

А. А. КОВТУН (БелГУТ, Гомель, Беларусь)

## **ИННОВАЦИОННЫЙ МЕХАНИЗМ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ОТРАСЛЕВОГО ОБРАЗОВАНИЯ И ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА**

Досліджуються проблеми підвищення якості функціонування транспортного ВНЗ з урахуванням відповідності галузевої освіти потребам транспортного комплексу. Розглядається можливість зменшення навантаження на державний бюджет за рахунок створення ендаументу при Мінтрансі. При цьому відбудеться віднесення частини (всього обсягу) витрат з фінансування ВНЗ на галузеві міністерства та відомства, що призведе до вивільнення вагової частки коштів держбюджету для інших цілей.

Исследуются проблемы повышения качества функционирования транспортного вуза с учетом соответствия отраслевого образования потребностям транспортного комплекса. Рассматривается возможность уменьшения нагрузки на государственный бюджет за счет создания эндаумента при Минтрансе. При этом произойдет отнесение части (всего объема) расходов по финансированию вуза на отраслевые министерства и ведомства, что приведет к высвобождению значительной доли средств госбюджета для других целей.

The problems of increase of functioning quality of the transport high school in view of conformity of the branch education to requirements of the transport complex are investigated. The opportunity of reduction of load on the state budget due to creation of the endowment at the Ministry of Transport and Communications is considered. In doing so, the branch ministries and departments will bear a part (all amount) of charges on financing the high school that will lead to saving a significant share of the state budget means for other purposes.

В условиях глобального экономического кризиса основными приоритетными задачами государства являются сохранение темпов экономического роста, обеспечение инновационного развития экономики страны, ее конкурентных преимуществ и источников роста, к которым в первую очередь относится интеллектуальный потенциал нации. Формирование и повышение интеллектуального потенциала республики невозможно без совершенствования национальной системы образования, отвечающей приоритетам устойчивого социально-экономического развития и способной активно влиять на конкурентоспособность экономики.

Развитие рыночных отношений в Республике Беларусь поставило перед вузами проблему подготовки специалистов, ориентированных: на развитие инновационной деятельности предприятий и отраслей, подготовку научных кадров для инновационных структур; создание, восприятие, освоение и применение педагогических инноваций в образовательном процессе; участие вуза в инновационной деятельности отрасли; использование своей лабораторно-исследовательской базы для проведения научных исследований и разработок профессорско-преподавательского состава; генерирование научных идей, которые реализуются в инновационном цикле; оказание инновационным

предприятиям консультационных услуг и проведение экспертиз [2].

В связи с переходом на инновационную модель развития экономики отраслевая высшая школа в высокой степени ответственна перед обществом и транспортом за качественную подготовку специалистов. В контексте модернизации отраслевой высшей школы создание интегрированных образовательных центров – когда в состав транспортного вуза включаются средние специальные учебные заведения, объединяется их учебная, научная, материально-техническая база и педагогический потенциал – позволит изменить роль вуза в подготовке, повышении квалификации и переподготовке кадров в связи с внедрением новой техники и технологий, новых экономических отношений и активным взаимодействием вуза и отрасли. В свою очередь, это будет способствовать повышению эффективности вузовской науки как фактора коренного усиления фундаментальности университетского образования, ускорения научно-технического прогресса в отрасли. Образованный таким образом транспортный научно-инновационный образовательный комплекс позволит сохранить единую систему подготовки кадров для транспорта, обеспечить непрерывность и преемственность образования.

Транспортный вуз и транспортная отрасль не могут эффективно развиваться без взаимной интеграции и тесного взаимодействия (как и с реальным сектором экономики). Для кадрового обеспечения транспортной стратегии вузы Республики Беларусь должны осуществлять учебный процесс в соответствии с потребностями транспортного комплекса в специалистах всех уровней. Поэтому необходим обоснованный прогноз потребности в конкретных специалистах на ближайшее время и на перспективу для транспортной отрасли в целом и для крупнейших предприятий транспорта. Транспортный вуз должен иметь четкое представление не только о количестве требуемых специалистов, но и о том, какими квалификационными характеристиками они должны обладать. Не менее актуален вопрос и о новых специальностях. Транспортной системе страны сегодня необходимы специалисты по управлению взаимодействием видов транспорта, инновациям, сервису и туризму. В учебные программы вуза должен быть заложен принцип получения студентами знаний и умений, соответствующих развитию инфраструктуры транспортного комплекса, внедрению новых, в том числе телекоммуникационных, технологий, современных методов управления, инновационных достижений науки [4].

Рынок порождает конкуренцию, и вполне естественно, что неотраслевые вузы предлагают свои услуги транспортным предприятиям. Таким образом, для улучшения работы системы транспортного образования, наращивания потенциала транспортных вузов, расширения сферы их влияния транспортный вуз призван готовить специалистов по уровню на порядок выше, чем возможные конкуренты. Но и предприятия транспорта должны осознавать, что только отраслевой вуз способен подготовить специалистов с квалификационными характеристиками, максимально отвечающими интересам заказчиков. Государственный заказ на подготовку кадров для транспортного комплекса и по основным, и по «непрофильным» специальностям должен полностью обеспечиваться отраслевым вузом. Повышенные требования к вузу в современных условиях требуют развития его материально-технической базы. Подготовить инженерные управленческие кадры для транспорта возможно только при использовании современного оборудования. Выпускник вуза, приходя на производство, не должен терять время на освоение новой техники – этот процесс должен проходить в стенах вуза. Если

нет возможности обеспечения вуза новейшими образцами техники и программного обеспечения, необходимо создание отраслевых лабораторий или/и филиалов кафедр на предприятиях транспорта. Будущий выпускник уже с первых лет обучения должен иметь четкое представление о своей профессии – а это задача не только вуза, но и отрасли. Практико-ориентированную кадровую направленность обеспечит производственная практика в отраслевых лабораториях непосредственно на предприятиях транспорта. Идеальным в этих условиях представляется организация на базе вуза и заинтересованных предприятий (при финансовом участии отраслевых министерств и ведомств) специализированных лабораторий и научно-технических центров, включая подразделения двойного подчинения, работающих на постоянной основе в интересах указанных предприятий и ведомств и осуществляющих научно-технологическое сопровождение производств и целевую подготовку.

Отраслевая система транспортного образования требует значительных материальных затрат, нуждается в постоянной поддержке, и прежде всего со стороны транспортного комплекса. Инновационные проекты и доходы транспортных отраслей должны распределяться с учетом того, что подготовка кадров – это важнейшая стратегическая задача, залог успешной работы транспортного комплекса.

Таким образом, оптимальным вариантом экономических взаимоотношений транспортного вуза с отраслевыми ведомствами представляется передача транспортного вуза (вместе с транспортными техникумами и колледжами) в ведение Министерства транспорта и коммуникаций. Министерство образования зачастую унифицирует образовательные программы без учета специфики обучения в отраслевых вузах, недостаточно обеспечивая полноценную практику на производствах и материально-техническую базу транспортных учебных заведений. Целевая подготовка специалистов в этих условиях должна проводиться с использованием такого внебюджетного механизма, как эндаумент. Эндаумент – целевой фонд, предназначенный для использования в некоммерческих целях, который наполняется за счет отчислений транспортных предприятий. Эндаумент может инвестировать свои средства с целью извлечения дохода, однако обязан направлять весь полученный доход в пользу того вуза, для поддержки которого он был создан.

Изменение существующего баланса полномочий в пользу отраслевого подчинения транспортного вуза позволит уменьшить нагрузку на государственный (республиканский) бюджет за счет отнесения части (всего объема) расходов по финансированию вуза на отраслевые министерства; обеспечить высокий уровень подготовки кадров для транспорта с учетом сложившейся специфики в подготовке кадров, что в свою очередь будет способствовать эффективному функционированию этой особой отрасли в экономике и обеспечению экономической безопасности страны.

Отчисления на содержание учреждений образования, обеспечивающих получение транспортного образования, а также переподготовку кадров для этой отрасли могут производиться предприятиями транспорта по нормативам, которые относятся на себестоимость, включаться в состав затрат на производство и реализацию продукции, товаров (работ, услуг) и учитываться при налогообложении. Созданный таким образом эндумент позволит перейти от режима бюджетного содержания системы высшего транспортного образования к режиму инвестирования в него. Инвесторами при этом станут бизнес и государство.

Как показывает опыт развитых стран, ответ системы образования на современные вызовы новой стадии развития общества оказался связанным с глубокой реформой ее экономического механизма [2]. По рекомендациям Всемирного банка, эти реформы все больше переводят образование на концептуальную основу теории человеческого капитала. Эта теория, отразив сдвиги в использовании ресурсов общества, рост роли человеческого фактора, коренным образом изменила представление о характере затрат на образование. Они стали рассматриваться не столько как потребительские расходы, единовременная, безвозвратная затрата ресурсов общества на процесс обучения, а как одно из направлений инвестиций в человеческий капитал, которое увеличивает будущий поток доходов человека, предприятий и общества, а также способствует достижению справедливости, созданию равенства возможностей в выборе направлений занятости и получении устойчивого дохода. Если раньше образование характеризовалось как отрасль, потребляющая блага и ресурсы, выделяемые государством и инвесторами (юридическими и физическими лицами) на основе перераспределения их доходов в процессе потребления, то в новых условиях она должна характеризоваться как сфера

производства и инвестирования со стороны заинтересованных в ее продукте субъектов, приносящая доход в форме более высокого дохода и повышения прибыли (для инвесторов), ускорения темпов роста и решения актуальных социальных проблем общества (для государства). Таким образом, рассматривая деятельность вуза в рыночных условиях, а также в условиях смешанного финансирования, с учетом наличия у вузов собственных фондов экономического стимулирования, можно сделать вывод о наличии прибавочного продукта в стоимости подготовки специалистов. Выпускник вуза, попадая в сферу материального производства, включается в производственный процесс, начинает создавать новую стоимость, которая значительно больше благодаря более высокому уровню своей квалификации и тем затратам, которые понесло общество на его подготовку. В конечном итоге эта новая стоимость и образует ту часть национального дохода, которая создается высококвалифицированными специалистами [4].

В условиях рыночной социально ориентированной экономики необходимо, чтобы совершенствование национальной системы образования основывалось на принципе государственно-частного партнерства. Среди проблем, которые тормозят развитие государственно-частного партнерства в сфере высшего образования, можно отметить отсутствие налоговых стимулов для работодателя вкладывать средства в подготовку специалистов. В связи с этим, расходы белорусских предприятий в этой области находятся на уровне 1 % прибыли, тогда как в европейских странах этот показатель составляет 10...12 %. И хотя такие крупные предприятия, как Белорусская железная дорога, Белавтодор, Белоруснефть и ряд других реализуют программы подготовки специалистов, это скорее исключение. Для решения данной проблемы необходим законопроект о предоставлении бизнесу соответствующих налоговых льгот в качестве поддержки со стороны государства.

Бизнес действительно заинтересован в подобных мерах налогового стимулирования, так как он нуждается в квалифицированных кадрах. Со своей стороны предприятия готовы активно сотрудничать как с государством, так и с образовательными учреждениями.

Важность государственно-частного партнерства в области образования для всех заинтересованных сторон несомненна – использование этого механизма позволит государству развивать рынок образовательных услуг, приумножать передовой опыт, внедрять механизмы

взаимодействия вузов с работодателями, обеспечивая распределение выпускников, совершенствовать системы управления в сфере инновационной деятельности; инвесторам – участвовать в научной деятельности вузов, создавать и совершенствовать образовательные стандарты, развивать на базе учебных учреждений инфраструктуру инновационной деятельности, привлекать студентов и преподавателей к выполнению научно-исследовательских работ; учреждениям образования – получать дополнительное финансирование и создавать новые модели интегрированного образовательного комплекса [1].

Таким образом, консолидация усилий всех участников образовательного, научно-технического и инновационных процессов открывает возможность создания в ближайшие годы в Республике Беларусь эффективной белорусской модели национальной инновационной системы, которая обеспечит широкое распространение знаний и высокие темпы научно-технического прогресса.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Модели финансирования вузов: анализ и оценка [Текст] / С. А. Беляков и др.; под ред. С. А. Белякова. – М.: Технопечать, 2005. – 274 с.
2. Бычкова, Г. М. Экономические основы реализации инновационной политики в высшей школе [Текст] / Г. М. Бычкова; под науч. ред. П. Г. Никитенко. – Мн.: Ин-т экономики НАН Беларуси, Право и экономика, 2009. – 274 с.
3. Гинзбург, А. И. Экономическая эффективность высшего технического образования [Текст] / А. И. Гинзбург. – М.: НИИЖТ, 1990. – 48 с.
4. Левин, Б. Отраслевое образование в контексте развития транспортного комплекса [Текст] / Б. Левин // Транспорт Российской Федерации. – 2006. – № 3. – С. 74-77.

Поступила в редколлегию 22.03.2010.

Принята к печати 30.03.2010.