждения общего (лицеи) и начального профобразования, средние специальные учебные заведения транспорта, филиалы университетов, расположенные на территории округа.

ДВГУПС

ЭР03239

В общей структуре подготовки кадров просматривается следующая схема. Общеобразовательные средние школы, ПТУ – это база подготовки квалифицированных рабочих кадров, а также формирования контингента студентов вузов, колледжей, техникумов. Неполное высшее образование будет иметь продолжение: на основе конкурсного отбора – на уровень бакалавриата или реализацию программы профессиональной подготовки специалистов с неполным высшим образованием (рис. 20). Бакалавриат также может иметь продолжение: дипломированный специалист (один год), магистр по направлению (два года).

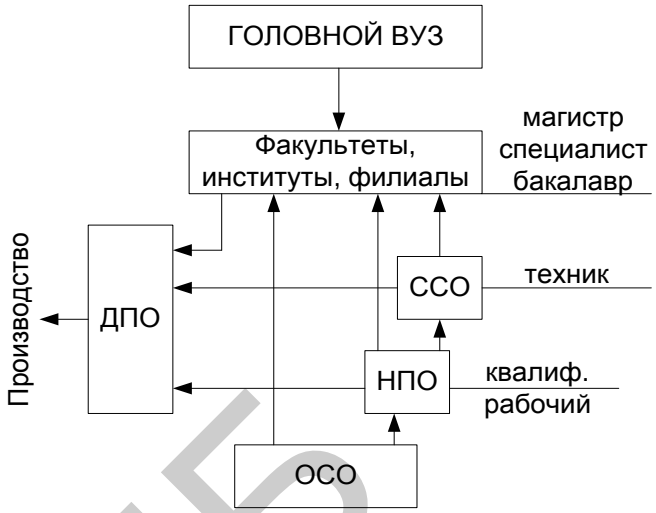


Рис. 20. Общая структура подготовки кадров

Переподготовка (подготовка к рабочему месту на производстве) как специалиста с неполным высшим образованием, так и бакалавра, а также дипломированного специалиста может быть осуществлена через освоение программы профессиональной переподготовки дополнительного профессионального образования.

Таким образом, осуществлять вертикальную интеграцию транспортного образования в крупные университетские образовательные комплексы целесообразно на основе объединения образовательных учреждений, реализующих программы общего среднего, начального, среднего, высшего, послевузовского и дополнительного профессионального образования. Это позволяет наиболее эффективно использовать научно-педагогический потенциал, учебно-материальную базу субъектов комплекса, обеспечивать преемственность всех уровней образования на основе инновационных образовательных технологий, общих подходов к оценке качества, инструментов социального развития и воспитания, сформировать в рамках университетских комплексов стройную систему непрерывного профессионального образования и подготовки специалистов для транспортной отрасли. Такая система будет иметь так называемую «безотходную», без «тупиковых траекторий», образовательную технологию, когда студент, будучи не в состоянии освоить образовательную программу одного уровня, не отчисляется, а может быть переведен на другую образовательную программу в том же образовательном учреждении. В этом случае снижаются затраты на подготовку кадров транспортной отрасли, знания которых востребованы обществом, производством.

РИВГНБ

В результате вертикальной интеграции значительные изменения могут произойти в начальном и среднем профессиональном образовании. Часть программ среднего профессионального образования может быть переведена в статус прикладного бакалавриата, который будет более специализирован, нацелен на освоение конкретных компетенций с одновременной возможностью получения фундаментальных знаний. На базе учреждений начального и среднего профессионального образования, включенных в университетские комплексы, могут реализовываться наряду с обычными программами профессионального образования программы повышения квалификации и переподготовки рабочих и специалистов. Тогда часть образовательных и социальных функций учреждений начального профессионального образования, включенных в университетский комплекс, может быть передана общеобразовательной школе.

Массовый бакалавриат, внедряемый в систему высшего профессионального образования в соответствии с принятием Россией Болонской Декларации, в вертикально интегрированной структуре транспортного образования будет обеспечивать обучающимся освоение самого широкого набора компетенций: от фундаментальных знаний и методов исследований до прикладных умений, позволяющих быть конкурентоспособными на рынке труда. Укрупнение направлений подготовки бакалавров не будет противоречить специалитету, а будет сочетаться с широким простором для инициативы учебных заведений и самих студентов. Последнее обусловлено планами создания федерального образовательного стандарта подготовки бакалавра в соответствии с государственной программой «Образование и развитие инновационной экономики: внедрение современной модели образования в 2009–2012 годах», которым будет регламентироваться около 50 % учебного плана. Образовательные учреждения при этом будут определять содержание 20 % учебных планов, а доля самостоятельно выбираемых студентами курсов превысит 30 %.

Если развитие университета проходит по сценарию, когда он преобразуется в университетский комплекс путем присоединения к нему учреждений среднего общего и среднего профессионального образования, да к тому же расположенных в региональных муниципальных образованиях (не на территории, где расположен головной вуз), то линейно – функциональный скелет в какой-то мере становится тесен. Это обусловлено тем, что стратегия развития вуза предусматривает экспансию в регионы, на новые рынки, новые целевые сегменты.

Региональные учебные подразделения СПО, объединившись с уже действующими филиалами университета, получают статус институтов без прав юридического лица (прил. 3). Они имеют свои линейно-функциональные структуры управления (ЛФСУ), свои специфические региональные задачи. В этом случае можно применять элементы дивизиональных форм корпора-

ЭР03239

тивного управления, На рис. 21 ХТЖТ, СахИЖТ, ЮЯИЖТ, БАМИЖТ, АмИЖТ, ПримИЖТ – региональные институты ДВГУПС.

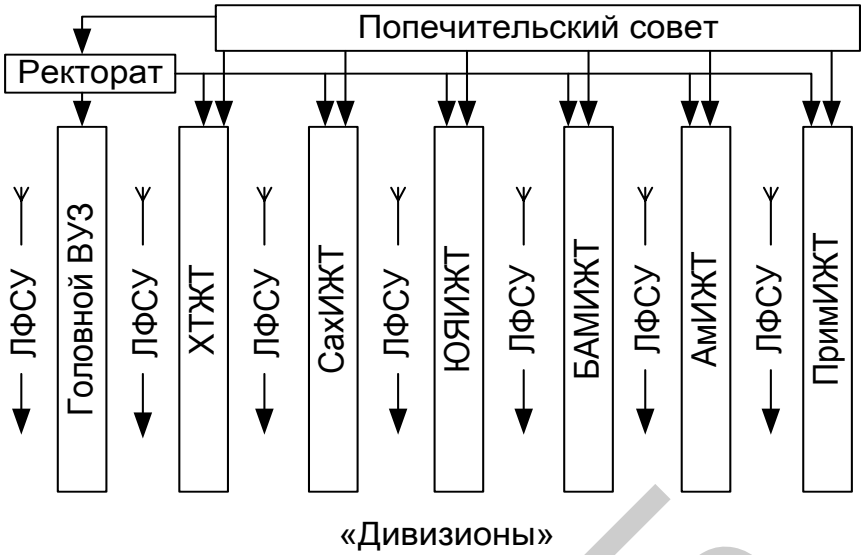


Рис. 21. Дивизиональная схема корпоративного управления

При дивизиональном построении управления учреждение делится на составные части, каждая из которых имеет законченный цикл от формирования контингента студентов до их выпуска, обособленную учебно-материальную базу (например, головной вуз, ХТЖТ, АмИЖТ, БАМИЖТ, СахИЖТ, ПримИЖТ, ЮЯИЖТ). Более низкие структуры управления могут быть построены как на функциональной, так и линейной основе. Соответственно, руководитель подразделения самостоятельно выстраивает структуру и контролирует работу руководителей низших звеньев управления.

5.3. Управление инновационными и научно-исследовательскими программами (матричные схемы корпоративного управления)

Если деятельность университета связана со сложными наукоемкими проектами, которые реализуются в ограниченные сроки, можно рекомендовать матричную схему управления.

Матричные структуры, как правило, носят временный характер и могут легко менять форму в зависимости от задач и условий. Они включают в себя такие элементы, как управление по проекту, временные целевые группы, постоянные комплексные группы и т.д. В матричной организации обычно выделяются функциональная и проектная части. Главной задачей руководителей является поддержание баланса между этими двумя структурами.

ДВГУПС

ЭР03239

Матричная структура является сложной при ее создании и при управлении ею. Коллектив структурируется по осуществляемым проектам и функциям менеджмента. Структура формируется путем распределения сотрудников функциональных отделов по направлениям проектов, и группы сотрудников одного функционального отдела могут быть мало связанными друг с другом. Отличительная черта матричного подхода – двойное подчинение подразделений и персонала. С одной стороны, они находятся в рамках нормального линейного или функционального подчинения, с другой – подотчетны «горизонтальным», проектным или продуктовым руководителям.

Функциональные руководители осуществляют методическое руководство, контролируют сроки выполнения работ, разрешают возникшие по ходу выполнения работ профессиональные проблемы. Руководители проектов координируют деятельность групп, следят за стыковкой графиков работ, достаточностью ресурсов на их выполнение, контролируют промежуточные итоги.

На рис. 22 представлена схема матричной структуры управления, применявшаяся на первом этапе реализации ИОП ДВГУПС. Согласно схеме производственную сторону дела (качество выполняемых работ) обеспечивали линейные руководители (управленческие структурные подразделения ДВГУПС), административную (что сделано) – программные (руководители проектов).

По каждому из 5 проектов ИОП были созданы целевые группы, являющиеся, по сути, междисциплинарными. Предлагаемые к реализации инновационные образовательные, научно-исследовательские, научно-производственные проекты построены, с одной стороны, на результатах многолетних исследований, с другой – на оцениваемом предварительно заказе потребителя. В связи с этим, началом реализации ИОП является уточнение запросов потребителей при использовании ранее проведенных исследований. Техническое задание под поставленные задачи разрабатывалось с указанием этапов их решения, требованиями к качеству продукта на каждом этапе, ресурсного обеспечения.

Организационный механизм реализации инновационной образовательной программы был выстроен на основе принципов стратегического планирования с постановкой системы целевых ориентиров на близкую и отдаленную перспективу. Планировалось, что созданный Попечительский Совет (примерное положение см. в прил. 4), осуществляет взаимодействие с партнерами по программе, а этапность программы, контроль реализации целей и задач выполняет Совет по инновациям, созданный дополнительно при руководителе ИОП.

ДВГУПС

ЭР03239



Рис. 22. Матричная схема корпоративного управления

Оперативное управление реализацией программы осуществляла Дирекция, в составе которой были созданы аналитический, организационно-методический отделы. В связи с постоянным расширением функций сотрудников Дирекции в дальнейшем была произведена реорганизация ее структуры: созданы отдел мониторинга, секторы ресурсного обеспечения, информационного сопровождения, программного и методического обеспечения. Согласно утвержденному Положению Дирекция распределяла обязанности между участниками ИОП, планировала трудовые, материальные и финансовые ресурсы, включая привлечение средств партнеров, а также выполняла часть контрольных функций по качеству и срокам реализации программы.

К процессу реализации программы привлекались структурные подразделения университета, курирующие учебную и научную деятельность, в том числе: учебно-методическое управление, управление подготовки научных кадров, отдел охраны промышленной собственности, координационный центр научной подготовки студентов и т.д. Для выполнения специальных функций в управлении проектами ИОП на основе существующих планово-экономических и хозяйственных служб были сформированы рабочие группы по организации закупок, финансовому планированию, бухгалтерскому учету и внутреннему аудиту программы.

Функции корпоративного управления фактически выполняли Совет по инновациям, конкурсная и экспертные комиссии.

ЭР03239

Матричная структура позволяет более эффективно разделить функции мозговых центров (функциональных руководителей) и организаторов (руководителей проектов). В то же время реализация такой структуры управления требует управленческой культуры, доверительных отношений в коллективе.

5.4. Интеграция транспортного образования, науки и производства

Единение образования, науки и производства, являясь одним из ключевых системных изменений на всех уровнях образования, есть важнейшая задача приоритетного национального проекта «Образование». Наряду с обновлением организационно-экономических механизмов системы образования, обеспечения ее соответствия перспективным тенденциям экономического развития и общественным потребностям транспортное образование должно иметь практическую ориентацию на отрасль, ее инвестиционную привлекательность. В этой связи следует напомнить: вовлечение студентов и преподавателей транспортных вузов в фундаментальные и прикладные исследования – это важнейший ресурс и инструмент освоения студентами компетентностей поиска, анализа, освоения и обновления знаний. Кроме того, последнее позволяет придать импульс развитию известным во всем мире российским транспортным научным школам, развернуть систему исследований нового качественного уровня, ориентированную на потребности инновационной экономики знаний. Актуальным является расширение участия работодателей на всех этапах научно-образовательного процесса.

В идеальном плане инновационный университетский комплекс, интегрирующий науку, образование и производство должен состоять из шести блоков – компонентов (рис. 23): образовательного, инновационного, научно-исследовательского, социокультурного, информационно-технологического и производственного.

Каждый из шести компонентов, имея две составляющие – внутреннюю часть комплекса (А на рис. 24) и внешнюю (Б на рис. 24), есть суть интеграции науки, образования и производства, трансформации вуза в университетский научно-инновационный комплекс (УНИК). Включение инновационного блока в качестве компонентов университетского комплекса подчеркивает значимость интегрированной структуры и определяет институциональные возможности для развития инновационной деятельности как непосредственно в высшей школе, так и во внешней среде. В то же время именно инновационный блок обеспечивает интеграцию различных блоков между собой и, тем самым, единство университетского комплекса как такового.

ЭР03239

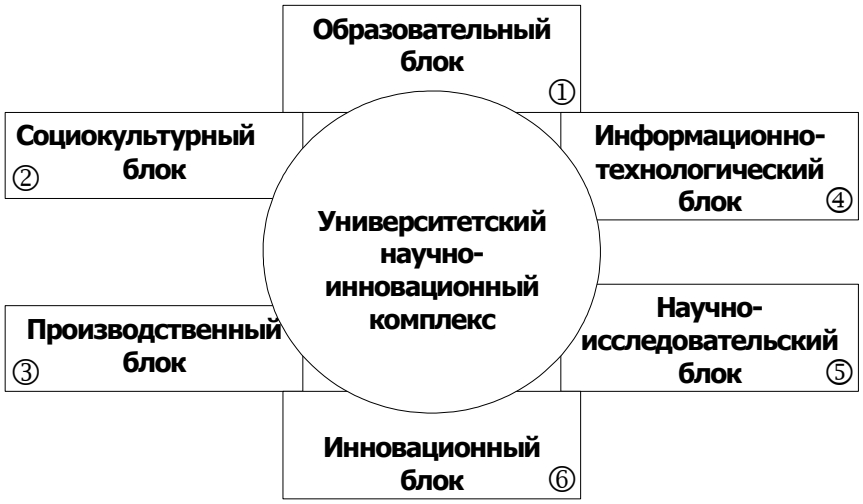


Рис. 23. Компоненты университетского научно-инновационного комплекса



Рис. 24. Модель УНИК транспорта «Дальневосточный государственный университет путей сообщения»

На наш взгляд, в обеспечении единства научно-образовательного процесса и транспортного производства важную роль могут сыграть учебно-научно-производственные объединения (УНПО), научно-образовательные центры (НОЦ), региональные инновационные центры образования, науки и транспортного производства (РИЦОНП).

УНПО создаются совместными решениями ученых советов вузов и технико-экономических советов транспортных предприятий. Определенный

ЭР03239

положительный опыт создания и функционирования УНПО «университет – дорога» накоплен в ДВГУПС. Работа такого объединения на общественных (ассоциативных) началах была организована в результате выполнения плана творческого сотрудничества между Дальневосточной железной дорогой и Хабаровским институтом инженеров железнодорожного транспорта (ныне ДВГУПС).

В учебно-научно-производственном объединении «университет – транспортное предприятие» (рис. 25) можно решать комплексные проблемы образования, науки и инновационного развития транспортного производства, в том числе:

- формирование заказа на целевую подготовку и повышение квалификации специалистов, и его реализацию;
- согласование образовательных программ подготовки, переподготовки и повышения квалификации кадров;
- формирование заказа на выполнение научных исследований и его реализацию;
- развитие и укрепление учебно-материальной базы университетов в соответствии с современными требованиями и мировым уровнем;
- организация совместной работы по внедрению результатов научных исследований в транспортное производство, инноваций в его инфраструктуру и технологии;
- создание на базе инфраструктуры университетов и их периферийных подразделений (филиалов) совместно с администрациями субъектов РФ, предприятиями транспорта и смежных отраслей промышленности ***инновационных центров образования науки и производства***;
- разработка и реализация совместно с транспортными предприятиями междисциплинарных образовательных программ, транспортных технологий на стыке взаимодействия различных видов транспорта в системе интер- и мультимодальных перевозок, логистики;
- осуществление непрерывной практической подготовки студентов;
- разработка и применение единой сквозной технологии перевозки больших объемов экспортных, импортных и транзитных грузов.



Рис. 25. Сотрудничество вузов
и предприятий транспорта в рамках УНПО

ЭР03239

Схема корпоративного взаимодействия с академической наукой, научно-исследовательскими институтами Дальневосточного отделения Российской академии наук (ДВО РАН) в рамках университетского комплекса показана на рис. 26. Основные элементы этой схемы – научно-образовательные центры и инновационные внедренческие центры (ИВЦ). Основными задачами НОЦ и ИВЦ является обеспечение единства учебного и научно-производственного процессов. Их функционирование способствует:

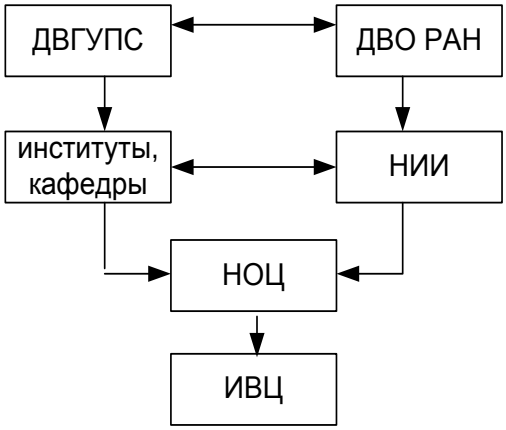


Рис. 26. Схема корпоративного взаимодействия с академической наукой в рамках университетского комплекса

- участию студентов в разработках, выполняемых в совместных научно-исследовательских лабораториях, группах, в том числе по инновационным проектам;
- широкому совмещению педагогической деятельности, экспертной и производственной практики;
- усилению практической направленности подготовки, переподготовки и повышения квалификации с учетом отраслевых задач;
- внедрению результатов научных исследований, экспертных и опытно-конструкторских работ в лекционные курсы, практические, лабораторные занятия;
- привлечению к участию в учебно-образовательном процессе специалистов высшей квалификации научных учреждений, руководителей производства, высококвалифицированных специалистов предприятий города и др.

Научно-образовательные центры являются очень важными звеньями внедрения передовых научных идей в образовательные программы, вовлечения студентов и преподавателей в фундаментальные и прикладные научные исследования, оказывающие большое влияние на развитие транспортной системы региона, да и страны. НОЦ должны стать генераторами научных идей и инновационных решений, главным образом на стыке наук и транспортных технологий. Внедренческий аспект научных проработок в области транспортной техники и технологий может осуществляться в бизнес инкубаторах, на площадках инновационных внедренческих центров, расположенных, как правило, на линейных предприятиях и филиалах университетов, силами магистрантов, аспирантов, докторантов и специалистов производства.

Студенты, освоившие инновационные образовательные программы, будут способны решать самые сложные задачи развития транспорта в регионе, богатом не только природными ресурсами, но и экстремальными природно-климатическими условиями, демографическими проблемами.

ЭР03239

Интеграция транспортных учебных заведений, организаций науки и предприятий транспорта может проходить на ассоциативной основе, с ***сохранением прав юридических*** лиц – субъектов комплекса. Проект Положения о таком объединении приведен в прил. 5.

5.5. Горизонтальная интеграция транспортного образования

Интеграция транспортного образования может осуществляться и по горизонтали. Имеется в виду создание региональных систем транспортного профессионального образования на основе интеграции (объединения) различных транспортных вузов, действующих на территориях регионов (федеральных округов), а также других вузов, реализующих профессиональные образовательные программы транспортной направленности, в образовательные государственные конгломераты (корпорации, союзы, ассоциации) с корпоративным управлением деятельности образовательных учреждений (прил. 6).

В Дальневосточном федеральном округе, например, действуют два крупных транспортных университета ДВГУПС и МГУ им. адм. Г. И. Невельского. Кроме того, в ряде других университетов имеются учебно-научные подразделения транспортной направленности. При объединении в корпоративный союз, в рамках такого регионального корпоративного университетского комплекса, можно было бы организовать подготовку универсальных специалистов для транспорта. Принципы совместных действий такого сотрудничества могут быть утверждены Меморандумом о творческом сотрудничестве.

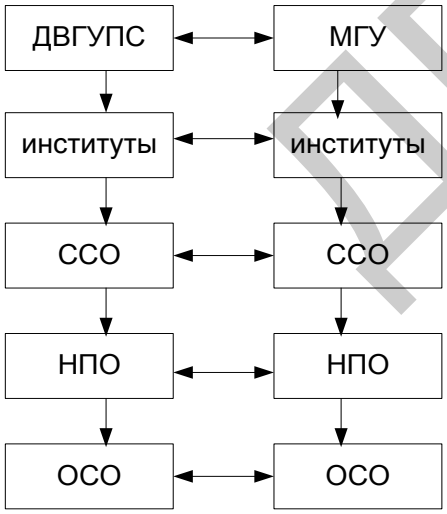


Рис. 27. Схема горизонтальной интеграции двух транспортных университетов (ССО, НПО – уровни среднего специального и начального профессионального образования, ОСО – общее среднее образование)

На рис. 27 показана схема горизонтальной интеграции двух транспортных университетов, каждый из которых представляет собой вертикально интегрированный университетский комплекс.

Назовем горизонтально интегрированный образовательный конгломерат из двух университетов «Дальневосточный транспортный образовательный союз» (ДВТОС). Корпоративное управление таким комплексом может осуществляться по схеме, изображенной на рис. 28. Внутри ДВТОСа может иметь место горизонтальная интеграция деятельности факультетов (институтов), кафедр, других учебных подразделений.

ДВГУПС

ЭР03239

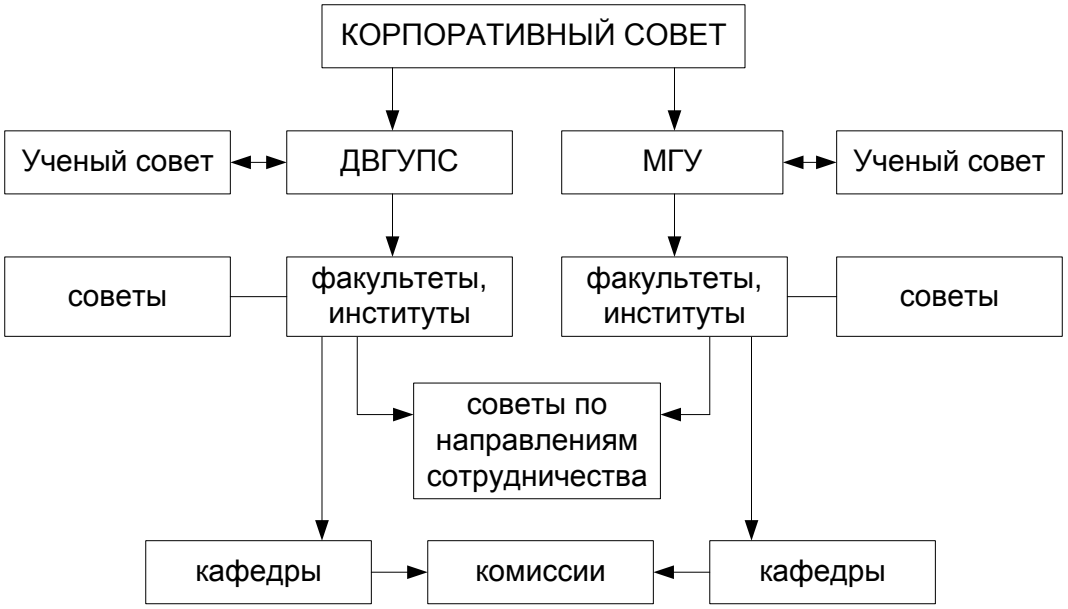


Рис. 28. Корпоративное управление горизонтально интегрированным образовательным транспортным комплексом

В структуре горизонтально интегрированного транспортного образовательного комплекса «МГУ им адм. Г. И. Невельского – ДВГУПС» можно предложить схему корпоративного сотрудничества вузов и предприятий транспорта в рамках УНПО (рис. 29).

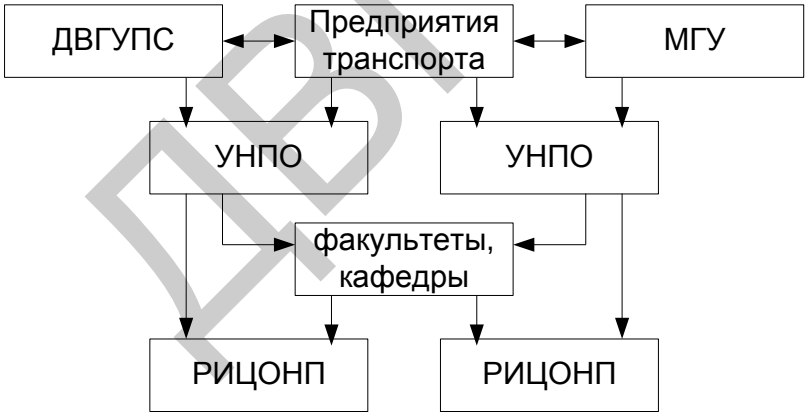


Рис. 29. Схема корпоративного сотрудничества вузов и предприятий транспорта в рамках УНПО

Важным звеном этой схемы являются региональные инновационные центры образования, науки и производства (РИЦОНП), создаваемые на базе филиалов университетов и линейных предприятий транспорта.

На рис. 30 показана схема горизонтального взаимодействия университетов с академической наукой, научно-исследовательскими институтами Дальневосточного отделения Российской академии наук (ДВО РАН). Основными элементами этой схемы являются научно-образовательные цен-

ЭР03239

ДВГНБ

тры (НОЦ) и инновационные внедренческие центры (ИВЦ). НОЦ играют важную роль во внедрении передовых научных идей в образовательные программы, вовлечении студентов и преподавателей в фундаментальные и прикладные научные исследования, оказывающих большое влияние на развитие транспортной системы региона, да и страны.

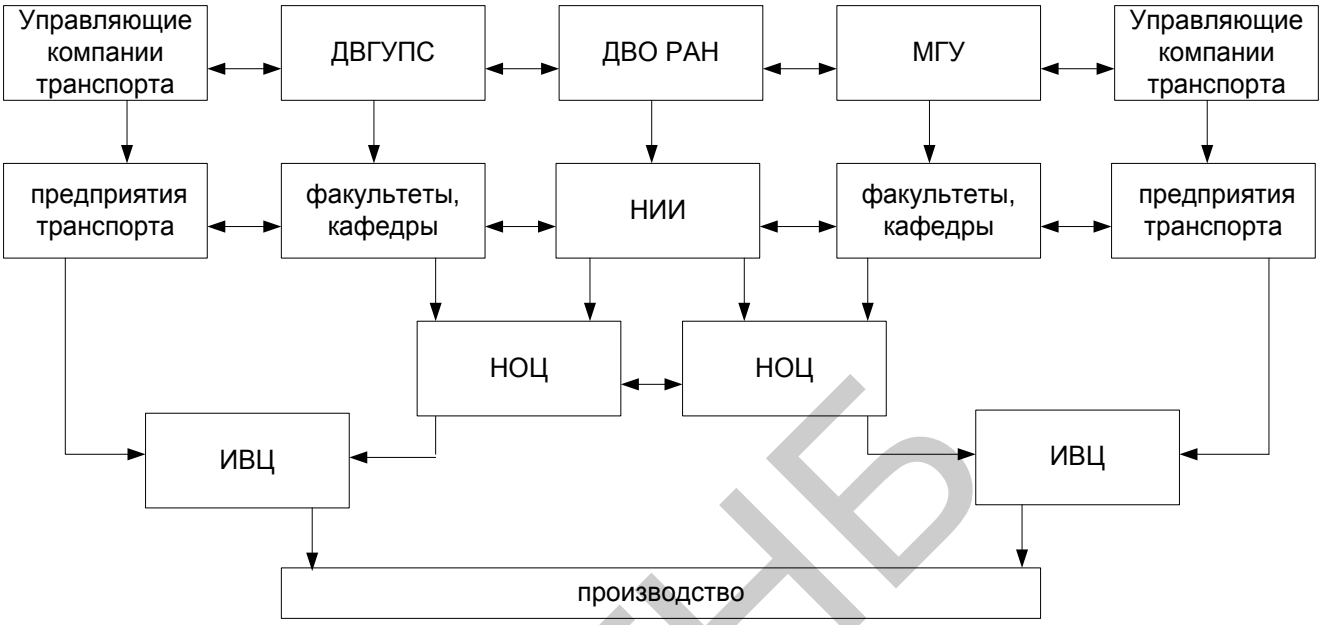


Рис. 30. Схема взаимодействия университетов с академической наукой

Во многих странах вузы приступили к радикальным преобразованиям, стремясь соответствовать новым требованиям, которые предъявляются к образованию, и задачам, возникающим в условиях конкуренции (имеет место этот процесс и в нашей стране). Главная цель – повышение роли образования и науки в процессах развития экономики и социальной сферы. В то же время такие преобразования способствуют институциональной гибкости и усилению адаптивного потенциала вузов и программ высшей школы. Эти реформы носят всеобъемлющий характер и затрагивают предлагаемые образовательные программы, академическую и организационную структуры, педагогические процессы и технологии. Новые образовательные технологии используются и в качестве административных средств – для повышения действенности и экономической эффективности процедур управления академической деятельностью.

В результате российских преобразований основными структурными элементами системы высшего образования станут учебные учреждения (организации), среди которых будут выделяться (см. проект Государственной программы «Образование и развитие инновационной экономики: внедрение современной модели образования в 2009–2012 годы»):

- сеть вузов мирового уровня, ***интегрирующих*** передовые научные исследования и образовательные программы, решающих геополитиче-

ЭР03239

ДВГНБ

ские, кадровые и исследовательские задачи общенациональных инвестиционных проектов («федеральные университеты»);

- сеть вузов, реализующих ***интегрированные*** инновационные программы и научно-исследовательские проекты, решающих кадровые и исследовательские задачи инновационной экономики по наиболее приоритетным направлениям развития науки и техники на основе ***интеграции*** образовательной, научной и производственной деятельности, поддерживаемые на конкурсной основе («национальные исследовательские университеты»);
- университеты регионального значения, реализующие многопрофильные программы для кадрового обеспечения социально-экономического развития субъектов Российской Федерации;
- институты, реализующие, главным образом, программы бакалавриата (в том числе – прикладного).

В этой связи поставленная цель горизонтальной интеграции транспортного образования в Дальневосточном федеральном округе на базе двух крупных транспортных университетов ДВГУПС и МГУ им. адм. Г. И. Невельского [71] и претворение ее в жизнь – путь к созданию мощного корпоративного университета транспортной отрасли и вхождения его в ряд вузов, которые будут названы национальными исследовательскими или федеральными университетами.

Наряду с амбициозностью поставленной задачи, проект горизонтальной интеграции транспортного образования в регионе может иметь и масштабное влияние на инновационное развитие самих вузов – субъектов интеграции, транспортной отрасли, транспортного обслуживания развивающейся экономики Дальнего Востока – региона, богатого природными ресурсами, инновационное развитие всей системы профессионального образования.

5.6. Международная интеграция транспортного образования

В соответствии с задачами федеральной целевой программы развития образования (ФЦПРО) российская система образования интенсивно взаимодействует с мировой. Практикуется:

- регулярное участие в международных сопоставительных исследованиях, анализ и активное использование лучших мировых разработок в области технологий и содержания образования;
- увеличение импорта и экспорта образовательных услуг;
- привлечение российскими университетами научно-исследовательских кадров из-за рубежа;
- деятельность российских преподавателей и ученых в университетах – партнерах за рубежом, академические обмены.

ЭР03239

ДВГУПС

Многое из запланированного ФЦПРО вузами ДФО реализуется.

В соответствии с планами и целями государственной политики России на Дальнем Востоке ДВГУПС ведет активную работу с представителями мирового сообщества (рис. 31). Лицензированные бакалаврские и магистерские образовательные программы дали возможность вузу войти в международную образовательную систему, сложившуюся в странах АТР (КНР, США, Республика Корея, Япония). Так называемый экспорт образовательных услуг стал определенной частью внебюджетных поступлений в университет. Реализуются международные образовательные программы и программы академических обменов с вузами США, Республики Корея, КНР. Вуз обогатился опытом этих стран в области подготовки специалистов по бизнес – администрированию, логистике, производственному менеджменту, другим направлениям, по которым в нашей стране ранее были определенные пробелы.

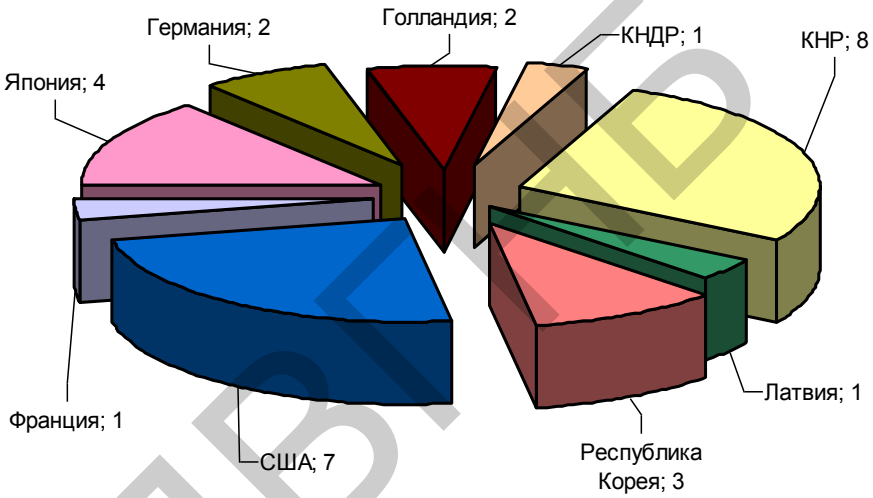


Рис. 31. Международные партнеры ДВГУПС
(количество по странам, 2007 г.)

Взаимовыгодное сотрудничество стран Азиатско-Тихоокеанского региона благотворно влияет и на развитие международных связей Морского государственного университета. Постоянными партнерами МГУ имени адм. Г. И. Невельского являются:

– Уханьский Технологический Университет (КНР);
– Морской колледж Циндао (КНР);
– Даляньский Морской Университет (КНР);
– Шанхайский Морской Университет (КНР);
– Австралийский морской колледж (г. Лонсестон);
– Калифорнийская Морская Академия (США);
– Университет Восточной Каролины (США);
– Национальный морской университет г. Мокпо (Республика Корея);
– Корейский морской университет г. Пусан (Республика Корея);

ЭР03239

– Университет г. Инчхон (Республика Корея);
– Токийский университет морских наук и технологий (Япония);
– Университет г. Тояма (Япония);
– Сингапурская морская академия (Сингапур).

Дальневосточный государственный университет путей сообщения выступил с инициативой построения международной корпоративной системы транспортного образования [72, 73]. Имеется в виду не механическое приведение учебных заведений к общему знаменателю, а выработка и реализация конкретных и эффективных механизмов сближения транспортных учебных заведений разных стран. Были высказаны конкретные предложения, в том числе:

- унификация учебных планов и программ, обеспечивающая взаимодействие различных видов транспорта (в том числе и для осуществления крупных международных проектов);
- создание единого информационного поля в системе транспортного образования;
- укрепление научного сотрудничества ученых транспортных вузов стран АТР.

Поставлена задача ***международной интеграции транспортного образования***, институциональным механизмом решения которой было бы создание Международного консорциума транспортного образования (МКТО) на основе ассоциативного сотрудничества транспортных вузов и факультетов Дальнего Востока России и университетов стран АТР (рис. 32).

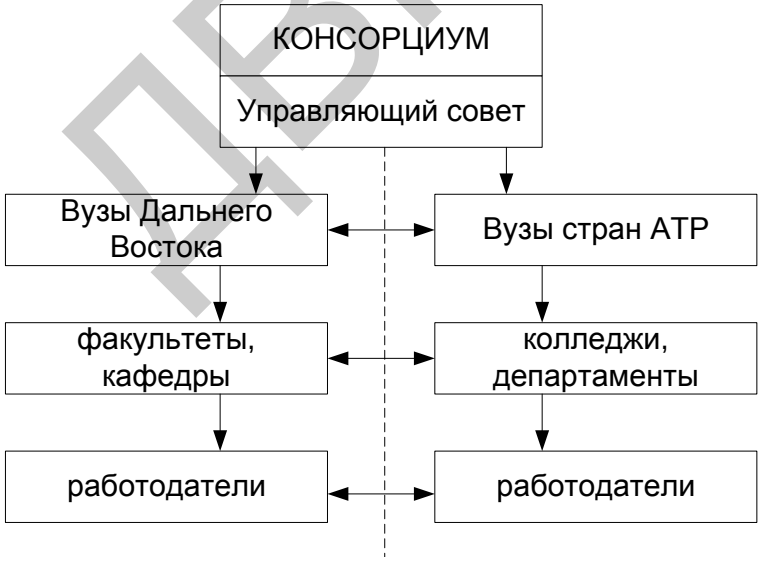


Рис. 32. Структурная схема Международного консорциума транспортного образования

Международная интеграция транспортного образования имеет своей целью максимально возможную реализацию интеллектуального потенциала и ресурсов российского университета, улучшение его экономического

ЭР03239

состояния. Кроме того, адекватное представительство вуза на мировом рынке транспортного образования и науки служит интересам развития академической мобильности и активизации процессов вхождения вуза в мировое образовательное пространство.

Располагая достаточной структурой научно-производственного комплекса, транспортные университеты в состоянии решать самые сложные научные и инженерные проблемы, разрабатывать новую технику и технологии, не уступающие передовым мировым образцам. Совместная работа транспортных вузов может вывести на новый уровень постоянно укрепляющиеся связи, как в области образовательных услуг, так и в проведении совместных научных исследований.

В настоящее время транспортными университетами ДФО при организации сотрудничества с вузами и научными организациями стран Азии (КНР, Республика Корея, КНДР, Вьетнам, Япония, Сингапур), Америки (США, Канада), Австралии и Европы (Германия, Голландия, Франция) реализуются следующие формы международной деятельности:

- экспорт образовательных услуг: прием на обучение иностранных граждан;
- импорт образовательных услуг: направление российских граждан на обучение за рубеж;
- независимое языковое тестирование российских и иностранных граждан;
- создание и обеспечение деятельности университетских партнерств;
- выполнение работ по международным грантам;
- организация академических и научных обменов в отношении российских и иностранных студентов и аспирантов, повышение квалификации преподавателей, ученых, стажеров и специалистов за рубежом;
- проведение международных научно-практических конференций, симпозиумов, семинаров с участием российских и зарубежных ученых и специалистов на базе научных исследований по международной проблематике, в том числе совместно с зарубежными партнерами;
- координация развития образования в рамках Болонского процесса;
- выполнение представительских функций: направление за рубеж российских и прием из-за рубежа иностранных делегаций;
- рекламно-информационная деятельность, участие в международных выставках и ярмарках.

В то же время международное сотрудничество в области ***транспортного образования и науки*** развивается недостаточно полно и носит ***несистемный*** характер. В связи с расширением транспортных связей с зарубежными странами, ростом объемов перевозок в международном сообщении, формированием международных транспортных коридоров, утверждением логистических принципов мульти- и интермодальных перевозок междуна-

ЭР03239

ДВГНБ

родный опыт подготовки специалистов в области транспорта был бы полезен и для транспортного образования на российском Дальнем Востоке.

Известно, что транспорт таких стран АТР как Япония, Соединенные штаты Америки, Республика Корея, Китайская Народная Республика находится на достаточно высоком уровне развития. Технические средства транспорта, транспортные технологии, управление транспортными процессами в этих странах по ряду позиций превосходят российские. Поэтому импорт образовательных услуг из этих стран имеет значение как в ознакомлении с работой транспорта, так и в опыте подготовки специалистов в области транспорта. В то же время экспорт образовательных услуг в области транспорта поможет укрепить экономические и имиджевые позиции транспортных вузов и факультетов Дальнего Востока России.

Чтобы международное сотрудничество на Азиатско-Тихоокеанском пространстве в области транспортного образования носило системный характер, в Международный консорциум транспортного образования (МКТО), могли бы войти на ассоциативной основе транспортные вузы, факультеты других вузов, реализующие транспортные образовательные программы. Предложение о создании ассоциации транспортных университетов стран Азиатско-Тихоокеанского региона обсуждалось на международной конференции в Республике Корея [73] в 1998 году и получило поддержку.

Горизонтальная интеграция транспортных учебных заведений, в том числе и зарубежных, в ***Корпоративный Союз*** может проходить по правилам, изложенным в проекте Устава такого «Союза» (см. прил. 6).

Какие высшие учебные заведения могли бы войти в предлагаемый Консорциум? Транспортные университеты Дальнего Востока России – ДВГУПС и МГУ им. адм. Г. И. Невельского, а также ТОГУ, КнаАГТУ, ДВГТУ, другие, имеющие специальности транспортной направленности; зарубежные транспортные университеты Китая – Пекинский, Далянский, Шандунский, Шанхайский университеты путей сообщения (Jiaotong University), США – транспортный университет штата Северная Докота, Университет Анкоридж Аляска (UAA), КНДР – Пхеньянский железнодорожный университет, Республика Корея – Усонг университет, Сеульский железнодорожный колледж, Япония – Киотский университет, ряд морских и других учебных заведений.

В рамках МКТО могли бы решаться следующие задачи в области транспортного образования:

- интеграция транспортного образования Дальнего Востока России и стран АТР;
- участие вузов в международном рынке научно-технического и экономико-управленческого труда, а также рынке образовательных услуг;

ЭР03239

• развитие механизмов, позволяющих каждому учебному заведению выступать в качестве самостоятельного субъекта международного сотрудничества;

• развитие в транспортной высшей школе фундаментальных и прикладных научных исследований, обеспечение непрерывности этих исследований и взаимосвязи с учебным процессом;

• консолидация усилий транспортных учебных заведений Дальнего Востока России и стран АТР на решение важнейших проблем транспортного образования и науки, формирование и выполнение совместных научно-образовательных программ и проектов;

• разработка предложений и активное участие в реализации новых подходов в развитии транспортного образования, научно-педагогических кадров высшей квалификации; содействие развитию новых форм и методов обучения талантливой молодежи на базе передовых научных исследований, разработок и технологий;

• развитие в транспортной высшей школе передовых образовательных технологий, распространение научных знаний и достижений;

• глубокое изучение языков и культур Дальнего Востока России и стран АТР.

Станет возможным создание и эффективное функционирование в Северо-восточной Азии (СВА) ***транснационального экспертного сообщества*** [74], организованного на базе российского университета транспортного профиля и ведущего поиски новых конструкций регионального сотрудничества по формированию сети международных транспортных коридоров (МТК). Это, в свою очередь, позволило бы высшей школе выступить основой для интеграции транспортных отраслей стран СВА и усилить свое влияние на развитие транспорта:

• комплексно анализировать основные проблемы формирования МТК с позиций различных стран;

• способствовать обсуждению актуальных проблем экономической глобализации и регионализма, влияющих на формирование МТК в СВА, на неправительственном уровне;

• осуществлять оперативный обмен текущей информацией для лучшего понимания позиций участников международного экономического сотрудничества в области транспорта СВА.

Важность международного диалога для взаимовыгодного решения политических и социально-экономических проблем в условиях глобализации и азиатского регионализма сложно переоценить. Предлагаемый механизм активизации диалога, несомненно, окажет содействие для развития взаимопонимания между странами региона, а также между их государственными, гражданскими и бизнес структурами в решении стратегических задач транспортной отрасли и транспортного образования.

ЭР03239

6. УПРАВЛЕНИЕ ИННОВАЦИОННЫМ РАЗВИТИЕМ ТРАНСПОРТНОГО ОБРАЗОВАНИЯ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

Выполнение задач, связанных с реализацией основных положений интеграции транспортного образования и корпоративного управления университетским комплексом, можно сгруппировать в четыре этапа, в четыре блока мероприятий с указанием целевых установок и индикаторов выполнения по срокам. Особенности приведенных в табл. 5–9 индикаторов определены авторами и заключаются в приоритете институциональных преобразований системы транспортного образования.

6.1. Первый этап реализации задач интеграции транспортного образования

Как уже указывалось в гл. 3 формирование системы корпоративного управления в транспортном образовании началось с организации в 1993 г. Ассоциации учебных заведений железнодорожного транспорта на базе ДВГУПС. Вместе с тем, создание региональных структурных подразделений ДВГУПС, начавшееся более 40 лет назад с открытия филиала в городах Чита и Южно-Сахалинск, имело своей целью приблизить образовательный процесс к месту работы будущего специалиста.

К 2007 г. транспортные университеты Дальнего Востока России создали, в основном, структуру управления образовательными учреждениями: присоединение к ним большинства учебных заведений начального и среднего профессионального образования транспортной отрасли состоялось. В то же время процесс вертикальной интеграции в транспортных научно-инновационных образовательных комплексах ДВГУПС и МГУ им. адм. Г. И. Невельского имеет основания к продолжению (табл. 5).

Особое внимание следует уделить построению корпоративной информационной среды университета на принципах достоверности, полноты, доступности и публичности информации.

Вместе с тем, переход на многоуровневую систему подготовки кадров [75], ставит новые задачи по совершенствованию непрерывного образования в университетских комплексах. Значительным институциональным преобразованиям должна быть подвергнута система внутривузовского управления. Приведение в соответствие нормативно-правовой документации должно сделать «прозрачными» все возможные образовательные траектории комплексов. Предстоит совершенствование содержания образовательных программ, методов и форм образовательного процесса.

ДВГУПС

ЭР03239

Таблица 5

План реализации задач интеграции транспортного образования
1 этап

Целевые установки	Индикаторы	Исполнение по годам				
		Исх. состояние	1-ый год	2-ой год	3-ий год	4-ый год
		2008	2009	2010	2011	2012
1	2	3	4	5	6	7
1. Создание вертикально интегрированных транспортных научно-инновационных образовательных комплексов.	1.1. Реорганизация университетов путем присоединения к ним учебных заведений среднего общего, начального и среднего, учреждений дополнительного профессионального образования.	x	x	x	x	x
	1.2. Создание на базе филиалов университетов и техникумов обособленных периферийных учебных подразделений университетов.	x	x	x	x	x

6.2. Совершенствование форм инновационных процессов

6.2.1. Выбор инновационной стратегии и прогноз результатов

Второй этап формирования транспортного научно-инновационного образовательного комплекса тесно связан с разработкой и внедрением инновационных образовательных программ транспортных вузов Дальнего Востока: ДВГУПС – «Инновационный научно-образовательный транспортный комплекс на Дальнем Востоке России», МГУ им. адм. Г. И. Невельского – «Инновационное развитие национальной системы непрерывной подготовки морских специалистов для комплексного технологического освоения ресурсов Мирового океана».

Первая из указанных программ получила государственную поддержку на внедрение и о результатах ее реализации информация в данной монографии представлена нами наиболее полно.

В ИОП ДВГУПС были поставлены стратегические задачи развития университета, решение которых сопровождалось интеграционными процессами.

1. Институциональные преобразования и развитие интеллектуальных ресурсов университета:

ЭР03239

ДВГНБ

– формирование новой инфраструктуры инновационного научно-образовательного транспортного комплекса «Дальневосточный государственный университет путей сообщения» и совершенствование корпоративного управления комплексом;

– повышение квалификации ППС и сотрудников.

2. Обеспечение единства научно-образовательного процесса и производства для создания высокотехнологичного продукта, трансферта наукоемкой продукции:

– организация взаимодействия партнеров в рамках учебно-научно-производственных объединений, созданных с предприятиями транспортной, строительной и телекоммуникационной отраслей по аналогу «Дальневосточный государственный университет путей сообщения – Дальневосточная железная дорога» (УНПО «ДВГУПС – ДвостЖД»);

– развитие научно-образовательных центров и создание новых совместно с институтами ДВО РАН;

– повышение эффективности научных исследований и опытно-конструкторских работ.

3. Оптимизация и развитие интегрированной с транспортной отраслью системы подготовки кадров:

– реализация новых образовательных программ непрерывного профессионального образования, необходимость которых вызвана широкомасштабными действиями России на Дальнем Востоке в связи с инвестиционными проектами по развитию транспортной инфраструктуры;

– формирование баз данных динамических показателей состояния транспортных систем и создание механизмов их использования в учебном процессе и научных исследованиях для обеспечения надежности и безопасности инфраструктуры транспортной отрасли;

– организация расширенного сетевого взаимодействия учреждений профессионального образования транспортной отрасли Дальнего Востока РФ и стран АТР для повышения эффективности подготовки кадров.

4. Развитие материальных ресурсов:

– обновление и модернизация оборудования учебно-научных лабораторий;

– развитие материальной базы информационных технологий.

5. Обеспечение качества подготовки специалистов:

– формирование критериев оценки качества подготовки специалистов на основе взаимодействия с партнерами и работодателями;

– развитие профессионально-личностных компетенций в системе непрерывного профессионального образования;

– развитие системы менеджмента качества образовательного процесса и научной деятельности.

На основе анализа региональных проблем и возможных способов их преодоления были сформулированы шесть основных групп мероприятий

ЭР03239

(рис. 33), для каждой из которых интеграционные процессы являются базовыми.



Рис. 33. Схема выбора направлений инновационной образовательной программы (сост. при участии С. Н. Третьяка)

Планировалось, что среди основных результатов, полученных непосредственно по окончании периода финансирования из средств государственной поддержки, станут:

ЭР03239

В образовательной деятельности вуза:

– Качественно новый уровень научно-исследовательской деятельности, как основа эффективной подготовки высококвалифицированных специалистов для транспортной отрасли Дальневосточного региона, развития интеллектуальных ресурсов университетского комплекса;

– Полный комплект учебно-методического и программного обеспечения реализуемых образовательных программ транспортной отрасли, позволяющий осуществлять непрерывную профессиональную подготовку с использованием базы данных реальных характеристик транспортных систем;

– Развитая инновационная инфраструктура, обеспечивающая привлечение инвестиций в образовательную и научную деятельность университета;

– Инновационный научно-образовательный транспортный комплекс на Дальнем Востоке России, созданный на основе частно-государственного партнерства, сетевого взаимодействия учреждений профессионального образования транспортной отрасли на Дальнем Востоке России и стран АТР, материально-технические, интеллектуальные ресурсы которого доступны для развития потенциала народонаселения и экономики стратегического региона России.

На рынке труда:

– Оптимизированная по уровням и содержанию, интегрированная с транспортной отраслью система непрерывной подготовки кадров с реализацией новых направлений (специальностей, специализаций) и программ профессионального образования, позволяющая обеспечить кадровое и научное сопровождение инвестиционных проектов для Дальнего Востока России;

– Качественно новый уровень профессиональных компетенций, достигнутый за счет единения учебной, научной, производственной и управленческой деятельности, вызвавший увеличение инновационных разработок и их реализацию, явившийся залогом повышения эффективности функционирования транспортных средств в экстремальных климатических и сложных геологических условиях Дальнего Востока;

– Трансферт технологий с их кадровым и научным сопровождением.

6.2.2. Институциональные преобразования как основа инновационного развития

Механизмы реализации ИОП в период государственной поддержи и после его окончания базируются на принципах интеграции единения усилий образовательных учреждений, хозяйствующих субъектов и научных организаций в интересах государства, реального сектора экономики, деловой общественности и населения Дальнего Востока России, а также стран АТР и Евросоюза. В связи с этим, разработка нормативно-правовой базы взаи-

ЭР03239

модействия с партнерами была признана одним из важнейших направлений ИОП ДВГУПС.

Основные мероприятия по этому направлению составили содержание проекта № 5 ИОП, цель которого была сформулирована авторами следующим образом: «Создание на базе инфраструктуры Дальневосточного государственного университета путей сообщения и его периферийных подразделений инновационного научно-образовательного транспортного комплекса, инновационная образовательная среда которого динамично реагирует на потребности государства и бизнеса, обеспечивает трансферт технологий транспортной отрасли» (см. прил. 1). Реализация проекта основана на широком использовании в образовательном процессе новейших достижений науки и техники, передовых информационных и телекоммуникационных, управленческих технологий, полезного опыта деятельности российских и зарубежных университетов. Это станет возможным при создании полноценной системы корпоративного управления университетом. Основными подсистемами станут учебно-научно-производственные объединения, научно-образовательные центры, Студенческая управляющая компания.

Согласно плану мероприятий в ИОП ДВГУПС были включены задания на разработку методического и нормативно-правового обеспечения управления инновационным научно-образовательным транспортным комплексом (задачи 5.1 и 5.5), в том числе:

– организации взаимодействия с партнерами [76],

– корпоративного управления университетом [77],

– создания транспортного горизонтально интегрированного образовательного комплекса с корпоративным управлением [78].

На основе УНПО осуществляется интеграция учебного процесса, научных исследований и производства путем совместного выполнения и внедрения образовательных, научно-исследовательских, опытно-конструкторских, проектно-изыскательских и других проектов, направленных на повышение эффективности работы предприятий Дальнего Востока. НОЦ объединяют ресурсы кафедр, научно-исследовательских лабораторий и внедренческих центров университета с лабораториями академических институтов для развития совместной деятельности в области образования, науки и технологий с учетом взаимных интересов и опыта, приоритетов развития науки в Российской Федерации, бизнеса и транспортной отрасли на Дальнем Востоке.

Особую значимость проекту придавала запланированная в его рамках, но единая для всей ИОП, «сквозная» по всем стадиям непрерывной профессиональной подготовки педагогическая технология, получившая условное название «Студенческая управляющая компания». Планировалось с помощью данной технологии в наибольшей степени реализовать миссию университета – способствовать развитию лидерских качеств и умения работы в команде. Разработка учебных планов индивидуальных образовательных тра-

ЭР03239

еторий могла существенно расширить многообразие форм учебной деятельности и дополнить их аспектами управленческой деятельности. В учебно-методический комплекс системы повышения квалификации профессорско-преподавательского состава университета для этого целесообразно включение тренингов по формированию интеллектуальных бизнес команд.

В рамках ИОП работа в большей степени планировалась как научно-методическая. Построение корпоративной информационной среды университета обеспечивалось, прежде всего, организацией коммуникаций: в 2007 г. было вовлечено в реализацию мероприятий ИОП более 450 сотрудников [79], в 2008 г. участие ППС в ИОП возросло (рис. 34). Приведенные данные свидетельствуют о весьма значительном объеме коммуникаций, которые необходимо было организовать (в том числе с проведением обучения) и оформить документально.

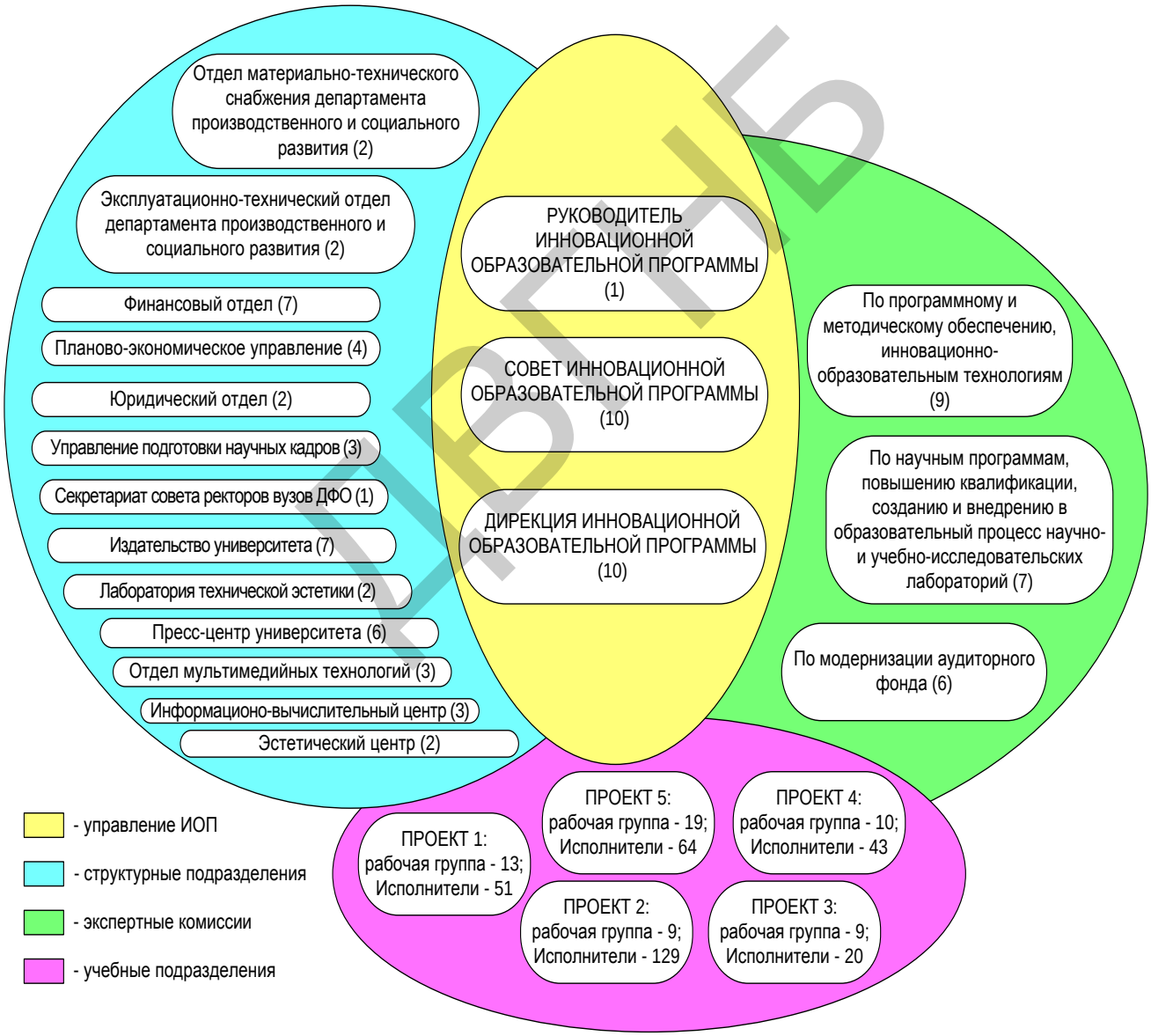


Рис. 34. Вовлеченность персонала ДВГУПС в реализацию ИОП в 2007 г.

ДВГУПС

Полнота, доступность и публичность информации обеспечивалась ее размещением (в том числе еженедельной отчетной) в локальной сети университета, на стендах в фойе, во внутривузовской и открытой печати. Результаты выполнения мероприятий обсуждались на Советах, оперативных совещаниях, совещаниях в Дирекции.

Вместе с тем организационная работа также была проведена в значительном объеме, как в университете, так и со стороны партнеров. В период после окончания финансовой поддержки ИОП она нуждается в продолжении согласно плану 2 этапа (табл. 6).

Таблица 6

План реализации задач интеграции транспортного образования
2 этап

Целевые установки	Индикаторы	Исполнение по годам				
		2008	2009	2010	2011	2012
1	2	3	4	5	6	7
2. Развитие интеграционных процессов по взаимодействию с партнерами. Ассоциативное объединение образовательных, научно-исследовательских организаций, единение образования, науки и производства путем организации УНПО.	2.1. Реорганизация действующих и создание новых учебно-научно-производственных объединений (УНПО).	x	x	x	x	x
	2.2. Создание совместно с ДВО РАН научно-образовательных центров (НОЦ).	x	x	x	x	x
	2.3. Разработка и внедрение новых форм взаимодействия с работодателями.	x	x	x	x	x
	2.4. Создание на базе институтов-филиалов университетов инновационных центров образования, науки и производства.		x	x	x	x

Предложения, высказанные в заявке на ИОП ДВГУПС и реализованные во время первого года ее выполнения, нашли поддержку министра транспорта РФ И. Е. Левитина: «Инновационный характер Транспортной стратегии определяет необходимость включения в организационную модель ее реализации специальных механизмов и средств управления инновационной деятельностью на транспорте. Одним из вариантов такого механизма является создание сети инновационно-внедренческих центров, которые решали бы задачи сбора и систематизации информации по инновациям на транспорте, их экспертизы, сертификации, распространения и внедрения лучших инновационных решений в области развития транспортной системы» [55].

ЭР03239

Региональные структурные подразделения ДВГУПС в Южно-Сахалинске, Уссурийске, Тынде, Свободном, Нерюнгри всегда служили, в том числе, и экспериментальными площадками для отработки технологических нововведений отрасли. Инновационные центры образования, науки и производства планируется создавать на их базе совместно с ведущими предприятиями отрасли, функционирующими в соответствующем субъекте РФ.

6.2.3. Привлечение внешних ресурсов для инноваций

Необходимо отметить, что предложение о создании научно-образовательных центров между ДВГУПС и институтами ДВО РАН было высказано авторами еще в 2006 г. в процессе подготовки Договора о развитии сотрудничества с Дальневосточным отделением Российской академии наук [80]. После консультаций с Президиумом ДВО РАН, руководством НИИ ДВО РАН, проведения подготовительной работы в университете (разработка, заполнение и анализ типовых графических форм для каждого НОЦ, проведения совещаний) ученому совету ДВГУПС был предложен [81] перечень 9 возможных НОЦ. Предложения были одобрены, наиболее проработанные проекты получили право быть внесенными в инновационную образовательную программу ДВГУПС. В это же время был создан первый в ДВГУПС научно-образовательный центр с Институтом психологии РАН [82].

По итогам первого года внедрения ИОП были созданы новые элементы инновационной инфраструктуры ДВГУПС. Для научно-образовательного транспортного комплекса «Дальневосточный государственный университет путей сообщения» они стали предпосылками развития и диверсификации инновационной научно-практической деятельности сотрудников и профессорско-преподавательского состава университета, условиями для внедрения результатов научных исследований ученых, организации производственной практики студентов, создания корпоративных учебных программ, ориентированных на потребности конкретных заказчиков.

Новая инфраструктура инновационного научно-образовательного транспортного комплекса включила в себя дополнительно к существующему ранее Попечительский Совет [83], 5 Научно-образовательных центров (НОЦ) [84] (типовую форму и перечень см. в прил. 7), Студенческую управляющую компанию (СУПРАКом) [85] (Временное положение см. в прил. 8), Консалтинговый центр, Психологическую школу и др.

Последние из названых структур были инициированы сотрудниками вуза в ходе реализации мероприятий ИОП и явились результатом поддержки Дирекцией ИОП творческой работы в вузе. Так, после проведения анализа инновационного потенциала Южно-Якутского института железнодорожного транспорта в г. Нерюнгри было поддержано предложение о создании филиала НОЦ «Экология природных и техногенных экосистем» для решения проблем развития инфраструктуры транспортного комплекса Республики

ЭР03239

Саха (Якутия). Академия Cisco также не планировалась в ИОП, но была организована в качестве Дальневосточного центра переподготовки и повышения квалификации работников телекоммуникационной сферы.

Механизм инициирования нового инновационного продукта университета иллюстрируется рис. 35.



Рис. 35. Результаты и планируемое последействие ИОП ДВГУПС

Данный механизм способствует наиболее полной корреляции задач региона, отрасли и инновационного потенциала вуза. Полагаем, что в случае его реализации вклад вуза в объемы инновационной продукции региона представляется наиболее существенным.

ЭР03239

6.3. Инновационные образовательные технологии

Эволюция содержания транспортного образования должна быть взаимоувязана с тенденциями развития общества и транспортных технологий. Изменения должны касаться не только совокупности знаний, умений и навыков, формируемых компетенций, но и временных, процессуальных аспектов образовательных технологий.

В первую очередь образовательный, воспитательный процессы должны быть направлены на формирование компетенций, обеспечивающих быструю адаптацию в будущей производственной деятельности, независимо от того, какой вид транспорта задействован в транспортной технологии. Для этого обеспечивается заинтересованность и прямое участие в учебном процессе предприятий транспорта, прежде всего, при проведении практических занятий в учебных заведениях и практик (ознакомительной, учебной, производственной).

Вторая важнейшая задача состоит в подготовке тех специалистов, которые смогут обеспечить не только текущее функционирование отрасли, но ее развитие. Набор компетенций, необходимых для этого, включает профессиональные и особые личностные компетенции: способности и склонности к творчеству, лидерство… Конкретные предложения инновационных образовательных технологий были реализованы в ИОП ДВГУПС.

Методология кадрового обеспечения экономики и социальной сферы региона, включающая в себя философские, психолого-педагогические, социально-экономические, управленческие основы, была апробирована при формировании молодежных бизнес команд [86]. Студенческая управляющая компания («СУПРАКОМ») была задумана в качестве одного из элементов системы корпоративного управления университетом, наряду с такими подсистемами, как УНПО и НОЦ. Вместе с тем, сама деятельность СУПРАКОМа рассматривалась как эксперимент по выработке и апробации управленческих решений.

Целью СУПРАКОМа, в соответствии с миссией ДВГУПС, является формирование целостной личности профессионала – лидера современного общества. СУПРАКОМ призван решать следующие задачи:

– организация непрерывной производственной практики студентов;

– развитие у студентов лидерских качеств и умения работы в команде;

– расширение участия студентов в определении направлений развития университета, выработке механизмов расширения его влияния на экономику и социальную сферу региона.

Была предложена и практически полностью реализована следующая организационная структура СУПРАКОМа (рис. 36).

ДВГУПС

ЭР03239

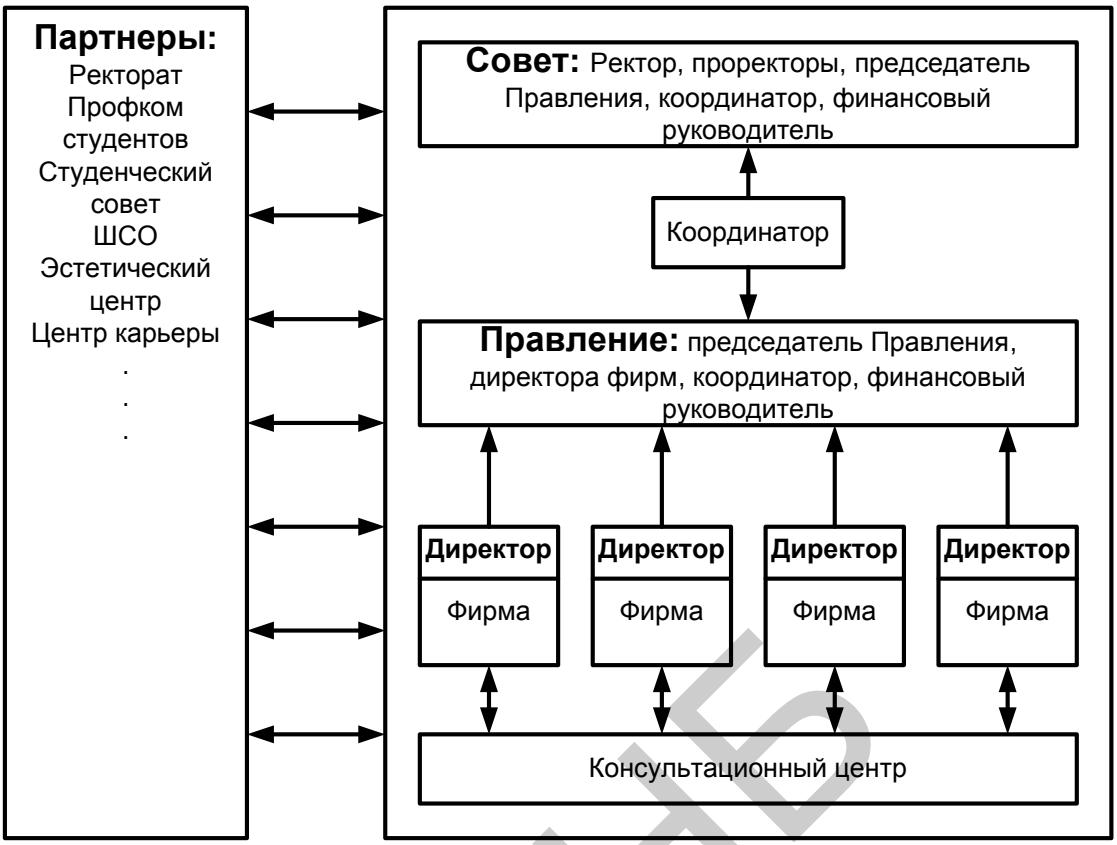


Рис. 36. Организационная структура СУПРАКОМа

Основной структурной единицей СУПРАКОМа является «фирма» – объединение студентов, воплощающее идею по улучшению инфраструктуры и работы университета в одном из направлений его деятельности, путем предоставления услуг студентам, профессорско-преподавательскому составу, учебно-вспомогательному персоналу. В течение первого года внедрения ИОП был создан учебно-методический комплекс для организации и обеспечения деятельности студенческой управляющей компании [87], организован Консультационный центр из представителей структурных подразделений университета. При помощи последних и был осуществлен первый этап создания 10 «фирм» (табл. 7), в работе которых приняло участие более 200 студентов. В дальнейшем представители курирующего подразделения, являясь членами Консультационного центра, помогали сотрудникам «фирм» определить цели, планировать деятельность, выстраивать организационную структуру [88, 89].

Род деятельности, возможные потребители услуг определялись командой «фирмы» самостоятельно и отражались в ее уставных документах [90]. Возглавлял «фирму» директор, избираемый на конкурсной основе среди членов команды. Органом управления СУПРАКОМа, согласно Положению, является Правление и его исполнительный комитет. В состав исполнительного комитета Правления вошли директора и консультанты наиболее активных «фирм» [91].

ЭР03239

Технология деятельности СУПРАКОМа включала в себя следующее обеспечение работы «фирм»:

– психолого-педагогическое;
– ресурсное и методическое;
– информационно-аналитическое.

Таблица 7

Созданные в 2007 г. в рамках ИОП ДВГУПС студенческие бизнес команды в составе СУПРАКОМа

Фирма СУПРАКОМа		Курирующее структурное подразделение
1	Студия Web-дизайна «Apricot»	Кафедра «Системы автоматизированного проектирования»
2	Туристическая фирма «Альма-Тур»	Кафедра «Социально-культурный сервис и туризм»
3	Фирма «Смета-эксперт»	Кафедра «Экономика строительства и технология строительных материалов»
4	Фирма «ЭлПси» (Элементарная психология»	Кафедра «Психологии»
5	Группа психологического сопровождения профессиональной деятельности «ГПСПД»	Кафедра «Психологии»
6	Юридическая клиника	Кафедра «Гражданское, предпринимательское и транспортное право»
7	«Золотая монета»	Кафедра «Бухгалтерский учет, анализ и аудит»
8	Музыкальное агентство «Камертон»	Кафедра «Социально-культурный сервис и туризм»
9	Креативное агентство «Смайл»	Эстетический центр
10	Тренинг-центр «Ступени управления»	Эстетический центр

Для повышения эффективности работы «фирм» и решения основных задач СУПРАКОМа была осуществлена дополнительная профессиональная подготовка сотрудников «фирм», осуществляемая в рамках непрерывной педагогической технологии подготовки управленческих кадров. В течение 2007-2008 гг. фирмы «Смета-эксперт», «Альма-Тур» [92] и «ЭлПси» [93], музыкальное агентство «Камертон» и тренинг-центр «Ступени управления», Студия Web-дизайна «Apricot» выполнили несколько социально-значимых проектов как за счет ИОП, средств университета, так и с привлечением ресурсов из внешних источников.

СУПРАКОМ затрагивает интересы студентов, руководства университета, потребителей услуг, потенциальных работодателей. Созданное в результате интеграционных процессов в университете инновационное подразделение может выполнять несколько функций:

ЭР03239

ДВГУПС

Студенты при участии в деятельности СУПРАКОМа получают:

- дополнительное профессиональное образование в области управления и психологии труда;
- возможность реализовать способности и развить их;
- опыт работы в команде, направленной на достижение поставленной цели;
- возможность влиять на направления и механизмы реализации деятельности университета в целом;
- возможность прохождения практики в условиях, приближенных к производственным;
- дополнительный доход.

Руководство университета, профессорско-преподавательский состав могут ожидать:

- повышение социальной активности студентов;
- помощь в управлении университетом;
- дополнительный источник материальных и человеческих ресурсов, необходимых для развития университета;
- повышение престижа университета у студентов и работодателей;
- улучшение качества подготовки специалистов.

Потребитель услуг получает:

- увеличение количества оказываемых услуг;
- уменьшение стоимости услуг при повышении качества.

В технологии СУПРАКОМа могут быть реализованы и иные, инновационные формы участия представителей бизнеса в практическом обучении студентов транспортных вузов. ***Работодатель*** сможет принимать на работу студентов и выпускников университета, получивших опыт решения функциональных задач, составляющих сущность профессиональной деятельности при работе в СУПРАКОМе. Он сможет внести личный вклад в определение профессиональных и личностных компетенций, в том числе, управленческих, принимая непосредственное участие в работе команды «фирмы». «Взращивая» при этом для себя «второй состав» сотрудников предприятия, работодатель создаст условия для воспроизводства кадров отрасли в целом.

6.4. Управление межвузовской кооперацией

В главе 3 был проведен анализ структурно-институционального построения транспортного образования, который показал его несоответствие глобальным задачам транспортной системы Российской Федерации. Введение многоуровнего образования ставит перед системой транспортного образования задачи интеграции содержания на первый план. Этот процесс был спланирован авторами в ИОП ДВГУПС и в течение 2008 гг. подготовлена нормативно-правовая база для организации межвузовского взаимодействия ДВГУПС и МГУ им. адм. Г. И. Невельского:

ЭР03239

– письма на имя ректоров вузов;

– проект протокола межвузовского совещания (прил. 9);

– Меморандум о творческом сотрудничестве между Дальневосточным государственным университетом путей сообщения и Морским государственным университетом им. адм. Г. И. Невельского [94] (прил. 10);

– проект решения Дальневосточного регионального учебно-методического центра Минобрнауки РФ [95].

По результатам совещаний, проведенных в ДВГУПС и МГУ им. адм. Г. И. Невельского протокол о сотрудничестве коллективов вузов в области интеграции транспортного образования в регионе был подписан, при этом рассмотрен план первоочередных действий:

– по формированию базовых основ профессиональной культуры и основных деятельностных компетенций (коммуникативных навыков, навыков поиска и анализа информации, самообразования, коллективной работы и др.) работника транспортной отрасли;

– по совместной подготовке специалистов, способных к решению наиболее сложных профессиональных задач, к организации новых областей деятельности, к проектной инженерии, к исследованиям и управлению как основополагающим сферам, обеспечивающим общественное и экономическое развитие транспортной отрасли на Дальнем Востоке России.

Запланировано уже в 2009 г. начать разработку преемственных образовательных программ и нормативно-правовой документации для организации подготовки специалистов по системе включенного образования (табл. 8). Вводимые учебные курсы должны соответствовать требованиям со стороны профессиональных сообществ, а, следовательно, разрабатываться с их участием и, как минимум, не уступать современному международному уровню, должны определяться не числом часов, а достижением уровня самостоятельного оперирования знаниями. В дальнейшем объединение ДВГУПС, МГУ им. адм. Г. И. Невельского и других учебных заведений с транспортными образовательными программами на корпоративных началах позволит осуществлять и подготовку кадров по интегрированным программам.

Таблица 8

План реализации задач интеграции транспортного образования
3 этап

Целевые установки	Индикаторы	Исполнение по годам				
		2008	2009	2010	2011	2012
1	2	3	4	5	6	7
3. Создание горизонтально интегрированного транспортного образовательного комплекса Дальневосточного федерального округа	3.1. Интеграция ДВГУПС и МГУ им. адм. Г. И. Невельского и других учебных заведений на корпоративных началах.		x	x	x	x

ЭР03239

Окончание табл. 8

Целевые установки	Индикаторы	Исполнение по годам				
		2008	2009	2010	2011	2012
1	2	3	4	5	6	7
3. Создание горизонтально интегрированного транспортного образовательного комплекса Дальневосточного федерального округа	3.2. Разработка преемственных образовательных программ и организация подготовки специалистов по системе включенного образования.			x	x	x
	3.3. Создание дирекции инноваций в транспортной образовательной корпорации для управления инновационными разработками в образовании и науке.			x	x	x

Совет ректоров вузов ДФО рассматривает выполненную работу как апробацию действий вузов ДФО при дальнейшем развитии интеграционных процессов.

6.5. Расширение взаимодействия высшей школы Дальнего Востока России и стран АТР

Азиатско-Тихоокеанский регион представляет сферу жизненно важных интересов России и наша страна – активный участник происходящих в нем интеграционных процессов. Средствами интеграции служат торговля, прямые инвестиции, помощь, финансовые услуги, передача технологий. Национальным интересам России отвечает развитие диалога и всестороннего сотрудничества со странами АТР.

Однако уже сегодня понятно, что наряду с благоприятными экономическими и политическими условиями развитию регионов всегда способствует человеческий капитал. В экономике настоящего при широкой компьютеризации производства и различных сфер общественной жизни все меньшую роль играют дешевые рабочие руки – повышение эффективности работающего производства, создание новых материалов, образцов техники и технологий требует квалифицированных кадров. В связи с этим совместные проекты по подготовке кадров являются наиболее развитым видом сотрудничества вузов Дальнего Востока России и стран АТР. Контакты вузов достаточно объемны [96], а виды и формы их взаимодействия (прил. 11) весьма разнообразны:

ЭР03239

ДВГНБ

- подготовка высококвалифицированных кадров;
- подготовка и аттестация кадров высшей квалификации;
- переподготовка и повышение квалификации;
- проведение научных конференций, совещаний;
- выполнение совместных научных, инновационных проектов;
- публикация совместных трудов;
- программы обмена.

Как показывает опыт стран с развитой системой высшей школы формы взаимодействия вузов, содержание взаимодействия с каждым годом становятся богаче. Создание международных образовательных программ и организация подготовки специалистов в области транспорта требует дополнительной организационной работы и институциональных преобразований (табл. 9).

Таблица 9

План реализации задач интеграции транспортного образования
4 этап

Целевые установки	Индикаторы	Исполнение по годам				
		2008	2009	2010	2011	2012
1	2	3	4	5	6	7
4. Интеграция транспортного образования Дальневосточного федерального округа в Мировую образовательную систему стран АТР.	4.1. Презентации транспортного образования на Востоке России в странах АТР: США, Японии, КНР, КНДР, Республике Корея, Индии.		x	x	x	x
	4.2. Заключение договоров об академических и культурных обменах, совместных научных исследованиях с вузами стран АТР.		x	x	x	x
	4.3. Разработка и согласование устава и учредительных документов Азиатско-Тихоокеанского Международного консорциума транспортного образования (МКТО).			x	x	x
	4.4. Создание международных образовательных программ и организация подготовки специалистов.				x	x

Вместе с тем, направления деятельности учебных заведений высшего профессионального образования, прописанные в Соглашениях о намере-

ЭР03239

ниях, договорах, несомненно, могут быть расширены. Прежде всего, внимание вузов необходимо сосредоточить на активизации инновационной деятельности, коммерциализации научных исследований с выходом на производственную деятельность:

- инновационная деятельность создаст условия осуществления всех этапов подготовки опытных образцов новой продукции (функционирование единого информационного и правового пространства, обсуждение идей и технологий…);
- коммерциализация научных исследований приведет к обеспечению условий производства новой продукции;
- организационная деятельность по кадровому сопровождению инноваций является базовой для осуществления грамотного взаимодействия всех участников научно-инновационно-технологической цепочки, придаст ускорение процессам обновления общества.

Первые результаты ИОП ДВГУПС показали, что значительное расширение географии взаимодействия с представителями высшей школы, предприятиями железнодорожной отрасли позволило обсудить совместные действия транспортных университетов Дальнего Востока России и стран АТР, наметить планы по их реализации.

ДВГНБ

ЭР03239

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

1. Масштаб текущих экономических и социальных изменений на Дальнем Востоке России и странах Азиатско-Тихоокеанского региона требует принципиально ***новых подходов к образованию и подготовке высококвалифицированных специалистов*.** Интенсивное развитие экономики Дальневосточного региона, широкомасштабное освоение его природных ресурсов, расширение и углубление экономического сотрудничества со странами АТР возможно только на основе развития транспортного комплекса, принципиально новых механизмов транспортного обслуживания. Транспортная инфраструктура Дальнего Востока оказывает решающее влияние и на обеспечение экономической безопасности России, сохранение территориальной целостности, укрепление геоэкономических и геополитических позиций России в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

2. ***Транспортные университеты***, реализуя транспортные образовательные программы, ***могут оказать решающее влияние на транспортное обслуживание развивающейся экономики*** Дальнего Востока путем научного и кадрового сопровождения важнейших транспортных инвестиционных проектов, так как задачи развития транспортных технологий и транспортной техники решают кадры специалистов, интеллектуальный потенциал отрасли.

3. ***Интеграция транспортного образования, науки и производства – это инновационный подход*** к научному и кадровому обеспечению эффективной работы транспортного комплекса; интеграция транспортных учебных заведений открывает в дальневосточном регионе широкие возможности дальнейшего развития сотрудничества участников транспортного образования и транспортного рынка, органов государственной власти и представителей бизнеса.

4. ***Образовательный комплекс транспорта несет определенную долю ответственности за выполнение Федеральных целевых и региональных программ***, с которыми связаны проблемы развития транспорта на Дальнем Востоке. Утвержденная Минтрансом России «Транспортная стратегия Российской Федерации до 2020 года» определяет приоритеты государственной политики в области транспорта, задачи реформирования транспортной отрасли, механизмы государственно-частного партнерства при строительстве объектов транспортной инфраструктуры, а также основные направления развития транспортного комплекса на долгосрочную перспективу. Наряду с Федеральными транспортными программами разработаны целевые программы отраслевого и регионального уровней: это строительство новых железных дорог, терминалов, реконструкция портов и припортовых станций, автомобильных дорог, нефте- и газопроводов, разработка и производство новых типов наземных, водных и других технических средств, развитие транспортной инфраструктуры.

ЭР03239

5. В транспортной стратегии страны одной из важнейших названа задача преодоления узкоотраслевого подхода к планированию и развитию транспортной инфраструктуры и ориентация на достижение максимальных системных и макроэкономических результатов. Министерством транспорта России взят курс на комплексную и многопрофильную интеграцию транспортных отраслей. Это позволит не только создать в России ***единый транспортный комплекс,*** но и достигнуть желаемых результатов в интеграции страны в мировую транспортную систему, в мировое экономическое сообщество. ***Интеграция транспортных отраслей и транспортных учебных заведений – это единый процесс****,* во многом обеспечивающий успешную реализацию Транспортной стратегии России.

6. Поддерживая усилия транспортного звена экономики региона по развитию транспортной инфраструктуры Дальнего Востока и рынка транспортных услуг, ***декларируя принцип своей социальной ответственности перед населением и экономикой региона, транспортные учебные заведения*** региона в результате интеграции образования, науки и производства могут:

- ***осуществлять совместные мероприятия****,* направленные на объединение усилий научно-педагогических коллективов в научном и кадровом сопровождении важнейших инвестиционных транспортных проектов в регионе;
- ***обмениваться*** опытом работы по интеграции транспортного образования на основе реформы организационной структуры университетов, созданию и развитию на их базе вертикально интегрированных транспортных научно-инновационных образовательных комплексов;
- ***выступить с совместной инициативой*** единения образования, науки и транспортного производства на основе ассоциативного включения в университетские комплексы действующих и вновь создаваемых учебно-научно-производственных объединений «университет – транспортное предприятие», научно-образовательных центров «университет – ДВО РАН»;
- ***проводить совместные исследования***, подготовку и повышение квалификации кадров специалистов по актуальным проблемам развития транспорта, в том числе находящимся на стыке наук, междисциплинарным направлениям, а также в области взаимодействия различных видов транспорта, надежности и безопасности транспортных систем, экологии, транспортного строительства и транспортного обслуживания в экстремальных природно-климатических условиях Дальнего Востока, транспортно-таможенных технологий и логистики;
- ***конструктивно сотрудничать*** в области создания на базе региональных подразделений университетов (филиалов) инновационных центров науки, образования и транспортного производства с организацией совместно с предприятиями транспортного комплекса инновационных пло-

ЭР03239

ДВГНБ

щадок, бизнес инкубаторов, технопарков для апробации и внедрения результатов научных исследований в производство, подготовки и повышения квалификации специалистов по новой технике и технологии в транспортных процессах;

- ***решать вопросы*** об организации на базе транспортных и других учебных заведений, реализующих образовательные программы транспортной направленности, транспортного горизонтально интегрированного образовательного комплекса с корпоративным управлением (Дальневосточной транспортной образовательной корпорации – союза);
- ***разрабатывать и осуществлять*** совместно с транспортными организациями мероприятия по развитию экспорта транспортных и образовательных услуг как важной составляющей экономического продукта страны, в том числе по повышению роли Дальнего Востока в создаваемой интегрированной транспортной системе Азиатско-Тихоокеанского региона;
- ***реализовать инициативу*** интеграции транспортного образования Дальневосточного федерального округа в мировую образовательную систему, действующую на территориях стран АТР, и создания Международного консорциума транспортного образования (МКТО);
- ***создавать «беступиковые траектории»*** транспортного образования и повышать мобильность студентов.

7. На основе реализации программы интеграции транспортной науки, образования и производства в регионе ***появится основа для создания на Дальнем Востоке России национального (федерального) транспортного университета.***

ДВГНБ

ЭР03239

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ПРОЕКТОВ ИОП ДВГУПС

ПРОЕКТ 1. Центр инноваций транспортного строительства в экстремальных природно-климатических условиях (С. А. Кудрявцев, Л. Д. Терехов, Вл. А. Анисимов, Л. П. Миронов, А. А. Пиотрович, В. С. Шварцфельд, П. С. Красовский, А. В. Головко, Г. М. Стоянович и др.).

Цель 1. Создание инновационной образовательной среды для формирования профессиональных компетенций специалистов в области строительства и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры в экстремальных условиях Дальневосточного федерального округа.

Задача 1.1. Формирование у дипломированных специалистов, бакалавров и магистров набора компетенций, обеспечивающих выпускникам ДВГУПС конкурентоспособность на рынке труда.

Задача 1.2. Разработка энергосберегающей технологии систем водоснабжения и водоотведения в суровых климатических условиях и новых технологий очистки природных и сточных вод.

ПРОЕКТ 2. Интерактивные технологии обеспечения надежности и безопасности транспортных систем (Ю. А. Давыдов, М. Ю. Кейно, В. М. Макиенко, Ю. Г. Гамоля, С. В. Власьевский, Ю. П. Федосеев и др.).

Цель 2. Построение инновационной системы подготовки, переподготовки и аттестации специалистов, включающую в себя информационную среду, обеспечивающую мониторинг технического состояния объектов транспорта с интерактивным отражением результатов на учебный процесс и научные исследования.

Задача 2.1. Модернизация существующих учебных образовательных программ и подготовка новых для обеспечения использования интерактивной информации о состоянии объектов и систем транспорта, реальной производственной информации в процессе подготовки и переподготовки специалистов.

Задача 2.2. Создание новых и переоснащение существующих лабораторий с использованием современных и перспективных технических средств и методов содержания, эксплуатации и ремонта подвижного состава железных дорог.

Задача 2.3. Разработка системы мониторинга состояния и параметров эксплуатации объектов железнодорожного транспорта с отражением результатов на учебный процесс и сферу научных исследований.

ДВГУПС

ЭР03239

ПРОЕКТ 3. Ресурсный центр развития транспортных технологий и логистики (С. Н. Третьяк, Р. Г. Леонтьев, Н. И. Костенко и др.).

Цель 3. Создание распределенной системы инженерного и бизнес образования в области транспортных технологий и логистики на Дальнем Востоке в интересах удовлетворения потребности Дальневосточного федерального округа РФ в специалистах, способных организовать эффективное управление материальными потоками на базе инновационных технологий в совокупности с адекватным информационным сервисом.

Задача 3.1. Улучшение качества и повышение мотивации персонала, занятого подготовкой специалистов для нужд транспортно-логистической системы на основе укрепления интеллектуального потенциала, и увеличение нематериальных активов вуза.

Задача 3.2. Модернизация и эффективное использование материальных активов для инновационного образовательного процесса.

Задача 3.3. Модернизация нематериальных активов.

ПРОЕКТ 4. Информационно-телекоммуникационные технологии в подготовке специалистов транспорта (К. А. Чехонин, Е. З. Савин, М. Р. Прокопович, А. Т. Березюк и др.).

Цель 4. Совершенствование территориально-распределенной системы подготовки инженерных и научных кадров Дальневосточного региона при широком использовании современных информационных и телекоммуникационных технологий.

Задача 4.1. Совершенствование содержания и технологий образования, разработка новых образовательных программ непрерывной профессиональной подготовки.

Задача 4.2. Корректировка учебных планов, разработка методического обеспечения и систем контроля знаний, разработка программ повышения квалификации специалистов по основным направлениям в области информационно-телекоммуникационных технологий.

Задача 4.3. Развитие материальной базы научных исследований, учебной и производственной деятельности в области информационно-телекоммуникационных технологий.

ДВГТУ

ЭР03239

ПРОЕКТ 5. Инновационная образовательная среда транспортной отрасли, отвечающая потребностям государства и бизнеса (В. Г. Григоренко, С. А. Иванилов, Е. Ю. Римлянд, О. Л. Рудых, Вл. А. Анисимов, Д. С. Штарев и др.).

Цель 5. Создание на базе инфраструктуры Дальневосточного государственного университета путей сообщения и его периферийных подразделений инновационного научно-образовательного транспортного комплекса, инновационная образовательная среда которого динамично реагирует на потребности государства и бизнеса, обеспечивает трансферт технологий транспортной отрасли.

Задача 5.1. Создание на базе инфраструктуры университета и его филиалов совместно с администрациями субъектов РФ, предприятиями железнодорожного транспорта и смежных отраслей промышленности инновационных центров науки, образования и производства.

Задача 5.2. Развитие учебных подразделений университета, в том числе, созданных на базе его филиалов и техникумов железнодорожного транспорта: Байкало-Амурского института железнодорожного транспорта в г. Тында Амурской области; Приморского института железнодорожного транспорта в г. Уссурийске Приморского края; Амурского института железнодорожного транспорта в г. Свободный Амурской области; Сахалинского института железнодорожного транспорта в г. Южно-Сахалинске Сахалинской области; Южно-Якутского института железнодорожного транспорта в г. Нерюнгри Республики Саха (Якутия).

Задача 5.3. Подготовка научно-педагогических кадров университета по направлениям: системное управление качеством в сфере образования и на предприятиях транспорта, инновационный и проектный менеджмент, защита интеллектуальной собственности, психология управления, иностранные языки.

Задача 5.4. Прогноз кадрового потенциала, обеспечивающего реализацию государственных и региональных проектов развития экономики Дальнего Востока в транспортной, энергетической, строительной отраслях и телекоммуникационном секторе.

Задача 5.5. Интеграция транспортного образования Дальнего Востока России и стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

ДВГУПС

ЭР03239

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Проект

ОСНОВЫ ДЕЛОВОЙ ЭТИКИ И КОРПОРАТИВНЫХ ОТНОШЕНИЙ В ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМ ГОСУДАРСТВЕННОМ УНИВЕРСИТЕТЕ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ (Кодекс деловой этики)

Документ (далее Кодекс) определяет принципы деловых отношений в университете и нормы поведения должностных лиц (ректората) и других работников, правила взаимоотношений внутри университета, а также взаимоотношений университета с партнерами (вузами, работодателями), органами власти, юридическими и физическими лицами. Кодексом закреплены основные положения корпоративных отношений в коллективе, в том числе межличностных (личность и расположения, личность и внешняя среда, личность и поведение, источники личностных различий, личность и ситуация, удовлетворенность работой, этическое поведение и др.).

1. Корпоративные ценности университета:

– открытые и добросовестные отношения с органами власти, юридическими и физическими лицами;

– ясные и взаимовыгодные отношения с потребителями образовательных и научных услуг, партнерами университета;

– финансовая прозрачность образовательной, научной и хозяйственной деятельности;

– развитие образовательной и научной деятельности на принципе социальной ответственности;

– обеспечение высокого качества оказываемых услуг и соответствие их мировым стандартам;

– постоянный поиск путей повышения конкурентоспособности и эффективности оказываемых услуг;

– уважительное и бережное отношение к человеку;

– поддержание и развитие лучших традиций университета;

– приверженность современным мировым стандартам корпоративного управления.

2. Общие положения:

– действие Кодекса распространяется на всех должностных лиц (ректорат) и других работников университета;

– ректорат и другие работники университета в своей служебной деятельности должны быть добропорядочны и честны, обязаны соблюдать правила деловой этики, установленные настоящим Кодексом, иными внутренними документами университета, а также являющиеся общепринятыми;

ДВГУПС

– поведение и действия ректората и других работников университета должны способствовать развитию взаимоотношений университета с органами власти, юридическими и физическими лицами, укреплению имиджа и репутации университета.

3. Взаимоотношения в университете

Ректорат (ректор, президент, проректоры, директора институтов, деканы факультетов, руководители управлений и отделов, других структурных подразделений, их заместители и лица, исполняющие их обязанности):

- работает в интересах коллектива университета с полной отдачей, добросовестно и разумно, является образцом соблюдения правил и норм деловой этики, установленных настоящим Кодексом, другими внутренними документами университета, а также общепринятыми;
- обеспечивает благоприятные и безопасные условия труда для работников и осуществляет их социальную защиту в рамках коллективного договора и соответствующих программ, действующих в университете;
- обеспечивает всем работникам равные возможности для проявления своих способностей в процессе трудовой деятельности;
- уважает частную жизнь работников, не допуская какого-либо вмешательства в нее.

Со стороны ректората по отношению к другим работникам невозможны любые формы дискриминации; подбор и назначение работников осуществляется с учетом профессиональных и личных качеств, как правило, на конкурсной основе, при этом должно обеспечиваться беспристрастное и справедливое отношение ко всем работникам.

Привилегии и льготы отдельным работникам осуществляются только на основании принятых в университете систем оплаты труда и мер социального характера, закрепленных коллективным договором, при обязательном обеспечении ректоратом равных возможностей получения указанных привилегий и льгот.

Работники (профессорско-преподавательский состав, учебно-вспомогательный и обслуживающий персонал) в процессе трудовой деятельности:

- заботятся об общих интересах университета и общности (единстве) всего персонала вуза;
- добросовестно выполняют свои трудовые обязанности;
- соблюдают требования законодательства РФ, правила внутреннего трудового распорядка, Устав и внутренние документы вуза, исполняют решения его органов управления, приказы и распоряжения;
- ведут себя корректно, достойно, не допускают отклонений от делового общения, принятого в университете;
- вносят в ректорат, ученый совет университета предложения по совершенствованию работы вуза;

ЭР03239

- сохраняют корпоративные ценности.

4. Во взаимоотношениях с органами власти, партнерами, иными юридическими и физическими лицами университет:

– стремится обеспечивать высокое качество выполнения государственного заказа на подготовку специалистов, бакалавров, магистров;

– строит свои отношения с заказчиками на подготовку, повышение квалификации и переподготовку специалистов, выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, других услуг на взаимовыгодной основе и осуществляет их выбор преимущественно путем проведения конкурсных процедур;

– добросовестно выполняет свои обязательства перед партнерами, заказчиками услуг и добивается того же от них;

– не допускает действий должностных лиц и других работников вуза, направленных на извлечение ими личной выгоды при заключении и исполнении договоров, контрактов, соглашений;

– учитывает особый публично-правовой статус, которым обладают органы власти в регионе (Аппарат полномочного представителя Президента РФ в ДФО, Правительство Хабаровского края и администрации других субъектов РФ, на территории которых осуществляется уставная деятельность университета, администрации муниципальных образований), строит с ними отношения на паритетной основе, добросовестно выполняя свои обязательства, вытекающие из законов, решений, постановлений этих органов относительно территорий, на которых осуществляет свою деятельность университет;

– являясь подведомственным учреждением Федерального агентства железнодорожного транспорта, строит свои отношения с ним в соответствии с договором, Положением о Федеральном агентстве железнодорожного транспорта и его территориальном органе – Дальневосточного территориального управления РОСЖЕЛДОР;

– уважает статус Попечительского совета, активно сотрудничает с ним, содействуя претворению в жизнь его и совместных с ним решений;

– уважает статус Советов ректоров вузов Дальневосточного федерального округа и Хабаровского края, активно участвует в их работе, реализует у себя решения, принятые в рамках этих Советов;

– активно сотрудничает с НИИ и другими подразделениями Дальневосточного отделения Российской академии наук, содействует развитию научно-образовательных центров;

– прилагает усилия по снижению рисков возникновения корпоративных конфликтов; признает важность досудебного урегулирования корпоративных конфликтов и стремится решать все споры путем переговоров, или рассмотрения их в третейском суде, возможность создания которого не противоречит законам Российской Федерации;

ЭР03239

– взаимодействуя в международных отношениях с зарубежными партнерами, добросовестно выполняет положения, зафиксированные в заключенных с этими партнерами договорах, соглашениях, намерениях о сотрудничестве;

– осуществляет благотворительную деятельность в различных формах;

– другое.

5. Соблюдение правил деловой этики в университете:

– ректорат, другие работники добросовестно выполняют требования нормативных документов (законодательства РФ, приказов и распоряжений вышестоящих органов, внутренних нормативных документов), в том числе настоящего Кодекса;

– при осуществлении своей уставной деятельности университет соблюдает требования экологического законодательства и не допускает причинение вреда экологии, жизни и здоровью людей;

– должностные лица и работники университета, допускающие нарушения требований нормативных документов, могут быть привлечены к дисциплинарной ответственности;

– ректорат и другие работники университета во взаимоотношениях с юридическими и физическими лицами обязаны воздерживаться от действий, рискованных с точки зрения возникновения конфликта интересов;

– в университете ограничивается использование служебного положения, а именно: использование собственности вуза в личных целях; получение подарков, вознаграждения и иных выгод для себя лично и других лиц в обмен на оказание университетом каких-либо услуг; получение услуг, кредитов от аффилированных лиц, за исключением уполномоченных на то кредитных учреждений;

– ректорат и другие работники университета обязаны осуществлять защиту имущества вуза от утраты, кражи, использования не по назначению, незаконного или неэффективного использования;

– ректорат и другие работники университета обязаны обеспечивать защиту (неразглашение) информации, содержащей государственную тайну, или конфиденциальной информации, обладателем которой является университет, не использовать эту информацию в личных целях;

– ректорат и другие работники университета обязаны поддерживать и укреплять корпоративный дух, который является одним из главных инструментов корпоративного управления, сплачивающим всех работников вуза для достижения общих целей, являющийся основой существования в университете единой системы корпоративных ценностей и мотивации поведения (формирование корпоративного духа связано с историей высшего образования путей сообщения, развития железнодорожного транспорта

ЭР03239

России и основано на понимании высокой ответственности персонала за результаты своей работы, особой значимости железнодорожного транспорта для России);

– с целью поддержания и укрепления корпоративного духа ректорат проводит следующие мероприятия:

- информирование всех работников о миссии университета и его корпоративных ценностях;
- обеспечение понимания каждым работником необходимости его труда в общем итоге деятельности университета;
- повышение престижа педагогического труда, пропаганда профессий железнодорожного транспорта;
- развитие системы мотивации труда и социальной защиты работников вуза;
- совершенствование системы корпоративных поощрений;
- сохранение и развитие лучших традиций университета;
- проведение корпоративных праздников;
- формирование и развитие корпоративного стиля, включая символику университета.

6. Обеспечение действия правил, установленных Кодексом

6.1. Организация соблюдения настоящих правил (Кодекса) осуществляется ректором и президентом университета. Ректор информирует ученый совет университета о практике соблюдения настоящих правил. В целях обеспечения соблюдения положений Кодекса в университете может быть создана комиссия по деловой этике, решения которой могут носить рекомендательный характер.

6.2. Ректорат и другие работники университета поддерживают сложившийся имидж вуза и проводят работу по формированию его положительных черт в целях обеспечения и реализации миссии, политики, целей и задач университета. Они обязаны заботиться о поддержании репутации университета как учреждения с высокими этическими принципами, а также воздерживаться от действий, способных прямо или косвенно негативно отразиться на его репутации.

6.3. Нарушения законодательства РФ, Устава или других внутренних документов, включая правила корпоративных отношений, или иные действия, могущие негативно отразиться на имидже и репутации университета могут быть обсуждены комиссией по деловой этике (при условии ее создания). Нарушение норм и правил, установленных Кодексом, может явиться основанием для неприменения меры стимулирующего характера (премии), неповышения в должности, рассмотрения информации о нарушении на собрании трудового коллектива или принятия иных мер к нарушителю.

ЭР03239

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

Проект

УСТАВ
Университетского комплекса путей сообщения
Дальневосточного федерального округа

1. Общие положения

1.1. В соответствии с Гражданским кодексом РФ, Федеральным Законом «О некоммерческих организациях» и Федеральным Законом «Об образовании» создается «Университетский комплекс путей сообщения Дальневосточного федерального округа» в организационно – правовой форме некоммерческого партнерства (в дальнейшем Комплекс).

1.2. Комплекс – научный, учебно-методический и координирующий центр профессионального образования. Комплекс является некоммерческой организацией и не имеет целью получение прибыли. Доходы расходуются на уставные цели и не могут распределяться между Учредителями и Членами Комплекса.

1.3. Официальное наименование: «Университетский комплекс путей сообщения Дальневосточного федерального округа».

1.4. Место нахождения: Россия, г. Хабаровск.

1.5. Комплекс приобретает права юридического лица с момента его государственной регистрации и обладает правоспособностью, необходимой для реализации уставных целей.

Право на образовательную деятельность и получение льгот, предоставляемых законодательством Российской Федерации, возникает у Комплекса с момента выдачи ему соответствующей лицензии.

1.6. Комплекс владеет обособленным имуществом, имеет самостоятельный баланс, расчетные и другие счета в банках РФ и иностранных банках в рублях и иностранной валюте, круглую печать, угловой штамп, фирменные бланки и другие реквизиты юридического лица.

1.7. Комплекс несет ответственность по своим обязательствам тем своим имуществом, на которое по законодательству Российской Федерации может быть обращено взыскание. Комплекс не отвечает по обязательствам государства, а государство не отвечает по обязательствам Комплекса. Комплекс не отвечает по обязательствам членов, а члены не отвечают по обязательствам Комплекса.

1.8. Комплекс вправе заниматься любыми формами и видами деятельности в рамках, определенных Уставом задач и целей деятельности. Предпринимательскую деятельность Комплекс может осуществлять постольку, поскольку это служит достижению целей и задач, ради которых он создан, в рамках определенных настоящим Уставом видов деятельности.

ДВГТУ НБ

ЭР03239

1.9. Комплекс вправе заключать от своего имени договоры, приобретать имущественные и неимущественные права и нести обязанности, выступать истцом и ответчиком в суде, арбитраже и третейском суде.

2. Цели и задачи

2.1. Основными целями Комплекса являются:

- удовлетворение потребностей личности в интеллектуальном развитии посредством получения профессионального образования;
- сохранение и приумножение нравственных, культурных и научных ценностей общества;
- создание на территории Дальневосточного федерального округа сети учебных заведений, осуществляющих обучение на основе современных образовательных технологий;
- создание условий для повышения имиджа Комплекса в целом.

2.2. Для достижения целей перед Комплексом стоят следующие задачи:

- координация и согласование интересов членов Комплекса на пересекающихся и совместных рынках;
- согласование действий по взаимодействию с учебными заведениями, не входящими в Комплекс;
- содействие в установлении деловых связей и организации обмена опытом с образовательными организациями, фондами, союзами, округами, органами местного и федерального управления субъектов Российской Федерации;
- участие в работе фондов, союзов, ассоциаций, в которых уже оформлено членство членов Комплекса через участников в этих организациях и непосредственно;
- совместная работа в части общих образовательных программ на рынке образовательных услуг под единой торговой маркой с целью повышения конкурентоспособности членов Комплекса и предлагаемых программ, выработка общей стратегии и совместных действий для реагирования на внешние тенденции;
- организационное, правовое, информационное и коммуникационное обеспечение деятельности Комплекса и его членов, законодательная инициатива;
- содействие и поддержка развития педагогической, научно-методической, инновационной деятельности членов Комплекса;
- создание единой системы подготовки преподавательского состава, ориентированного на удовлетворение потребностей образовательного процесса XXI века;
- создание условий, направленных на использование возможностей, предоставляемых новыми информационными и коммуникационными

ЭР03239

технологиями, в целях повышения квалификации профессорско-преподавательского состава;

- организация аккумулирования денежных средств для финансирования программ и мероприятий, направленных на выполнение уставных целей Комплекса, изыскание дополнительных возможностей для привлечения инвестиций на их реализацию;
- издательская деятельность, в том числе выпуск рекламно-информационных материалов.

2.3. Во исполнение указанных целей и задач Комплекс вправе заниматься следующими видами деятельности:

- организация и проведение учебного, учебно-воспитательного и учебно-методического процессов, в том числе учебных курсов различной длительности, лекций, семинаров и других видов обучения;
- подготовка и издание учебно-методических материалов;
- предоставление образовательных услуг юридическим и физическим лицам в РФ и в других странах;
- организация и проведение зрелищных мероприятий, торгов, аукционов, ярмарок;
- оказание консалтинговых услуг в области образования, экономики, финансов, права, организация управления; разработка схем хозяйственных операций, организация и осуществление этих операций;
- консультационная, экспертная, рекламная, информационная, маркетинговая, научно-исследовательская, внешнеэкономическая деятельность, производство товаров народного потребления, промышленной и научно-технической продукции, строительство, как самостоятельно, так и через созданные им хозяйствующие субъекты, оказание платных услуг, а также иные виды деятельности, направленные на реализацию уставных целей и не противоречащие действующему законодательству.

3. Членство в Комплексе

3.1. Учредителями и членами Комплекса являются юридические и физические лица, утвердившие настоящий Устав и подписавшие учредительный договор.

3.2. Прием в члены при учреждении Комплекса осуществляется на основании решения юридических и физических лиц путем утверждения настоящего Устава и учредительного договора.

Прием новых членов Комплекса в дальнейшем производится на основании соответствующего заявления претендента решением Правления, утверждаемого на ближайшем общем собрании Комплекса, и оформляется

ЭР03239

присоединением претендента к учредительному договору на основе решения Правления.

Орган, осуществивший государственную регистрацию Комплекса, уведомляется об изменении учредительного договора.

3.3. Исключение из членов Комплекса производится либо по заявлению члена в любое время, либо по следующим основаниям:

– нанесение Комплексу прямого имущественного ущерба противоправными действиями члена;

– не внесение членом членских и иных установленным общим собранием взносов в полном размере в течение двух сроков подряд;

– не возмещение нанесенного Комплексу ущерба.

Решение об исключении принимается мотивированным решением общего собрания.

Решение вступает в силу с момента его принятия.

При исключении члена из Комплекса его вступительные и членские взносы ему не возвращаются. Иное имущество, внесенное членом Комплекса, при исключении возвращается в трехмесячный срок с оформлением акта приема-передачи.

3.4. Права членов Комплекса:

– участвовать в деятельности Комплекса;

– участвовать в управлении делами Комплекса;

– избирать и быть избранными в органы его управления и контроля;

– пользоваться имуществом, льготами и преимуществами, предусмотренными для членов Комплекса;

– получать информацию о деятельности Комплекса, в том числе знакомиться с бухгалтерской и статистической отчетностью;

– выступать как один из членов Комплекса при продвижении программ, проектов Комплекса;

– равноправно участвовать в проектах и мероприятиях Комплекса;

– выдвигать на экспертизу Комплекса свои программы и проекты для дальнейшего их продвижения Комплексом;

– помогать членам Комплекса в создании и реализации проектов и программ;

– принимать согласованное участие в работе организаций, фондов, в которых состоят члены Комплекса;

– принимать совместное участие в получении и реализации проектов, программ по заказам федеральных и местных органов власти, министерств, ведомств, образовательных, промышленных и других организаций и предприятий;

– получать консолидированные заказы, целевые займы, гранты;

– участвовать в создании учебно-методических материалов, программ, курсов по различным специальностям;

ДВГНБ

– развивать свои самостоятельные программы;

– сотрудничать с другими организациями, не входящими в Комплекс;

– не ограничивать его членов в любых самостоятельных действиях, не наносящих морального ущерба членам Комплекса и Комплексу в целом;

– получать квалифицированную помощь при защите интересов;

– по своему усмотрению выходить из Комплекса без возврата уплаченных взносов;

– получать часть имущества при ликвидации Комплекса.

3.5. Члены Комплекса обязаны:

– соблюдать положения и условия настоящего Устава;

– вносить вступительные и членские взносы;

– исполнять принятые на себя обязательства по отношению к Комплексу;

– участвовать в уставных мероприятиях;

– оказывать Комплексу содействие в его деятельности;

– создавать имидж Комплексу;

– не наносить ущерб Комплексу и отдельным его членам на потребительском рынке;

– не наносить морального и материального ущерба Комплексу и его отдельным членам при ведении самостоятельной деятельности и сотрудничества с другими организациями;

– соблюдать конфиденциальность;

– соблюдать стандарты, принятые Комплексом;

– продвигать программы, принятые Комплексом, только от имени Комплекса;

– информировать Комплекс о своих образовательных программах и услугах.

4. Собственность и финансово-хозяйственная деятельность

4.1. Собственностью Комплекса являются:

- вступительные, членские и целевые взносы членов и другие виды вкладов, порядок проведения которых определяется учредительным договором и изменяется решением общего собрания;
- средства и имущество, передаваемые в собственность Комплекса другими юридическими и физическими лицами;
- выручка от финансово-хозяйственной деятельности, а также доля прибыли от деятельности совместных (с участием Комплекса) предприятий;
- доходы от ценных бумаг;
- безвозмездные и благотворительные взносы, пожертвования организаций и граждан;
- другие денежные и материальные ценности, полученные путем, не запрещенным законодательством.

ЭР03239

ДВГНБ

4.2. Комплекс имеет право продавать и передавать другим предприятиям, организациям, гражданам, обменивать, сдавать в аренду, предоставлять бесплатно во временное пользование или взаймы принадлежащее ему имущество, а также списывать его с баланса, в порядке, определенном Уставом.

4.3. Комплекс может необходимое имущество покупать, выменивать, брать в аренду, взаймы, в безвозмездное и возмездное временное пользование у предприятий, организаций и граждан, а также пользоваться всеми видами банковских и иных кредитов.

5. Компетенции

5.1. Комплекс самостоятелен в осуществлении образовательного процесса, подборе и расстановке кадров, научной, финансовой, хозяйственной и иной деятельности в пределах, установленных законодательством Российской Федерации и настоящим Уставом.

5.2. К компетенции Комплекса относятся:

- материально-техническое обеспечение и оснащение образовательного процесса, оборудование помещений в соответствии с государственными и местными нормами и требованиями, осуществляемые в пределах собственных финансовых средств;
- привлечение для осуществления деятельности, предусмотренной Уставом, дополнительных финансовых и материальных средств, в том числе использование банковского кредита;
- предоставление членам ежегодного отчета о поступлении и расходовании финансовых и материальных средств;
- подбор, прием на работу и расстановка кадров, ответственность за уровень их квалификации;
- организация и совершенствование методического обеспечения образовательного процесса;
- разработка и утверждение образовательных программ и учебных планов;
- установление структуры управления деятельностью Комплекса, штатного расписания, распределение должностных обязанностей;
- установление ставок заработной платы и должностных окладов работников Комплекса в пределах собственных финансовых средств и с учетом ограничений, установленных федеральными и местными нормативами;
- установление надбавок и доплат к должностным окладам работников Комплекса, порядка и размеров их премирования;
- разработка и принятие правил внутреннего распорядка Комплекса, иных локальных актов;

ЭР03239

- самостоятельное осуществление образовательного процесса в соответствии с Уставом, лицензией и свидетельством о государственной аккредитации;
- осуществление иной деятельности, не запрещенной законодательством Российской Федерации и предусмотренной Уставом Комплекса.

6. Управление

6.1. Высший орган управления Комплексом – общее собрание членов. Оно вправе рассматривать и решать любые вопросы деятельности Комплекса.

6.2. Собрание назначает Президента Комплекса.

6.3. Собрание, по представлению Президента Комплекса, формирует Правление, как орган оперативного управления хозяйственной деятельностью Комплекса.

6.4. Собрание избирает Ревизионную комиссию (ревизора) – орган контроля за деятельностью Президента и Правления. Члены Ревизионной комиссии не могут быть членами Правления.

6.5. В исключительную компетенцию общего собрания входят:

- внесение изменений и дополнений в Устав;
- избрание (назначение) и прекращение полномочий органов управления и контроля;
- формирование основных направлений политики Комплекса и утверждение годового плана работы (программы);
- определение размеров и порядка оплаты взносов, утверждение годовой сметы доходов и расходов, финансового плана на год;
- утверждение годовых отчетов Правления, результатов годовой деятельности Комплекса;
- утверждение решений Правления о приеме новых членов, исключении из членов;
- вопросы реорганизации и ликвидации Комплекса;
- утверждение внутренних правообразующих документов и нормативных актов;
- создание филиалов и открытие представительств, участие в других организациях.

6.6. Комплекс проводит общее собрание не реже одного раза в год.

Собрание созывается Президентом. Все другие собрания являются Чрезвычайными и созываются Президентом, Ревизионной комиссией либо по инициативе не менее одной трети членов Комплекса.

О дате, месте и повестке дня собрания инициатор письменно информирует членов не менее, чем за 20 дней до дня собрания. Собрание, как правило, ведет Президент или, в его отсутствие, каждый член Правления

ЭР03239

поочередно. Собрание вправе принять к своему рассмотрению любые вопросы деятельности Комплекса. Кворум общего собрания 50 % голосов, кроме вопросов, требующих квалифицированного большинства голосов.

6.7. Каждый член обладает равным количеством голосов, член может предоставить по доверенности право своего голоса любому из членов. Членов Комплекса представляет руководитель юридического лица или представитель по доверенности. Форма голосования определяется собранием.

6.8. По пунктам 6.2.1–6.2.4, 6.2.7 настоящего Устава решения принимаются квалифицированным большинством голосов (2/3) всех присутствующих на собрании членов, по остальным вопросам – простым большинством голосов присутствующих на собрании членов.

При решении вопросов об исключении члена из Комплекса его представитель в голосовании не участвует.

Если на собрание явилось меньшее количество членов, чем требуется для кворума, то Президент назначает новое собрание в срок не позднее 15 дней, на котором все решения по всем вопросам принимаются простым большинством голосов присутствующих членов.

6.9. Президент Комплекса:

- организует общие собрания членов Комплекса;
- отвечает за ведение документации и протоколов общих собраний;
- разрабатывает стратегию развития Комплекса;
- ведет текущий контроль за исполнением Правлением задач, поставленных собранием;
- без доверенности действует от имени Комплекса и представляет его интересы в других органах и организациях;
- распоряжается имуществом Комплекса во исполнение целей и задач, определенных собранием членов;
- заключает договоры, контракты в пределах предоставленной компетенции;
- выдает доверенности, открывает в банках счета, издает приказы (распоряжения), обязательные для всех сотрудников;
- определяет штаты, занимается подбором и расстановкой кадров.

Президент вправе передавать (делегировать) свои права и обязанности другим сотрудникам, неся за их действия по реализации этих прав и обязанностей полную ответственность перед общим собранием членов.

6.10. Общее собрание утверждает смету расходов, включающую в себя расходы на управленческую деятельность, в том числе расходы по оплате труда членов Правления. Заседание Правления проводится не реже одного раза в квартал. С протоколом заседаний Правления вправе ознакомиться любой член Комплекса. Ведет заседание Президент Комплекса.

ДВГНБ

6.11. Правление:

- осуществляет текущее руководство деятельностью Комплекса;
- обеспечивает реализацию решений Правления и Президента Комплекса;
- составляет и представляет на утверждение Собрания членов Комплекса годовые отчеты о результатах своей деятельности;
- представляет на утверждение Президента Комплекса структуру Правления.

6.12. В Комплексе по необходимости организуются следующие службы:

- учебно-методическая;
- маркетинговая;
- финансово-экономическая;
- договорно-правовая и информационно-коммерческая.

7. Трудовой коллектив

7.1. Трудовой коллектив Комплекса составляют сотрудники, состоящие в трудовых отношениях с ним. Отношения сотрудников с Комплексом регулируются трудовым законодательством страны. Работники Комплекса имеют право:

- повышать профессиональную и педагогическую квалификацию за счет средств Комплекса в соответствии с заключенным трудовым контрактом;
- пользоваться в установленном Уставом Комплекса порядке информационными и методическими фондами, а также услугами учебных, научных, социально-бытовых, лечебных и других его подразделений;
- обжаловать приказы и распоряжения администрации Комплекса в порядке, установленном законодательством РФ;
- иные права, определенные законодательством РФ, Уставом Комплекса и трудовыми договорами (контрактами).

7.2. Комплекс обеспечивает всем сотрудникам безопасные условия труда и несет ответственность за ущерб, причиненный здоровью и трудоспособности сотрудников в установленном законодательством порядке. Социальное, медицинское, пенсионное страхование и социальное обеспечение сотрудников Комплекса регулируется законодательством страны. Комплекс может самостоятельно устанавливать для своих работников дополнительные привилегии и льготы, а также поощрять работников организаций, обслуживающих трудовой коллектив и не входящих в состав Комплекса.

8. Контроль за деятельностью

8.1. Комплекс ведет бухгалтерскую и статистическую отчетность в порядке, установленном законодательством страны.

ЭР03239

8.2. Проверка деятельности Комплекса осуществляется финансовыми и другими контрольными и надзорными органами государства в пределах их компетенции и в порядке, установленном законодательством.

8.3. Комплекс представляет контрольным и надзорным органам всю необходимую информацию, кроме информации, составляющей коммерческую тайну.

8.4. Любой член Комплекса вправе потребовать аудиторской проверки деятельности Комплекса. Оплата работы аудиторской службы производится инициатором проверки.

8.5. Ревизионная комиссия:

- проверяет годовые отчеты и балансы, составляет по ним заключение и представляет на общее собрание для утверждения;
- по инициативе общего собрания членов, по собственной инициативе или по поручению Президента осуществляет ревизии.

8.6. Комплекс назначает должностное лицо, ответственное за взаимодействие с военным комиссариатом города, обязуется своевременно и полно проводить учет военнообязанных, работающих в Комплексе, предоставлять необходимую учетную информацию военкомату и передавать необходимую информацию от военкомата военнообязанным. Данное должностное лицо обязано принять все необходимые и исчерпывающие меры к наиболее полному и устойчивому обеспечению потребностей Вооруженных Сил России, гражданской обороны, неотложных нужд хозяйства города и его населения в условиях чрезвычайных ситуаций.

9. Прекращение деятельности

9.1. Комплекс прекращает свою деятельность:

- путем ликвидации по решению общего собрания членов;
- по решению суда по основаниям, предусмотренным законодательством РФ;
- путем реорганизации слиянием, присоединением, разделением, выделением, преобразованием в иную организационно-правовую форму.

9.2. Добровольная ликвидация Комплекса производится назначенной им ликвидационной Комиссией, принудительная – комиссией, назначенной судом.

9.3. Ликвидация осуществляется в соответствии с законодательством РФ.

9.4. Ликвидация Комплекса производится ликвидационной Комиссией, назначаемой общим собранием Комплекса или компетентным государственным органом, принявшим решение о ликвидации. Деятельность комиссии строится в соответствии с Гражданским кодексом РФ и иными законодательными актами.

ДВГНБ

9.5. Ликвидационная комиссия оценивает имущество Комплекса, определяет размер обязательств Комплекса перед кредиторами, составляет ликвидный баланс и представляет его на утверждение общему собранию Комплекса.

9.6. После ликвидации Комплекса все документы передаются на государственное хранение в городской архив.

9.7. Имущество Комплекса после расчетов по оплате труда, исполнения обязанностей перед кредиторами, бюджетом и контрагентами распределяется между членами в размере, не превышающем совокупного взноса каждого члена (с учетом всех видов взносов). Оставшееся имущество направляется на уставные или благотворительные цели.

9.8. Ликвидационная комиссия несет ответственность за ущерб, причиненный Комплексу, ее членам, а также третьим лицам, по нормам гражданского законодательства.

9.9. Ликвидация считается завершенной, а Комплекс прекратившим свое существование с момента внесения соответствующей записи в государственный реестр.

9.10. Реорганизация Комплекса влечет за собой переход прав и обязанностей, принадлежащих Комплексу, к его правопреемнику.

10. Прочие положения

10.1. Все другие вопросы, не урегулированные настоящим Уставом, решаются в соответствии с действующим законодательством.

10.2. Если одно или несколько положений (условий) настоящего Устава являются (становятся) недействительными, то это не является причиной для приостановления действия других положений (условий). Недействительное положение (условие) должно быть заменено положением (условием), допустимым в правовом отношении, близким по смыслу заменяемому.

10.3. Настоящий Устав вступает в силу с момента его государственной регистрации.

ДВГНБ

ЭР03239

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

Проект

ПОЛОЖЕНИЕ
о Попечительском Совете Дальневосточного государственного университета путей сообщения

1. Общие вопросы

1.1. Попечительский Совет (далее Совет) является одной из форм корпоративного управления Университета. Порядок выборов в Совет и его компетенции определяются Уставом Дальневосточного государственного университета путей сообщения (далее ДВГУПС).

1.2. Попечительский Совет создается в соответствии с Уставом ДВГУПС для более эффективного взаимодействия с территориальными органами управления, учреждениями, организациями, предприятиями транспортной отрасли ДФО.

2. Цели и задачи деятельности

2.1. Главной целью Попечительского Совета является оказание содействия Университету в осуществлении его деятельности как основного учебного и научного центра транспортной отрасли, обеспечивающего ее высококвалифицированными кадрами и выполняющего для нее широкие фундаментальные и прикладные научные исследования: в области обучения, воспитания студентов, улучшения материально-технического обеспечения учебно-методического комплекса, финансовой поддержки инновационных процессов.

2.2. Попечительский Совет:

– содействует развитию системы непрерывного образования, духовного и нравственного воспитания студентов, формированию их деловых и профессиональных качеств;

– поддерживает научно-исследовательскую и инновационную деятельность;

– привлекает российских и иностранных специалистов и фирмы для совместной подготовки специалистов;

– содействует укреплению и развитию международного, научного, технического и культурного сотрудничества ДВГУПС;

– формирует Фонд Попечительского Совета;

– осуществляет помощь в финансировании и реализации перспективных программ, способствующих повышению качества подготовки специалистов;

– содействует в финансировании приобретения оборудования, материалов, средств бытового назначения для Университета, вычислительной техники, необходимых для учебного процесса и проведения научных исследований;

ДВГУПС

ЭР03239

– оказывает содействие в финансировании зарубежных стажировок студентов и преподавателей ДВГУПС, а также приема иностранных ученых, специалистов, студентов;

– оказывает содействие в привлечении научно-технического потенциала ДВГУПС в решении вопросов повышения квалификации, экспертизы, нормотворчества и участия в выполнении проектно-изыскательских и других работ;

– оказывает содействие в трудоустройстве выпускников ДВГУПС;

– оказывает содействие в реализации информационной, выставочной деятельности;

– рассматривает другие вопросы, отнесенные к компетенции Попечительского Совета.

3. Состав и регламент работы

3.1. В состав Попечительского Совета могут входить представители федеральных и местных органов исполнительной власти, предпринимательских, финансовых и научных кругов, средств массовой информации, общественных объединений и ассоциаций, предприятий, организаций и учреждений, в том числе, зарубежных, независимо от форм собственности, представители Университета.

3.2. Численность Попечительского Совета не регламентируется.

3.3. Члены Попечительского Совета осуществляют свою деятельность в Совете на общественной основе без отрыва от основной и производственной деятельности.

3.4. Попечительский Совет осуществляет свои функции в пределах компетенции, определенной настоящим Положением, и руководствуется действующим законодательством РФ, Уставом ДВГУПС.

3.5. Попечительский Совет действует на основе равноправия его членов, гласности, в тесном контакте с ректором, президентом университета и ученым советом ДВГУПС.

3.6. Решения Попечительского Совета носят рекомендательный и консультативный характер.

3.7. ДВГУПС осуществляет организационно-техническое обслуживание Попечительского Совета, в том числе выделяет помещения для его работы и закрепляет сотрудника для ведения делопроизводства.

4. Имущество и средства

4.1. Имущество и средства Попечительского Совета формируются за счет вступительных и членских взносов (по решению Совета); взносов целевого назначения (долевых вкладов) на осуществление проектов и программ.

ЭР03239

ДВГУПС

4.2. Для решения уставных задач Университета, для развития и реализации целевых программ ДВГУПС учреждается некоммерческая организация «Фонд развития транспортного образования и науки», на расчетном счету которой аккумулируются средства Попечителей и расходуются по решению Попечительского Совета на направления уставной деятельности Университета и Попечительского Совета.

4.3.Средства Попечительского Совета (Фонда развития транспортного образования и науки), расходуются в соответствии с его целями и задачами согласно смете.

4.4. Об использовании финансовых средств члены Совета информируют своих вкладчиков.

5. Организация и управление

5.1. Попечительский Совет создается по решению ученого совета университета. Порядок его деятельности определяется настоящим Положением, которое согласовывается ученым советом университета.

5.2. Высшим органом управления Попечительским Советом является общее собрание, которое правомочно принимать решения по всем вопросам его деятельности. Общее собрание проводится один раз в год.

Общее собрание:

– утверждает Положение Совета, вносит в него изменения и дополнения;

– избирает Правление и Председателя Совета;

– определяет основные направления деятельности Совета;

– определяет численный и персональный состав постоянных и временных комиссий Совета;

– утверждает отчеты о работе Председателя, Правления и ревизионной комиссии;

– решает вопросы о реорганизации и ликвидации деятельности Совета.

5.3. Правление осуществляет оперативное управление деятельностью Попечительского Совета в период между общими собраниями.

Правление избирается из числа членов Совета общим собранием сроком на 2 года. Правление избирает из своего состава руководителя Правления – исполнительного директора Попечительского совета, утверждаемого на общем собрании Совета.

Правление:

– определяет приоритетность проектов и программ Совета;

– определяет размеры вступительных и членских взносов;

– устанавливает порядок распределения доходов, виды, размеры и направления использования средств и имущества Совета;

– утверждает руководителей проектов и программ Совета, назначает специалистов, привлекаемых на контрактной основе;

ДВГНБ

– утверждает финансирование текущей деятельности Совета;

– составляет годовые отчеты, балансы, сметы расходов структурных подразделений Совета.

5.4. Председатель Совета:

– решает вопросы, связанные с заключением контрактов, соглашений, договоров с различными организациями и частными лицами;

– утверждает решения и рекомендации, принятые Правлением и его комиссиями;

– представляет Совет перед органами власти и управления, а также в отношениях с юридическими и физическими лицами;

– делегирует свои полномочия членам Правления.

5.5. Председатель, заместитель председателя Совета избираются общим собранием Совета большинством голосов при открытом голосовании сроком на два года.

5.6. Число членов Попечительского Совета зависит от количества организаций-попечителей ДВГУПС. В число членов Попечительского Совета входит президент университета, а также ректор или проректор.

5.7. Общее собрание правомочно принимать решения Совета при присутствии на нем не менее 1/2 плюс один голос от числа всех членов Совета.

5.8 Внеочередное общее собрание может быть созвано его председателем по мере необходимости или по требованию членов Совета.

5.9 Решения Попечительского Совета по вопросам своей компетенции принимаются путем открытого голосования большинством голосов присутствующих.

5.10. Прием в члены Совета осуществляется на основании письменного заявления и внесения вступительного взноса.

6. Ревизионная комиссия

6.1. Ревизионная комиссия осуществляет контроль законности и эффективности использования средств, финансово-хозяйственной деятельности Совета.

6.2. Ревизионная комиссия ежегодно отчитывается на общем собрании о своей деятельности.

6.3. Ревизионная комиссия избирается общим собранием из числа его членов сроком на 2 года.

6.4. Без заключения ревизионной комиссии Совет не вправе утверждать программы деятельности и смету расходов Фонда.

7. Реорганизация, ликвидация Попечительского Совета

7.1. Ликвидация и реорганизация Совета может производиться по решению общего собрания.

ЭР03239

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

Проект

ПОЛОЖЕНИЕ
об Университетском комплексе путей сообщения
Дальневосточного федерального округа

Университетский комплекс путей сообщения – объединение образовательных заведений различного уровня, научных, конструкторских, инновационных и иных учреждений и организаций, подведомственных Министерству транспорта России на территории Дальневосточного федерального округа, сохраняющих свою самостоятельность как субъекты комплекса и образовавших ассоциацию (союз) с сохранением прав юридических лиц.

1. Принципы создания и функционирования университетского комплекса

1.1. Единство учебного, научного и инновационного процессов во взаимосвязи с развитием экономики, транспорта и социальной сферы в Дальневосточном федеральном округе.

1.2. Непрерывность многоуровневого процесса, взаимосвязь и преемственность образовательных программ с целью сокращения сроков их освоения и совершенствования подготовки специалистов.

1.3. Инновационный характер деятельности от проведения фундаментальных научных исследований до тиражирования и передачи на железнодорожный транспорт информационных, наукоемких технологий, в том числе, образовательных.

1.4. Эффективное организационное, учебно-методическое, научное и информационное взаимодействие между всеми структурами университетского комплекса, равенство и учет их интересов.

1.5. Тесное взаимодействие с железными дорогами региона, с другими университетскими комплексами федерального округа, вузами, администрациями муниципальных образований, предприятиями и организациями в рамках Устава университетского комплекса путей сообщения.

2. Цели создания университетского комплекса

2.1. Повышение качества общего образования, качества подготовки и профессиональной переподготовки специалистов для железнодорожного, морского и речного, воздушного транспорта.

2.2. Обеспечение адаптации образовательных учреждений и выпускников к социальным, экономическим и культурным запросам общества и изменениям рынка труда Дальневосточного федерального округа.

2.3. Вовлечение в образовательный, научный и инновационный процесс профессорско-преподавательского состава учебных заведений, научных работников, докторантов, аспирантов, студентов, специалистов.

ЭР03239

2.4. Повышение эффективности использования интеллектуальных, материальных, информационных и иных ресурсов образовательных, научных, конструкторских, производственных, инновационных, социальных и других структурных подразделений, а также учреждений, организаций и предприятий, входящих в университетский комплекс, при подготовке специалистов и проведении научных исследований по приоритетным направлениям развития образования, науки, культуры, техники и социальной сферы.

2.5. Создание условий и возможностей для реализации крупных программ и проектов образовательного, экономического, социального и технологического характера, имеющих федеральный, региональный, межрегиональный и отраслевой уровень, активизации научных исследований и инновационной деятельности.

2.6. Повышение роли Дальневосточного государственного университета путей сообщения, учебных заведений среднего профессионального образования в социально-экономическом, технологическом, образовательном и культурном развитии федерального округа, воспроизводстве и развитии кадрового потенциала железных дорог региона.

3. Основные задачи университетского комплекса

3.1. Обеспечение интеграции образования, науки и производства в рамках университетского комплекса, как за счет использования результатов научных исследований в учебном процессе, так и за счет установления тесных связей между образовательными, научными, конструкторскими учреждениями, предприятиями транспорта, как единой коллективной системы получения и использования новых научных знаний и технологий на железнодорожном транспорте, транспортном строительстве, в образовании, экономике и социальной сфере.

3.2. Создание единой информационной среды для обеспечения образовательной, научной и инновационной деятельности.

3.3. Реализация на базе университетского комплекса единой системы подготовки, переподготовки и повышения квалификации специалистов железнодорожного транспорта и строительства, научно-педагогических кадров и специалистов образовательных и научных учреждений, организаций.

3.4. Создание современной лабораторной и экспериментальной базы для подготовки специалистов, в том числе по новым направлениям (специальностям).

3.5. Формирование инфраструктуры инновационной деятельности (технопарки, инновационно-технологические центры, инновационно-промышленные комплексы, инкубаторы технологического бизнеса, центры сертификации, лизинга, консалтинга, защиты интеллектуальной собственности и т. п.).

3.6. Обеспечение условий для привлечения дополнительных ресурсов из внебюджетных источников.

ЭР03239

3.7. Формирование системы управления университетским комплексом, учитывающей специфику всех видов его деятельности.

3.8. Выработка рекомендаций для решения актуальных проблем социально-экономического, технологического и культурного развития железнодорожного транспорта, других отраслей федерального округа.

3.9. Организация взаимодействия с региональными органами исполнительной власти, учреждениями, предприятиями и организациями реального сектора экономики и социальной сферы, развитие кооперационных межрегиональных связей при решении проблем в области образования, науки и инновационной деятельности.

3.10. Развитие международных связей при подготовке и переподготовке специалистов, выполнении совместных научных и инновационных проектов.

3.11. Защита и капитализация интеллектуальной собственности на создаваемые наукоемкую продукцию, технологии и услуги.

4. Порядок создания и функционирования университетского комплекса

4.1. Университетский комплекс создается путем интеграции различных государственных образовательных, научных, конструкторских, технологических, производственных, инновационных, социальных и иных учреждений и организаций, подведомственных Министерству транспорта, в ассоциацию (союз) равноправных субъектов университетского комплекса приказом Минтранса России по согласованию с Минобрнаукой России. Решение о вхождении в комплекс образовательных учреждений общего, начального и среднего профессионального образования, филиалов образовательных учреждений всех уровней, неподведомственных Минтрансу России, принимается Минобрнауки России по согласованию с Минтрансом России, соответствующими федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления, на территории которых эти учреждения расположены.

4.2. При включении в состав университетского комплекса образовательных, научных, конструкторских, иных учреждений и организаций, находящихся в ведении федеральных органов управления, органов управления субъектов Российской Федерации и (или) органов местного самоуправления, расходы на образовательную и другую деятельность каждого субъекта комплекса осуществляются отдельно за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и бюджетов органов местного самоуправления в порядке, установленном Правительством РФ.

ЭР03239

ДВГНБ

4.3. В своей деятельности каждый субъект университетского комплекса руководствуется своим положением (уставом), настоящим Положением об университетском комплексе.

4.4. Университетский комплекс, в котором Дальневосточный государственный университет путей сообщения играет роль центра учебно-научно-методического обеспечения, создается образовательными учреждениями и организациями, входящими в комплекс, на добровольных началах.

4.5. Все образовательные учреждения и организации, входящие в состав университетского комплекса, сохраняют свою самостоятельность и статус юридического лица, их отношения с университетом осуществляются на основании договоров совместной деятельности.

4.6. Положение об университетском комплексе разрабатывается на основе Типового положения по согласованию с Минтрансом России и региональными органами управления образованием, принимается решением общего собрания представителей образовательных и других учреждений, входящих в университетский комплекс, и утверждается приказом (указанием) Минтранса России.

4.7. Университетский комплекс функционирует на принципах самоуправления.

Руководство деятельностью университетского комплекса осуществляет Президент и Правление, состоящее из представителей образовательных учреждений и организаций, входящих в университетский комплекс, и избираемое общим собранием сроком на 4 года.

Всю свою деятельность комплекс осуществляет в соответствии с принятым Положением.

ДВГУПС

ЭР03239

ПРИЛОЖЕНИЕ 6

Проект

УСТАВ
некоммерческой организации
«Дальневосточный транспортный
образовательный союз»

1. Общие положения

1.1. «Дальневосточный транспортный образовательный союз», именуемый в дальнейшем «Союз», является добровольным самоуправляемым, некоммерческим объединением (некоммерческой организацией) образовательных учреждений на основе общности интересов для реализации целей и задач, определенных в Уставе.

Полное наименование Союза на русском языке – Некоммерческая организация «Дальневосточный транспортный образовательный союз».

Сокращенное наименование Союза на русском языке – «ДВТОС».

Полное название на английском языке – «Union of the Transportation Educational Institutions in the Far East».

1.2. Союз не является вышестоящим органом по отношению к своим членам.

1.3. Союз действует на основе Конституции Российской Федерации, действующего законодательства Российской Федерации и настоящего Устава, на принципах равноправия его членов, законности и гласности.

1.4. После государственной регистрации Союз становится юридическим лицом, обладает на правах собственности обособленным имуществом и отвечает по своим обязанностям этим имуществом, может от своего имени приобретать и осуществлять имущественные и личные неимущественные права, нести обязанности, быть истцом и ответчиком в суде. Союз имеет самостоятельный баланс, расчетные и другие счета, включая валютный, круглую печать со своим наименованием на русском языке, штампы и бланки.

1.5. Союз может иметь зарегистрированную в установленном порядке символику, в том числе эмблему, флаги и вымпелы.

1.6. Россия, г. Хабаровск, ул. Серышева, 47.

1.7. Союз создан без ограничения срока деятельности.

1.8. Учредители Союза: государственное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Дальневосточный государственный университет путей сообщения, г. Хабаровск, государственное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Морской государственный университет им. адм. Г. И. Невельского», г. Владивосток.

ДВГНБ

2. Цели и задачи Союза

2.1. Прогнозирование и разработка стратегии развития системы высшего и среднего профессионального образования для потребностей транспортной отрасли.

2.2. Согласование, представительство и защита интересов членов Союза, а также содействие созданию благоприятных условий для осуществления подготовки квалифицированных кадров транспорта на Дальнем Востоке РФ.

2.3. Разработка и внедрение передовых идей в области образования, оптимизации системы подготовки специалистов транспортников.

2.4. Основными задачами Союза являются:

- всесторонняя академическая интеграция коллективов образовательных учреждений, а также защита и представление их интересов в обществе, законодательных органах, правительстве, общественных и международных организациях;
- организация сотрудничества ученых вуза, научных учреждений с педагогическими коллективами образовательных учреждений в обновлении содержания и методов общего и профессионального образования, обеспечении преемственности и непрерывности системы образования;
- координация и организация совместной работы по совершенствованию учебно-методической, научно-педагогической, культурно-просветительской, спортивно-массовой, военно-патриотической и общественной деятельности;
- научно-методическое обеспечение воспитания учащейся молодежи;
- организация издания учебной и методической литературы;
- развитие материальной базы и социальной инфраструктуры образовательных учреждений;
- установление деловых связей между членами Союза и другими заинтересованными предприятиями и организациями;
- совершенствование переподготовки и повышения квалификации научных и педагогических кадров членов Союза, в т. ч. повышение квалификации через аспирантуру и докторантуру;
- осуществление иной деятельности в соответствии с полномочиями, полученными от членов Союза, не запрещенной законодательством.

3. Члены Союза, их права и обязанности

3.1. Членами Союза наряду с учредителями могут быть учебные заведения различного уровня, научно-исследовательские, промышленные и другие предприятия, учреждения, организации, деятельность которых согласуется с целями и задачами Союза.

ДВГУПС

3.2. Все учредители Союза являются его членами и имеют соответствующие права и обязанности.

3.3. Члены Союза имеют равные права и несут равные обязанности. Каждый член Союза имеет один голос при решении всех вопросов, отнесенных к компетенции Союза.

3.4. Члены Союза сохраняют свою самостоятельность и права юридического лица.

3.5. Прием в члены Союза осуществляется по письменному заявлению. Решение о приеме принимается простым большинством голосов Совета Союза, путем вынесения им соответствующего решения, которое доводится до членов Союза.

3.6. Любой член Союза может по своему усмотрению прекратить свое членство в Союзе, подав письменное заявление в Совет Союза.

3.7. Член Союза может быть исключен из него по решению Совета Союза, которое должно быть утверждено на общем собрании членов в следующих случаях:

- нарушение действующего законодательства, устава Союза; неуплаты в установленные сроки или отказа от уплаты взносов, подлежащих к оплате;
- несоблюдение норм профессиональной этики члена Союза;
- если его деятельность противоречит целям, задачам и направлениям деятельности Союза.

3.8. При выходе из состава Союза членские и вступительные взносы не возвращаются, как и имущество, переданное Союзу в качестве вступительного или целевого взноса.

3.9. Член Союза имеет право:

- избирать и быть избранным в руководящие и контрольные органы Союза;
- принимать участие во всех мероприятиях, проводимых Союзом;
- вносить на рассмотрение органов управления и контроля Союза предложения, относящиеся к деятельности Союза;
- получать в Союзе помощь в решении вопросов, относящихся к деятельности Союза;
- получать информацию по всем вопросам деятельности Союза;
- дополнительно финансировать деятельность Союза.

3.10. Члены Союза обязаны:

- выполнять требования Устава и решения руководящих органов Союза;
- оказывать содействие Союзу в реализации его целей и задач;
- не совершать действий, которые могут понести ущерб престижу и имуществу Союза;
- уплачивать членские взносы;

ЭР03239

• хранить сведения любого характера, разглашение которых может принести ущерб Союзу и его членам.

4. Органы управления Союза

4.1. Высшим руководящим органом Союза является Конференция. Постоянно действующим выборным коллегиальным руководящим органом между Конференциями является Совет Союза; контролирующим – Ревизионная комиссия. Исполнительным органом Союза является Дирекция. Конференция, Совет, Ревизионная комиссия правомочны принимать решения, если в их работе принимает участие более половины членов этих органов; решение принимается простым большинством голосов.

4.2. Конференция (общее собрание полномочных представителей организации – членов Союза) созывается не реже чем раз в два года. Внеочередная Конференция может быть созвана по инициативе Президента, по решению Совета Союза, по требованию Ревизионной комиссии или не менее одной трети членов Союза.

Конференция:

• принимает Устав, вносит в него изменения и дополнения;

• избирает Президента и вице – президентов;

• избирает Совет Союза;

• избирает Ревизионную комиссию и её Председателя;

• утверждает по представлению Совета Союза основные направления деятельности, а также текущие и перспективные планы работы Союза;

• заслушивает и утверждает отчеты Совета Союза и Ревизионной комиссии.

4.3. Совет Союза:

• руководит всей деятельностью Союза в период между Конференциями; на своих заседаниях рассматривает и утверждает приоритетные программы и планы деятельности, подготавливает для Конференции предложения по стратегии деятельности Союза; утверждает бюджет Союза;

• избирает Президиум Совета Союза;

• утверждает по представлению Президента Союза направления деятельности вице – президентов Союза;

• утверждает Положение о Дирекции Союза и её штатное расписание;

• устанавливает размеры вступительных и ежегодных взносов членов Союза;

• принимает решение о приеме в члены Союза и исключении из него, создании и прекращении деятельности филиалов и представительств Союза в РФ и за рубежом, утверждает Положения (Уставы) о них;

ЭР03239

- принимает решения о создании и прекращении деятельности хозяйствующих субъектов Союза, обладающих правами юридического лица.

Заседания Совета проводятся не реже одного раза в год, в период между заседаниями Совета функции руководящего органа Союза выполняет Президиум.

4.4. Ревизионная комиссия:

- проводит проверки финансово-хозяйственной деятельности, ежегодные ревизии Союза, итоги которых рассматриваются на Конференции Союза;
- осуществляет контроль за соответствием деятельности Союза его Устава;
- контролирует эффективность использования средств и имущества Союза;
- информирует Совет Союза и отчитывается о своей деятельности перед Конференцией Союза;
- дает заключение по ежегодным балансам Союза.

Расходы, связанные с деятельностью Ревизионной комиссии, возмещаются Советом Союза.

4.5. Президент:

- непосредственно руководит деятельностью Союза;
- ведет работу по реализации решений Конференции и Президиума;
- вносит на согласование Президиума кандидатуры вице – президента и членов Президиума;
- распределяет обязанности между членами Президиума и вице – президентами;
- созывает и ведет заседания Президиума;
- разрабатывает предложения по инициативам Союза по различным вопросам деятельности;
- представляет Союз без доверенности в государственных органах, общественных объединениях и иных организациях;
- распоряжается имуществом и средствами Союза в пределах утвержденных Президиумом смет, заключает от имени Союза договоры и выдает доверенности;
- подписывает финансово-хозяйственные документы Союза;
- утверждает Положение о Дирекции Союза;
- утверждает штат и штатное расписание Дирекции, назначает на должность и освобождает от должности ее работников;
- осуществляет другие полномочия в соответствии с настоящим Уставом.

4.6. Президент вправе передать часть своих полномочий, касающихся организации обеспечения финансово-хозяйственной деятельности Союза, Исполнительному директору Союза (в дальнейшем – Исполнительный директор).

ЭР03239

ДВГНБ

4.7. Исполнительно – распорядительным органом Союза является Дирекция.

Дирекция:

- обеспечивает выполнение решений Конференции и Совета;
- осуществляет по поручению Президента оперативное и текущее руководство деятельностью Союза;
- осуществляет координацию деятельности организаций – членов Союза;
- контролирует выполнение договорных и иных обязательств Союза;
- организует финансово – хозяйственную, издательскую и рекламную деятельность Союза;
- представляет и защищает интересы Союза;
- разрабатывает инструктивные материалы, уставы и положения о структурных подразделениях Союза;
- решает иные вопросы, отнесенные к ее компетенции Конференцией, Советом Союза, Президентом.

4.8. Исполнительный директор назначается Советом Союза по представлению Президента. Исполнительный директор:

- организует выполнение решений Конференции и Совета Союза;
- возглавляет, организует и направляет работу Дирекции;
- издает распоряжения, инструкции и иные акты по вопросам, входящим в ее компетенцию;
- представляет Президенту и Совету на утверждение проекты и программы финансовой деятельности, смету административных расходов Союза;
- распоряжается по поручению Президента средствами Союза в пределах установленных смет, открывает и закрывает банковские счета;
- заключает сделки и соглашения от имени Союза и выписывает доверенности на их совершение, а также на представительство интересов Союза другими лицами;
- формирует состав Дирекции, назначает на должности штатных сотрудников Союза руководителей его структурных подразделений;
- представляет Союз в отношениях с любыми физическими и юридическими лицами, учреждениями, организациями и их союзами, а также государственными учреждениями в пределах полномочий Дирекции;
- выполняет другие функции в рамках настоящего Устава;
- распоряжается имуществом Союза по согласованию с Президентом или Советом Союза.

4.9. Попечительский совет формируется из числа наиболее авторитетных представителей властных структур, производственно-финансовой, образовательной, научной элит, культурной сферы и общественных деятелей.

ЭР03239

ДВГНБ

Основными задачами Попечительского совета являются:

- содействие привлечению внебюджетных средств для обеспечения деятельности и развития Союза;
- содействие организации конкурсов, олимпиад, соревнований и других массовых мероприятий;
- содействие совершенствованию материально-технической базы Союза;
- рассмотрение других вопросов, связанных с деятельностью Союза, в соответствии с Уставом Союза.

5. Имущество и средства Союза

5.1. Союз, согласно законодательству РФ осуществляет владение, пользование и распоряжение всем принадлежащим ему имуществом в соответствии с целями и задачами своей деятельности и назначением имущества.

5.2. Союз может иметь в собственности земельные участки, здания, строения, сооружения, жилищный фонд, транспорт, оборудование, инвентарь, имущество культурно-просветительского, научно-учебного и оздоровительного назначения, денежные средства, акции, другие ценные бумаги и иное имущество, необходимое для материального обеспечения деятельности Союза, указанной в Уставе.

5.3. Источниками формирования имущества Союза являются:

- членские и вступительные взносы;
- благотворительные пожертвования, в том числе имеющие целевой характер, предоставляемые гражданами и юридическими лицами в денежной и натуральной форме;
- доходы от внереализационных операций, включая доходы от ценных бумаг;
- поступления от деятельности по привлечению ресурсов;
- поступления из федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации, местных бюджетов и внебюджетных фондов;
- другие, не запрещенные законом поступления.

5.4. Собственником имущества является Союз. Каждый отдельный член Союза не имеет права собственности на долю имущества, принадлежащего Союзу.

5.5. Союз не имеет своей целью извлечение прибыли. Доходы от деятельности Союза не перераспределяются между членами Союза, а используются только для достижения его целей.

5.6. Денежные средства Союза расходуются на выполнение уставных целей и задач, оплату и премирование работников, поощрение активистов Союза и другие мероприятия в соответствии с настоящим Уставом и действующим законодательством.

ЭР03239

6. Хранение документов Союза

6.1. Союз в целях реализации государственной социальной, экономической и налоговой политики несет ответственность за сохранность документов (управленческих, финансово-хозяйственных, по личному составу и др.); обеспечивает передачу на государственное хранение документов, имеющих научно-историческое значение, в архив г. Хабаровска в соответствии с перечнем документов, согласованным с архивом; хранит и использует в установленном порядке документы по личному составу.

6.2 Союз обязан хранить следующие документы:

- Устав и Учредительный договор Союза, изменения и дополнения, внесенные в Устав Союза, зарегистрированные в установленном порядке, решение о создании Союза, свидетельство государственной регистрации Союза, подписные листы;
- документы, подтверждающие права Союза на имущество, находящееся на его балансе;
- внутренние документы Союза;
- положение о филиале или представительстве Союза;
- годовой финансовый отчет, документы бухгалтерского учета;
- документы финансовой отчетности, представляемые в соответствующие органы;
- протоколы Конференций членов Союза, Ревизионной комиссии;
- заключения Ревизионной комиссии Союза, аудитора, государственных и муниципальных органов финансового контроля;
- иные документы, предусмотренные настоящим Уставом, документами Союза, решениями· Конференций, органов управления Союза, а также документы, предусмотренные правовыми актами РФ.

7. Порядок внесения изменений и дополнений в Устав Союза

7.1. Изменения настоящего Устава приобретают силу с момента их государственной регистрации в установленном законном порядке.

8. Ликвидация и реорганизация Союза

8.1. Союз ликвидируется по решению Конференции, принятому всеми членами Союза единогласно, или по решению суда. Порядок ликвидации определяется в соответствии с соответствующим законодательством Российской Федерации.

8.2. Имущество Союза, оставшееся после расчетов с кредиторами, направляется по решению ликвидационной комиссии на цели, предусмотренные настоящим Уставом.

8.3. Союз реорганизуется по решению Конференции, за исключением реорганизации в форме преобразования, а в случаях, предусмотренных

ЭР03239

законом, по решению уполномоченных государственных органов или по решению суда.

8.4. Союз вправе преобразоваться в фонд, автономную некоммерческую организацию, хозяйственное общество (корпорацию) или товарищество, Решение о преобразовании принимается всеми членами Союза, заключившими Учредительный договор.

8.5. При реорганизации Союза все документы (управленческие, финансово-хозяйственные, по личному составу и др.) передаются в соответствии с установленными правилами правопреемнику по передаточному акту или разделительному балансу.

8.6. При ликвидации Союза документы постоянного хранения, имеющие научно-историческое значение, передаются на государственное хранение в архив г. Хабаровска; документы по личному составу (приказы, личные дела и карточки учета, лицевые счета и др.) передаются на хранение в архив административного округа, на территории которого находится Союз. Передача и упорядочение документов осуществляется за счет средств Союза в соответствии с требованиями архивных органов.

ДВГНБ

ПРИЛОЖЕНИЕ 7

НАУЧНО-ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫЕ ЦЕНТРЫ ДВГУПС, процедуры создания которых на внутриуниверситетском уровне были выполнены в 2006–2007 гг.

Научно-образовательный центр	Партнеры ДВГУПС	Руководители НОЦ	
		От ДВГУПС	От НИИ
«Психология труда»	Институт психологии Российской академии наук	Воробьева К.И., д.пс.н., профессор, заведующая кафедрой психологии ДВГУПС	Дикая Л.Г., д.пс.н., профессор, зав. лабораторией психологии труда ИП РАН
«Физика наноразмерных структур»	- Институт материаловедения Хабаровского научного центра ДВО РАН, - Хабаровский инновационный аналитический центр ХНЦ ДВО РАН	Строганов В. И., д.ф.-м.н., профессор, заведующий кафедрой физики ДВГУПС	- Заводинский В.Г., д.ф.-м.н., профессор, директор ИМ ХНЦ ДВО РАН, - Бердников Н. В., к.ф.-м.н., директор ХИЦ ХНЦ ДВО РАН
«Математическое моделирование»	Вычислительный центр ДВО РАН	Кондратьев А.И., д.т.н., зав. каф. прикладной математики ДВГУПС	Смагин С.И., д.ф.-м.н., чл.-корр., директор ВЦ ДВО РАН
«Экология природных и техногенных экосистем»	- Институт водных и экологических проблем ДВО РАН, - Институт тектоники и геофизики ДВО РАН	Ахтямов М.Х., д.б.н., профессор, директор естественнонаучного института ДВГУПС	- Махинов А.Н., д.г.н., зам. директора ИВЭП ДВО РАН, - Быков В.Г., д.ф.-м.н., зам. директора ИТИГ ДВО РАН
«Материаловедение в технологических системах и процессах»	Институт материаловедения ХНЦ ДВО РАН	Макиенко В.М., к.т.н., доцент, зав. кафедрой технологии металлов ДВГУПС	Верхотуров А. Д., д.т.н., гл.н.с. ИМ ХНЦ ДВО РАН

Типовая форма научно-образовательного центра (НОЦ)

В составе НОЦ		Кандидатура в руководство		Направления подготовки бакалавров, магистров, аспирантов, докторантов	Направления научных исследований	
Подразделение ДВГУПС	Подразделение НИИ	От ДВГУПС	От НИИ		ДВГУПС	НИИ

ДВГУПС

ПРИЛОЖЕНИЕ 8

Министерство транспорта Российской Федерации
Федеральное агентство железнодорожного транспорта
ГОУ ВПО «Дальневосточный государственный университет путей сообщения»

«УТВЕРЖДАЮ»
Ректор ДВГУПС
_____ В.Г. Григоренко

« ____ » _____ 2007 г.

ВРЕМЕННОЕ ПОЛОЖЕНИЕ
о Студенческой управляющей компании

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. «Студенческая управляющая компания» создана в соответствии с планом мероприятий программы ДВГУПС «Инновационный научно-образовательный транспортный комплекс Дальнего Востока России», являющимся неотъемлемой частью договора № 469 от 05 июня 2007 г. с Федеральным агентством по образованию о предоставлении субсидии победителю конкурсного отбора образовательных учреждений высшего профессионального образования, внедряющих инновационные образовательные программы.

1.2. Настоящее положение определяет основные требования к «Студенческой управляющей компания» (далее СУПРАКОМ), ее статус в университете и обеспечивает процедурную поддержку выполнения мероприятия 5.3.7 инновационной образовательной программы университета (далее ИОП).

1.3. В своей деятельности СУПРАКОМ руководствуется законами Российской Федерации, в том числе, законодательством о высшей школе и в сфере инноваций, нормативными и инструктивными документами Минобрнауки России, Рособразования России, ФАЖТ России, Уставом ДВГУПС, решениями Совета инновационной образовательной программы (далее Совет ИОП), приказами ректора, а также настоящим Положением и распоряжениями руководителя Дирекции ИОП.

1.4. Требования настоящего Положения распространяются на всех сотрудников (членов) СУПРАКОМа.

1.5. Настоящее положение действительно с момента утверждения до 15 ноября 2008 г.

ДВГУПС

2. ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ СУПРАКОМа

2.1. Целью СУПРАКОМа, в соответствии с миссией ДВГУПС, является формирование целостной личности профессионала – лидера современного общества.

2.2. СУПРАКОМ призван решать следующие задачи:

- организация непрерывной производственной практики студентов,
- развитие у студентов лидерских качеств и умения работы в команде,
- расширение участия студентов в определении направлений развития университета, выработке механизмов расширения его влияния на экономику и социальную сферу региона.

2.3. Технология деятельности СУПРАКОМа включает в себя следующее обеспечение работы «фирм»:

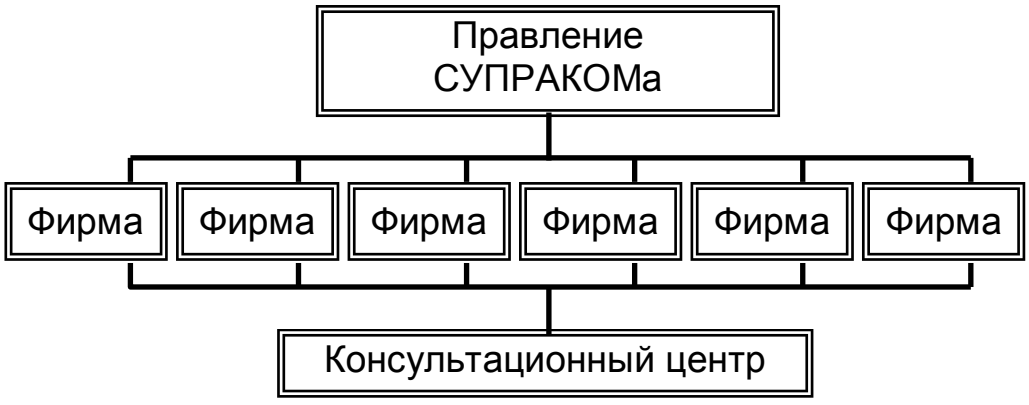
- психолого-педагогическое;
- ресурсное и методическое;
- информационно-аналитическое.

3. УПРАВЛЕНИЕ СУПРАКОМом

3.1. СУПРАКОМ является внебюджетным структурным подразделением Университета, имеет свой субсчет.

3.2. Основной структурной единицей СУПРАКОМа является «фирма» – целевое объединение (команда) студентов, как правило, в рамках одного направления профессиональной подготовки. Род и направления деятельности «фирмы» определяются ее командой самостоятельно и отражаются в ее «уставе». Возглавляет «фирму» директор, избираемый на конкурсной основе среди членов команды (сотрудников «фирмы»). Избранным на должность директора считается кандидат, получивший наибольшее число голосов (но не менее 30%) членов одной «фирмы» СУПРАКОМа. Результаты выборов отображаются в протоколе голосования.

3.3. Производственные и управленческие связи между фирмами СУПРАКОМа определяются необходимостью решения конкретных задач в пределах ее внутренней организационной структуры, приведенной на рис.



Примерная структура СУПРАКОМа

ЭР03239

3.4. Консультационный центр объединяет кураторов «фирм», являющихся работниками университета из числа ППС или его сотрудников, а также представителями предприятий-партнеров ДВГУПС. Кураторы «фирм»:

– оказывают содействие в организации и обеспечении деятельности «фирм»;

– согласовывают финансовые документы, связанные с материально-техническим обеспечением деятельности «фирмы» и исполнением ее мероприятий;

– предлагают, корректируют возможные пути реализации деятельности «фирмы» по направлениям ее работы;

– участвуют в проводимых мероприятиях, имеющих отношение к деятельности «фирмы» и СУПРАКОМа в целом;

– информируют кафедры, сотрудниками которых они являются, о деятельности «фирм».

3.5. Высшим органом управления СУПРАКОМа является Правление, в состав которого входят: руководитель СУПРАКОМа (председатель Правления), заместители руководителя, директора «фирм» СУПРАКОМа, кураторы фирм.

3.6. Руководитель и заместители руководителя СУПРАКОМа представляют его интересы и совместно с кураторами несут ответственность за оперативное управление деятельностью «фирм».

3.7. Сотрудники «фирм» СУПРАКОМа имеют следующие права и обязанности:

– заслушивают отчеты, доклады о текущем и планируемом положении дел, принятых решениях и путях достижения поставленных задач;

– предлагают к исполнению проекты и идеи, участвуют в их реализации;

– обеспечивают интеллектуальное, материальное и финансовое содержание своей профессиональной деятельности в «фирмах» СУПРАКОМа;

– соблюдают внутренний распорядок работы СУПРАКОМа;

– избирают и могут быть избранными на должность директора «фирмы» СУПРАКОМ;

– несут ответственность за качество и эффективность своей работы, за неправомерное разглашение конфиденциальной информации, ставшей им известной вследствие реализации деятельности компании.

3.8. Для обеспечения деятельности СУПРАКОМа университет в рамках ресурсного обеспечения ИОП 2007–2008 гг. предоставляет необходимые материалы, оборудование, помещение.

ДВГУПС

ПРИЛОЖЕНИЕ 9

Проект

ПРОТОКОЛ
совещания в Морском государственном университете им. адм. Г.И. Невельского

От «__» ноября 2008 г. г. Владивосток

Присутствовали:
от ДВГУПС – В.Г. Григоренко, президент университета,
С.А. Иванилов, профессор, Е.Ю.Римлянд, доцент.
от МГУ – С.А. Огай, ректор университета,
В.Ф. Гаманов, первый проректор университета,

Слушали: «О сотрудничестве МГУ им. адм. Г. И. Невельского и ДВГУПС в интеграции транспортного образования».
Выступили:
……..

Постановили:
1. Отметить, что

– масштаб текущих экономических и социальных изменений на Дальнем Востоке России и странах Азиатско-Тихоокеанского региона требует принципиально новых подходов к образованию и подготовке высококвалифицированных специалистов. Интенсивное развитие экономики Дальневосточного региона, широкомасштабное освоение его природных ресурсов, расширение и углубление экономического сотрудничества со странами АТР возможно только на основе развития транспортного комплекса, принципиально новых механизмов транспортного обслуживания;

– ДВГУПС и МГУ им. адм. Г. И. Невельского, реализуя транспортные образовательные программы, могут оказать решающее влияние на транспортное обслуживание развивающейся экономики Дальнего Востока путем научного и кадрового сопровождения важнейших транспортных инвестиционных проектов, так как задачи развития транспортных технологий и транспортной техники решают кадры специалистов, интеллектуальный потенциал отрасли;

– интеграция транспортного образования, науки и производства является инновационным подходом к научному и кадровому обеспечению эффективной работы транспортного комплекса;

– интеграция ДВГУПС и МГУ им. адм. Г. И. Невельского открывает в дальневосточном регионе широкие возможности дальнейшего развития тесного сотрудничества участников транспортного образования и транспортного рынка, органов государственной власти и представителей бизнеса.

ЭР03239

2. Просить ученые советы договаривающихся университетов рассмотреть на своих заседаниях основные направления сотрудничества коллективов по интеграции транспортного образования в регионе.

От МГУ им. адм. Г. И. Невельского

_____ С. А. Огай, ректор университета

От ДВГУПС

_____ В. Г. Григоренко, президент университета

ДВГНБ

ЭР03239

ПРИЛОЖЕНИЕ 10

Проект

МЕМОРАНДУМ
о творческом сотрудничестве между Дальневосточным государственным университетом путей сообщения и Морским государственным университетом им. адм. Г. И. Невельского

Настоящий Меморандум определяет основные принципы совместных действий ДВГУПС и МГУ им. адм. Г. И. Невельского, направленных на научное и кадровое обеспечение важнейших транспортных инвестиционных проектов и развитие транспортного рынка на российском Дальнем Востоке.

Стороны отмечают, что масштаб текущих экономических и социальных изменений на Дальнем Востоке России и странах Азиатско-Тихоокеанского региона требует принципиально новых подходов к образованию и подготовке высококвалифицированных специалистов. Интенсивное развитие экономики Дальневосточного региона, широкомасштабное освоение его природных ресурсов, расширение и углубление экономического сотрудничества со странами АТР возможно только на основе развития транспортного комплекса, принципиально новых механизмов транспортного обслуживания. Работа транспортной инфраструктуры Дальнего Востока оказывает решающее влияние и на обеспечение экономической безопасности России, сохранение территориальной целостности, укрепление геоэкономических и геополитических позиций России в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Стороны считают, что ДВГУПС и МГУ им. адм. Г. И. Невельского, реализуя транспортные образовательные программы, могут оказать решающее влияние на транспортное обслуживание развивающейся экономики Дальнего Востока путем научного и кадрового сопровождения важнейших транспортных инвестиционных проектов, так как задачи развития транспортных технологий и транспортной техники решают кадры специалистов, интеллектуальный потенциал отрасли.

ДВГУПС и МГУ им. адм. Г. И. Невельского несут определенную долю ответственности за выполнение Федеральных целевых программ, с которыми связано развитие транспорта на Дальнем Востоке. Утвержденная Минтрансом России «Транспортная стратегия Российской Федерации до 2020 года» определяет приоритеты государственной политики в области транспорта, задачи реформирования транспортной отрасли, механизмы государственно-частного партнерства при строительстве объектов транспортной инфраструктуры, а также основные направления развития транспортного комплекса на долгосрочную перспективу. Наряду с Федеральными транспортными программами разработаны целевые программы отраслевого и регионального уровней: это строительство новых железных дорог,

ЭР03239

терминалов, реконструкция портов и припортовых станций, автомобильных дорог, нефте- и газопроводов, разработка и производство новых типов наземных, водных и других технических средств, развитие транспортной инфраструктуры.

ДВГУПС и МГУ им. адм. Г. И. Невельского одобряют решения Коллегии Министерства транспорта РФ о комплексе мер по совершенствованию подготовки специалистов для транспортного комплекса в условиях реформирования экономики России, обеспечению эффективности и устойчивости работы образовательных учреждений системы Минтранса России, повышение их конкурентоспособности в мировой транспортной системе. На Коллегии была озвучена проблема дальнейшей интеграции российской системы транспортного образования и ее соответствия высоким мировым стандартам.

Стороны согласны с тем, что в транспортной стратегии страны одной из важнейших названа задача преодоления узкоотраслевого подхода к планированию и развитию транспортной инфраструктуры и ориентация на достижение максимальных системных и макроэкономических результатов. Министерством транспорта РФ взят курс на комплексную и многопрофильную интеграцию транспортных отраслей. Это позволит не только создать в России единый транспортный комплекс, но и достигнуть желаемых результатов в интеграции страны в мировую транспортную систему, в мировое экономическое сообщество.

ДВГУПС и МГУ им. адм. Г. И. Невельского считают, что интеграция транспортных отраслей и транспортных учебных заведений – это единый процесс, во многом обеспечивающий успешную реализацию транспортной стратегии России; что интеграция транспортного образования, науки и производства – это инновационный подход к управлению научного и кадрового обеспечения эффективной работы транспортного комплекса; что интеграция ДВГУПС и МГУ им. адм. Г. И. Невельского открывает в дальневосточном регионе широкие возможности дальнейшего развития тесного сотрудничества участников транспортного образования и транспортного рынка, органов государственной власти и представителей бизнеса.

Выражая поддержку усилиям транспортного звена экономики региона по развитию транспортной инфраструктуры Дальнего Востока и рынка транспортных услуг, декларируя принцип своей социальной ответственности перед государством, бизнесом и жителями региона, ДВГУПС и МГУ им. адм. Г. И. Невельского договорились о нижеследующем:

1. Проводить совместные мероприятия, направленные на объединение усилий научно-педагогических коллективов университетов в научном и кадровом сопровождении важнейших инвестиционных транспортных проектов в регионе.

ЭР03239

2. Обмениваться опытом работы по интеграции транспортного образования на основе преобразований организационной структуры университетов, созданию и развитию на их базе вертикально интегрированных транспортных научно-инновационных образовательных комплексов.

3. Выступить с совместной инициативой единения образования, науки и транспортного производства на основе ассоциативного включения в университетские комплексы действующих и вновь создаваемых учебно-научно-производственных объединений (УНПО) «университет – транспортное предприятие», научно-образовательных центров (НОЦ) «университет – ДВО РАН».

4. Проводить совместные исследования, подготовку и повышение квалификации кадров специалистов по следующим направлениям:

- надежность и безопасность транспортных систем;
- транспортное строительство и транспортное обслуживание в экстремальных природно-климатических условиях Дальнего Востока;
- развитие транспортно-таможенных технологий, информационных систем, всей инфраструктуры транспортных перевозок, ускоряющих доставку и пограничную обработку транзитных грузов;
- комплексное развитие инфраструктуры морских портов, пограничных переходов и подходов к ним;
- интеграция производственных и транспортных процессов на принципах транспортной логистики как основного направления совершенствования транспортных технологий;
- разработка и применение единой сквозной технологии перевозки грузов (нефти и нефтепродуктов, угля, леса и др.) в Китай и другие страны АТР, способствующей широкому привлечению инвестиций в экономику Дальнего Востока;
- инновационная образовательная среда транспортной отрасли, отвечающая потребностям государства и бизнеса;
- развитие информационно-телекоммуникационных технологий в автоматизации транспортных процессов, в том числе средств связи с подвижными объектами;
- проблемы взаимодействия морского, железнодорожного и других видов транспорта в организации интер- и мультимодальных перевозок.

5. Конструктивно сотрудничать в области создания на базе региональных подразделений университетов (филиалов) инновационных центров науки, образования и транспортного производства с организацией совместно с предприятиями транспортного комплекса инновационных площадок, бизнес инкубаторов, технопарков для апробации и внедрения результатов научных исследований в производство, подготовки и повышения квалификации специалистов по новой технике и технологии в транспортных процессах.

ЭР03239

6. Рассмотреть вопрос об организации на базе ДВГУПС и МГУ им. адм. Г. И. Невельского, других учебных заведений, реализующих образовательные программы транспортной направленности, транспортного горизонтально интегрированного образовательного комплекса с корпоративным управлением (Дальневосточного транспортного образовательного союза).

7. Разрабатывать и осуществлять совместно с транспортными организациями мероприятия по развитию экспорта транспортных и образовательных услуг как важной составляющей экономического продукта страны, в том числе по повышению роли Дальнего Востока в создаваемой интегрированной транспортной системе Азиатско-Тихоокеанского региона.

8. Выступить с инициативой интеграции транспортного образования Дальневосточного федерального округа в мировую образовательную систему, действующую на территориях стран АТР, и создания Международного Консорциума транспортного образования.

9. С целью развития интеграционных процессов транспортной науки, образования и производства в регионе выступить с инициативой создания на Дальнем Востоке России национального (федерального) транспортного университета.

Стороны обязуются вести совместную работу на основе взаимного уважения и общих интересов. При необходимости ДВГУПС и МГУ им адм. Г. И. Невельского создают совместные комиссии, группы или иные рабочие органы для подготовки вопросов, представляющих взаимный интерес.

Стороны обязуются ввести в практику своих отношений регулярные встречи, взаимные консультации и обмен мнениями по возникающим проблемным вопросам транспортной науки, образования и воспитания с заключением соответствующих договоров, соглашений, взаимных обязательств и т.п.

Меморандум одобрен учеными советами вузов и является рамочным документом, на основе которого могут разрабатываться и приниматься конкретные механизмы реализации его положений.

Председатель Ученого совета ДВГУПС, ректор	Председатель Ученого совета МГУ им. адм. Г. И. Невельского ректор
_____	_____
___ _____ 200__ г.	___ _____ 200__ г.

ДВГУПС

ПРИЛОЖЕНИЕ 11

ВИДЫ, ФОРМЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ВЫСШИХ УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ ДФО С ВУЗАМИ СТРАН АТР

Подготовка высококвалифицированных кадров. Переподготовка и повышение квалификации:	Совместные образовательные программы подготовки по специальностям и направлениям «Строительство», «Вычислительная техника», «Коммерция», «Китайский язык» с выдачей российского и китайского диплома.
	Обучение иностранных студентов на базе российского вуза по программам бакалавриата «Русский язык», «Экономика», «Английский язык», «Юриспруденция», «Социально-культурный сервис и туризм», «Фармакология», магистратуры – «Техника и технологии», «Экономика».
	Обучение российских студентов на базе китайского вуза на курсе «Китайский язык».
	Стажировка и практика студентов языковых, биолого-географических, исторических, горно-геологических, строительно-архитектурных, сервисных специальностей.
Подготовка и аттестация кадров высшей квалификации:	Обучение в аспирантуре российских вузов. Предоставление оборудования для проведения научного эксперимента.
	Защита диссертации на соискание ученой степени доктора философии.
Проведение научных конференций, совещаний:	Ежегодное – в российских вузах ДФО с участием китайских ученых, в китайских вузах – с участием российских ученых.
Выполнение научных, инновационных проектов:	Программы совместных научных исследований в области транспорта, горного дела, технологий добычи и переработки природных ресурсов.
	Создание технологий производства новой продукции.
	Выставки научно-технических достижений и образовательных программ.
	Создание научно-технических центров общего пользования.
Публикация совместных трудов:	Издание материалов конференций и совещаний на русском, китайском, английском языках. Совместное издание межвузовских научных журналов. Публикация статей в научных журналах и сборниках трудов вузов РФ и КНР.
Программы обмена:	Создание на базе высших учебных заведений РФ Центров межкультурного общения.
	Создание в городах КНР представительств российских вузов.
	Тестирование на знание русского языка с выдачей Сертификата государственного образца.
	Проведение студенческих спортивных соревнований, фестивалей художественного творчества.
	Командирование профессорско-преподавательского состава, сотрудников библиотек вузов для работы. Культурный, туристический обмен.

ДВГТРУ

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Декларация лидеров стран «Группы восьми» : [Электронный ресурс] : Режим доступа : http://www.kremlin.ru/text/docs/2006/07/ 108823.shtml. 16.07.2006.

2. Шукшунов, В. Е. Новая роль, место и миссия образования в развитии общества в XXI веке [Текст] / В. Е. Шукшунов – М.:1998.

3. Агранович, Б. Л. Стратегический менеджмент в техническом университете [Электронный ресурс] / Б. Л. Агранович, Ю. П. Похолков, В. Н. Чудинов, А. И. Чучалин // Университетское управление: практика и анализ, 2002. № 2(21) / журнал : Режим доступа: http://www.ecsocman.edu.ru/univman.

4. Додонова, С. Единая транспортная сеть [Электронный ресурс] : Интернет-газета / С. Додонова // Инженер транспорта : Моск. ун-т путей сообщ. – М. : июнь-июль 2005. – Режим доступа: http://www.miit.ru/gazeta/archiv/05_06/s1.html.

5. Протокол совместного заседания Комитета ТПП РФ по транспорту и экспедированию и Президиума Союза транспортников России [Электронный ресурс] : с участием Министерства транспорта России – М. : 18 июля 2007 года – Режим доступа: http://www.tpprf.ru/img/ uploaded/2007082013112134.doc.

6. Шукшунов, В. Е. О роли научных исследований в инновационной деятельности в современном университете [Текст] / В. Е. Шукшунов // Вестник МАН ВШ, № 2 (4), 1998. – С. 9-19.

7. План основных мероприятий Правительства Российской Федерации в области социальной политики и модернизации экономики на 2000-2001гг. [утвержд. распоряжением Правительства от 26.06.2000 г. № 1072-р].

8. Лазаренко, И. Р. Принцип образовательного партнерства [Электронный ресурс] / И. Р. Лазаренко : Интеграция образования, 2005. №4 / журнал : Режим доступа : http://edumag.mrsu.ru/catalog/abstract/4-05/4-05-16-3.html.

9. Акинфиева, Н. В. Становление государственно-общественного управления образовательными системами как необходимое условие стратегического развития [Электронный ресурс] / Н. В. Акинфиева : Интеграция образования, 2004. №4 / журнал : Режим доступа : http://edumag.mrsu.ru/catalog/abstract/4-04/4-04-16-1.html.

10. Афоничкин, А. И. Инвестиционные возможности региона в организации финансирования образовательных услуг [Электронный ресурс] / А. И. Афоничкин, Г. В. Егорова, Е. Г. Куприянова : Интеграция образования, 2003. №4 / журнал : Режим доступа : http://edumag.mrsu.ru/catalog/abstract/4-03/4-03-16-1.html.

11. Ковалевский, В. П. Концепция интегрально-целевого управления региональным университетским комплексом [Электронный ресурс] / В. П. Ковалевский : Интеграция образования, 2004. №2 / журнал : Режим доступа: http://edumag.mrsu.ru/catalog/abstract/2-04/2-04-14-2.html.

12. Карпов, С. А. Интеграция в сфере профессионального образования Росатома: возможности и перспективы [Электронный ресурс] / С. А. Карпов

ЭР03239

: Интеграция образования, 2006. №3 / журнал : Режим доступа : http://edumag.mrsu.ru/catalog/abstract/3-06/3-06-21-1.html.

13. Кольга, В. В. Сущность и особенности формирования педагогической концепции интегративного аэрокосмического образования [Электронный ресурс] / В. В. Кольга : Интеграция образования, 2004. №2 / журнал : Режим доступа : http://edumag.mrsu.ru/catalog/abstract/4-04/4-04-14-2.html.

14. Договор о создании ассоциации Региональный учебный округ [Электронный ресурс] : Режим доступа : http://ruodep.mrsu.ru/docs/dogovor.php.

15. Богданович, Б. Ю. Создание инновационно-технологического комплекса университета – путь к коммерциализации результатов научных исследований [Электронный ресурс] / Б. Ю. Богданович, О. Н. Голотюк, А. Н. Петровский, В. И. Чучкин : Режим доступа : http://www.library.mephi.ru/data/scientific-sessions/ 2000/11-12/125.html.

16. Голенков, В. А. Интеграция учебой, научной и производственной деятельности в высшей школе [Текст] / В. А. Голенков // Инновации в российском образовании: высшее профессиональное образование. 1999. – М.: Изд-во МГУП, 1999. – 259 с.

17. Развитие университетского комплекса: традиции и новации [Текст] / под общ. ред. проф. Д. В. Пузанкова – СПб., Изд-во СПбГЭТУ «ЛЭТИ», 2004.

18. Ковалевский, В. П. Университетский комплекс ОГУ как основа подготовки кадров для экономики Оренбуржья [Электронный ресурс] / В. П. Ковалевский : Режим доступа : http://www.osu.ru/oracle/pages/xslt.php?doc=69.

19. Садовничий, В. А. В поисках нового подхода к развитию образования и производительных сил в России: университетские округа [Электронный ресурс] / Выступление на заседании правления Российского Союза ректоров 1 марта 2000 г. // Университетское управление: практика и анализ, 2000. № 2 / журнал : Режим доступа : http://www.umj.ru/index.php/pub/inside/199/.

20. Труды Международного симпозиума «Инновационный университет и инновационное образование: модели, опыт, перспективы» [Текст] – Томск: Изд-во ТПУ, 2003.

21. Высшее образование в России: состояние и направления развития [Текст] : аналитический доклад / под ред. проф. В. Л. Глазычева. – М. : Фонд «Наследие Евразии», 2004.

22. Клюев, А. К. Институциональные стратегии университетов [Текст] / А. К. Клюев // Федеральный исследовательский университет как базовая институциональная структура федерально-региональной научно-образовательной политики России : материалы семинара – Томск : Изд-во ТПУ, 2004.

23. Шукшунов, В. Е. Концепции университетского технического образования [Электронный ресурс] / В. Е. Шукшунов, В. Н. Лозовский, М. В. Буланова-Топоркова, Г. В. Сучков : Режим доступа : http://technoparki.narod.ru/publications_shu/shu_books_2004_concept_tech.htm.

ЭР03239

24. Римлянд, Е. Ю. Экспертное заключение на аналитический доклад «Высшее образование в России: состояние и направления развития» (под редакцией проф. Глазычева В. Л.) [Текст] / по заказу Аппарата полномочного представителя Президента РФ в Дальневосточном федеральном округе – Хабаровск, 2005.

25. Григоренко, В. Г. Высшее образование в регионе и проблемы занятости [Текст] / В. Г. Григоренко, С. А. Иванилов, Е. Ю. Римлянд // Перспективы Дальневосточного региона: население, миграция, рынки труда ; под ред. Г. Витковской и Д. Тренина. – М. : Гендальф, 1999.

26. Григоренко, В. Г. О проблемах развития высшего профессионального образования [Текст] / В. Г. Григоренко, Е. Ю. Римлянд, Е. В. Кизиль // Образование. Национальная стратегия и региональные приоритеты : материалы всеросс. совещания. – Владивосток : Изд-во ДВГУ, 2000.

27. Григоренко, В. Г. Роль образования и науки в развитии производительных сил Дальнего Востока [Текст] / В. Г. Григоренко, Е. Ю. Римлянд, Я. Л. Игнатов / Стратегия развития Дальнего Востока: возможности и перспективы / Материалы регион. конф. – Хабаровск. 2003.

28. Григоренко, В. Г. Совершенствование кадрового обеспечения программ социально-экономического развития Дальневосточного региона [Текст] / В. Г. Григоренко, Е. Ю. Римлянд // Вопросы совершенствования деятельности РУМЦ ВПО : материалы всеросс. совещания / Вестник ДВ РУМЦ. – Владивосток : Изд-во ДВГТУ, 2003. – С. 10–14.

29. Справка о деятельности высшей школы Дальневосточного федерального округа по реализации Концепции модернизации российского образования на период до 2010 года и решений 7 съезда российского Союза ректоров (2001-2003 гг.) [Текст] / сост. В. Г. Григоренко, Е. Ю. Римлянд, С. А. Иванилов. – Хабаровск : Изд-во ДВГУПС, 2003. – 127 с.

30. Григоренко, В. Г. О задачах вузов ДФО по кадровому обеспечению научно-технического и инновационного развития регионов Дальнего Востока [Текст] / В. Г. Григоренко, Е. Ю. Римлянд // О реализации государственной политики в области использования научно-технического потенциала высшей школы и РАН в интересах социально-экономического и инновационного развития ДВФО : материалы совместного совещания Совета ректоров вузов ДВФО и Президиума ДВО РАН. 6–8 октября 2003. – Петр.-Камч.: Изд-во КГПУ, 2004.

31. Римлянд, Е. Ю. Фундамент качества жизни [Текст] / Е. Ю. Римлянд // Вестник Дальневосточного регионального учебно-методического центра – Владивосток : Изд-во ДВГТУ, 2004

32. Григоренко, В. Г. Высшая школа Дальнего Востока России в образовательном пространстве стран АТР. [Текст] / В. Г. Григоренко, Е. Ю. Римлянд // Культурно-экономическое сотрудничество стран Северо-восточной Азии : материалы междун. симпозиума. 18–19 мая 2005 г. – Хабаровск : Изд-во ДВГУПС, 2005.

ЭР03239

33. Григоренко, В. Г. Молодежь и высшая школа на Дальнем Востоке России [Текст] / В. Г. Григоренко, Е. Ю. Римлянд // Вестник МАН ВШ. – № 1 (35). – 2005.

34. Овсянникова, Т. Ю. Инновационное образование как основа инновационной экономики [Текст] / Т. Ю. Овсянникова, Е. Ю. Римлянд / Инновации в экономике : сборник материалов III Всероссийского экономического форума студентов, аспирантов и молодых ученых. 3–7 марта 2008 г. – Томск : Томский государственный университет, 2008.

35. Высшая школа Дальневосточного федерального округа. Структура управления [Текст] / сост. Е. Ю. Римлянд. – Хабаровск : Изд-во ДВАГС, 2008.

36. Решения Совета ректоров вузов Хабаровского края и ЕАО. – Хабаровск, 1995–2004 гг. Решения Совета ректоров вузов Дальневосточного федерального округа 2001–2006 гг. [Текст] / сост. Е. Ю. Римлянд, В. Г. Григоренко. – Хабаровск, Владивосток, Петропавловск-Камчатский.

37. Решения Межведомственной комиссии по образованию и науке при Полномочном представителе Президента РФ в ДВФО [Текст]. – Хабаровск, Владивосток, 2001–2004 гг.

38. Соглашение о сотрудничестве в инновационной политике между Федеральным агентством по науке и инновациям РФ, Федеральным агентством по образованию РФ, Дальневосточным отделением Российской академии наук, Советом ректоров вузов Дальневосточного федерального округа [Текст]. – Хабаровск, ноябрь 2004 г.

39. Турмов, Г. П. Федеральная экспериментальная площадка – университетский комплекс на базе ДВГТУ [Текст] / Г. П. Турмов // Интеграция – основа формирования университетских комплексов : материалы региональной научн.-практ. конф. – Владивосток : Изд-во ДВГТУ, 2001.

40. Подведены итоги инновационной образовательной программы ДВГТУ [Электронный ресурс] : Режим доступа : http://www.fentu.ru/content/view/1732/204/.

41. Управленческие инновации в вузе: Кол. монография [Текст] / Под общ. ред. проф. Г. И. Лазарева. – Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2007. – 300 с.

42. Овсянникова, Г. Л. Экономический механизм формирования регионального предпринимательского университета [Текст] : дис. ... канд. эконом. наук : 08.00.05: защищена 24.06.05 : утв. 02.02.06 / Г. Л. Овсянникова. – Хабаровск, 2005. – 165 с.

43. Якутский государственный университет имени М. К. Аммосова. 1956–2006: фотоальбом / Федер. агентство по образованию ГОУ ВПО «Якут. гос. ун.-т им. М. К. Аммосова»; [гл. ред. А. Н. Алексеев; ред. совет: В. И. Васильев, А. А. Потапова и др.; фото М. С. Яковлев; дизайн С. В. Николашкин] [Текст]. – Якутск : Изд-во «Сфера», 2006. – 108 с.

ДВГНБ

ЭР03239

44. Римлянд, Е. Ю. Взаиморазвитие субъектов образовательного процесса как условие успешного функционирования воспитательной системы [Текст] / Е. Ю. Римлянд, Л. И. Чекмарева // Личность педагога в воспитательной системе образовательного учреждения : материалы всеросс. науч.-практ. конф. – Хабаровск : Изд-во ХГПУ, 1998.

45. Римлянд, Е. Ю. О принципах интеграции в системе образования [Текст] / Е. Ю. Римлянд // Современное образование: массовость и качество : тез. регион. науч.-метод. конф. – Томск : Изд-во ТГУСУР, 2001.

46. Формирование общества, основанного на знаниях. Новые задачи высшей школы Менеджмента [Текст] : Доклад Всемирного банка развития. – М. : Изд-во «Весь мир», 2005.

47. Шемчишина, М. Время больших скоростей, открытий, инноваций / интервью с В. Г. Григоренко : [Электронный ресурс] / Дальневосточный энергопотребитель, 2007. № 10 : Режим доступа : http://www.dalenergy.ru/journal/article/216.html.

48. Лёвин, Б. А. Сотрудничество и интеграция транспортных вузов [Электронный ресурс] / Б. А. Лёвин // Железнодорожный транспорт, 2008. № 6. Режим доступа : http://www.zdt-magazine.ru/magazine/06-2005/mag06-06.htm#Лёвин_Б.А.

49. Положение о министерстве транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс] : [утвержд. постановл. Правительства Российской Федерации 30 июля 2004 г. № 395 от 30.04.2008 № 325 : с измен. от 28.05.2008 № 399]. – Режим доступа: http://www.mintrans.ru.

50. Положение о Федеральном агентстве железнодорожного транспорта [Электронный ресурс] : [утвержд. постановл. Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 397] – Режим доступа: http://www.mintrans.ru.

51. Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на 1996–2005 и до 2010 года [Электронный ресурс] : федер. целевая программа : [утвержд. постановл. Правительства РФ от 15 апреля 1996 г.. № 480 в ред. постановл. Правительства РФ от 07.07.2006 № 419 : по состоянию на 18 октября 2006 года] – Режим доступа: http://infopravo.by.ru/fed2006/ch02/akt12766.shtm.

52. Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы) [Электронный ресурс] : федер. целевая программа : [утвержд. постановл. Правительства РФ от 5 декабря 2001 г. № 848 : в ред. постановл. Правительства РФ от 31.05.2006 № 338] – Режим доступа : http://www.mintrans.ru.

53. Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы) [Электронный ресурс] : федер. целевая программа : [утвержд. постановл. Правительства РФ от 05.12.2001 № 848 : в ред. постановл. Правительства РФ от 20 мая 2008 г. № 377; НГР:P0802093] : Режим доступа : http://www.vcom.ru/cgi-bin/db/zakdoc?_reg_number=%D00102220.

ДВГНБ

ЭР03239

54. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года [Электронный ресурс] : [утвержд. распоряж. Правительства РФ от 22 ноября 2008 года № 1734-р] : Режим доступа : http://www.mintrans.ru.

55. Левитин, И. Технологический прорыв, инновационный путь развития – основа реализации Транспортной стратегии России до 2030 года : доклад [Электронный ресурс] / И. Левитин // Всероссийский круглый стол в Торгово-промышленной палате РФ : Режим доступа : Транспорт: http://pressa.sibnet.ru/?id=69232, 10.12.2008.

56. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года : [Электронный ресурс] : [утвержд. распор. Правительства РФ от 17 июня 2008 г. № 877-р] : Режим доступа : http://www.mintrans.ru.

57. Кабашкин, И. В. Виртуальный транспортный университет как образовательная среда для современных транспортных технологий [Электронный ресурс] / И. В. Кабашкин // Educational Technology & Society. – 6(4). – 2003.: Режим доступа : http://ifets.ieee.org.

58. Kabashkin I. Virtual University as Transport Institutions Network for Open Learning of the Modern Transport Technologies // Proceedings of the 19-th World Conference on Open Learning and Distance Education. – June 20–24, 1999. – Vienna, Austria.

59. Иванилов, С. А. Отраслевая система непрерывного образования и подготовки кадров [Текст] / С. А. Иванилов // Многоуровневая и многоступенчатая подготовка специалистов для железнодорожного транспорта. – М.: 1993 г.

60. Иванилов, С. А. Модель непрерывного образования специалиста железнодорожного транспорта [Текст] / С. А. Иванилов // Современные проблемы высшего образования на Дальнем Востоке : материалы IV Дальневосточной науч.-метод. конф. – Владивосток : ДВГТУ, 1996.

61. Иванилов, С. А. Воспроизводство и развитие кадрового потенциала отрасли [Текст] / С. А. Иванилов // Повышение эффективности работы железнодорожного транспорта в новых условиях развития Дальневосточного региона : материалы всеросс. науч.-практ. конф. – Хабаровск : Изд-во ДВГУПС, 1993.

62. Иванилов, С. А. Диверсификация в системе инженерного образования путей сообщения на Востоке России [Текст] / С. А. Иванилов // Пути совершенствования форм и организации высшего технического образования в условиях перехода к рыночной экономике : сб. тезисов – Комсомольск-на-Амуре.: Изд-во КнАГТУ, 1993.

63. Иванилов, С. А. Непрерывность и преемственность в довузовской подготовке [Текст] / С. А. Иванилов, З. Б. Погребинский // Довузовское образование – проблемы и перспективы : материалы междунар. науч. конф. – М. : Изд-во РУДН, 1997.

64. Иванилов, С. А. Организация подготовки элитных специалистов [Текст] / С. А. Иванилов, Т. Н. Силукова // Образовательные технологии

ЭР03239

многоуровневой подготовки специалистов : сб. трудов – Владивосток : Изд-во ДВГТУ, 1995.

65. О реорганизации государственного образовательного учреждения «Дальневосточный государственный университет путей сообщения», федерального государственного учреждения среднего профессионального образования Хабаровский техникум железнодорожного транспорта, федерального государственного учреждения среднего профессионального образования Уссурийский техникум железнодорожного транспорта, федерального государственного учреждения среднего профессионального образования Тындинский техникум железнодорожного транспорта, федерального государственного учреждения среднего профессионального образования Свободненский техникум железнодорожного транспорта путем присоединения техникумов к университету [Текст] / распор. Правительства РФ от 1 декабря 2005 г. № 2097-р.

66. О реорганизации филиалов государственного образовательного учреждения Дальневосточный государственный университет путей сообщения [Текст] / приказ Федерального агентства железнодорожного транспорта № 15 от 26 января 2007 г.

67. Базилевский, А. А. О развитии кадрового потенциала в Хабаровском крае и задачах системы профессионального образования на 2008–2010 годы : доклад [Текст] / А. А. Базилевский // Совместное заседание министерства экономического развития и внешних связей Хабаровского края, министерства образования Хабаровского края, Президиума Совета ректоров вузов Хабаровского края и ЕАО, Совета директоров промышленных предприятий и Совета предпринимателей при Губернаторе Хабаровского края, Совета директоров ссузов Хабаровского края, Совета директоров учреждений начального профессионального образования Хабаровского края – Хабаровск, 05.12.2007 г.

68. Инновационный научно-образовательный комплекс на Дальнем Востоке России [Текст] / Идея – С. А. Иванилов, В. Г. Григоренко ; под общ. ред. Е. Ю. Римлянд / Заявка ДВГУПС на конкурс инновационных образовательных программ Минобрнауки России в 2006 г., 2007 г.

69. Эшби, У. Р. Введение в кибернетику [Текст] / У. Р. Эшби ; пер. с англ. – М. : Изд-во иностр. лит-ры, 1989. – 294 с.

70. Мескон, М. Основы менеджмента [Текст] / М. Н. Мескон, М. Альберт, Ф. Хедоури / пер. с англ. – М. : Дело, 1997. – 702 с.

71. О развитии транспортного образования на Дальнем Востоке России [Текст] / В. Г. Григоренко, В. И. Седых, С. А. Иванилов, Е. Ю. Римлянд // Совещание в Совете ректоров вузов ДФО : материалы. – январь 2007 г.

72. Иванилов, С. А. Проблемы международной интеграции вузов Дальнего Востока России и Северо-восточных провинций Китая [Текст] / С. А. Иванилов // Материалы 4-ого международного совещания ректоров

ЭР03239

вузов Дальнего Востока России, Сибири и Северо-восточных провинций Китая / 11-12 сентября 2001 г. КНР, Харбин.

73. Ivanilov, S. A. Trend of Development of International cooperation in the Sphere of Higher Specialized Education in the Far East [Текст] / S. A. Ivanilov // The International Conference on Advanced Sciences and Technologies. ICAST*98. June, 1998, Korea.

74. Григоренко, В. Г. Повышение конкурентоспособности российских транс-портных коридоров как императив транспортной стратегии Востока России [Электронный ресурс] / В. Г. Григоренко // Первый Дальневосточный экономический конгресс – Хабаровск, 27-28 сентября 2005 г. Режим доступа: http://www.dvcongress.ru/Doklad_5.htm.

75. О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации (в части установления уровней высшего профессионального образования) [Электронный ресурс] : федер. закон : [принят Гос. Думой 11 октября 2007 г. № 194-ФЗ : одобр. Советом Федерации 17 октября 2007 года] : Режим доступа: http://mon.gov.ru/dok/ proj/4234/.

76. Иванилов, С. А. Научное и кадровое обеспечение развития железнодорожного транспорта в Дальневосточном федеральном округе на базе инфраструктуры университетского комплекса и создания инновационных центров образования, науки и производства [Текст] / С. А. Иванилов // Методические рекомендации / Отчет по 5.1.1.17 ИОП. – Хабаровск, 2007.

77. Григоренко, В. Г. Корпоративное управление университетским комплексом [Текст] / В. Г. Григоренко, С. А. Иванилов, Е. Ю. Римлянд // Методические рекомендации (ч. 1, ч. 2) / Отчет по 5.5.2.3 ИОП. – Хабаровск, 2007, 2008.

78. Григоренко, В. Г. Интеграция транспортного образования [Текст] / В. Г. Григоренко, С. А. Иванилов, Е. Ю. Римлянд // Методические рекомендации (ч. 1, ч. 2) / Отчет по 5.5.2.2 ИОП. – Хабаровск, 2008.

79. Итоговый отчет Дальневосточного государственного университета путей сообщения по результатам реализации программы «Инновационный научно-образовательный транспортный комплекс на Дальнем Востоке России» за 2007 г. [Текст] / под общ. ред. Е. Ю. Римлянд. – Хабаровск, М., 2007.

80. Договор о развитии сотрудничества между Дальневосточным отделением Российской академии наук и Дальневосточным государственным университетом путей сообщения [Текст] / сост. Е. Ю. Римлянд [утвержд. от Президиума ДВО РАН председателем президиума В. И. Сергиенко, от ДВГУПС – ректором В. Г. Григоренко] – Хабаровск, Владивосток, ноябрь 2006 г.

81. Римлянд, Е. Ю. Об управлении инновационной структурой университета [Текст] / выступление на Ученом Совете ДВГУПС – Хабаровск, 1 декабря 2006 г.

82. Договор о создании научно-образовательного центра «Психологии труда» [Текст] / сост. Е. Ю. Римлянд, К. И. Воробьева [утвержд. от институ-

ЭР03239

ДВГУПС

та психологии РАН директором А. Л. Журавлевым, от ДВГУПС – ректором В. Г. Григоренко] – Хабаровск, М., декабрь 2006 г.

83. Положение о Попечительском Совете Дальневосточного государственного университета путей сообщения [Текст] / сост. С. А. Иванилов – Хабаровск, декабрь 2006 г.

84. Соглашения о создании научно-образовательных центров «Физика наноразмерных структур», «Математическое моделирование», «Экология природных и техногенных экосистем», «Материаловедение в технологических системах и процессах» [Текст] / сост. Е. Ю. Римлянд – Хабаровск, декабрь 2008 г. / приказы ГОУ ВПО ДВГУПС № 625 (а-г) «О создании НОЦ» от 10. декабря 2007 г.

85. Временное положение о Студенческой управляющей компании [Текст] / сост. Е. Ю. Римлянд, В. С. Асанов / утвежд. приказом ГОУ ВПО ДВГУПС № 473 «О создании Студенческой управляющей компании» от 1 октября 2007 г.

86. Римлянд, Е. Ю. Студенческая управляющая компания [Текст] / Е. Ю. Римлянд, Е. С. Гафиатулина, Е. Р. Фролова // Научно-техническое и экономическое сотрудничество стран АТР в XXI веке ; под ред. Ю. А. Давыдова. – Хабаровск : Изд-во ДВГУПС, 2007. – Т. 6. – С. 257–259.

87. Римлянд, Е. Ю. Методологические основы создания молодежных бизнес команд [Текст] / Е. Ю. Римлянд, И. В. Пахно, Е. Р. Фролова / Отчет по 5.3.2.7 ИОП; под ред. Е. Ю. Римлянд. – Хабаровск, 2007.

88. Чернов, В. А. Студенческая туристская фирма как фактор подготовки специалистов по туризму [Текст] / Туризм – ответ на вызовы современности : тез. докл. и сообщений международной межрегиональной научно-практической конференции. Часть I. Санкт-Петербург, 18 сентября 2008 г. – СПб. : Невский Фонд, 2008. – 216 с. – С. 91-93.

89. Чернов, В. А. Туристская фирма в вузе как инновационная образовательная программа при подготовке специалистов по туризму [Текст] // Профессиональное педагогическое образование студентов вуза: проблемы и перспективы (научно-педагогическая школа М. Е. Кобринского) : материалы международной науч.-практ. конф., Минск, 14 мая 2008 г. : в 2 ч. / редкол.: М. Е. Кобринский (гл. ред.) [и др.]. – Минск : БГУФК, 2008. – Ч. 2. Инновационные технологии в сфере туризма, гостеприимства, рекреации и экскурсоведения. – 219 с. – С. 51-55.

90. Асанов, В. С. Студенческая управляющая компания – будущее современного вуза [Текст] / В. С. Асанов, Е. Р. Фролова // Инновационные технологии – транспорту и промышленности / под ред. Ю. А. Давыдова. – Хабаровск : Изд-во ДВГУПС, 2007. – Т. 6. – С. 68–71.

91. О создании исполнительного комитета Правления СУПРАКОМа [Текст] / сост. Е. Ю. Римлянд / решение Правления СУПРАКОМа / принято 3 июля 2008 г. – Хабаровск, 2008.

92. Чернов, В. А. Управление экономическими системами (на примере молодежной бизнес команды в сфере туризма) [Текст] / В. А. Чернов,

ЭР03239

Л. М. Курбанова, Е. Ю. Римлянд / под общ. ред. Е. Ю. Римлянд / учеб. пособие. – Хабаровск : Изд-во ДВГУПС, 2008. – 80 с.

93. Пахно, И. В. Деятельность практикующего психолога (аспекты психологической помощи: от теории к практике) [Текст] / И. В. Пахно, В. В. Соколова, Е. Ю. Римлянд и др. / под ред. к.псх.н. И. В. Пахно / Отчет по 5.3.3.1 ИОП. – Хабаровск, 2008. –155 с.

94. Меморандум о творческом сотрудничестве между Дальневосточным государственным университетом путей сообщения и Морским государственным университетом им. адм. Г. И. Невельского [Текст] / сост. С. А. Иванилов. – Хабаровск, 2008.

95. О развитии интеграционных процессов в высшей школе Дальневосточного федерального округа [Текст] / сост. Е. Ю. Римлянд / проект решения ДВ РУМЦ. – Хабаровск, 2008.

96. Григоренко, В. Г. Перспективы взаимодействия и сотрудничества высшей школы Дальнего Востока России и Северо-восточных провинций КНР [Текст] / В. Г. Григоренко, Е. Ю. Римлянд // «Форум-2005» Китайско-Российского научно-технического сотрудничества на высшем уровне : материалы. – КНР, Харбин, 2005.

ДВГНБ

ЭР03239

ДВГНБ

Научное издание

Иванилов Сергей Андреевич
Григоренко Виктор Григорьевич
Римлянд Елена Юрьевна

ПРОЦЕССЫ ИНТЕГРАЦИИ В ТРАНСПОРТНОМ ОБРАЗОВАНИИ

Монография

Технический редактор *И.А. Нильмаер*

Подписано в печать 20.12.2008.
Формат $60\times84^{1}/_{16}$. Гарнитура Arial. Усл. печ. л. 9,8.
Зак. 435. Тираж 100 экз.

Издательство ДВГУПС
680021, г. Хабаровск, ул. Серышева, 47.

ЭР03239