

Таким образом, образование, отвечающее потребностям зеленой экономики, оказывает стимулирующее влияние на экономику и инновационную активность в технологической, экономической и социокультурной сфере. Как показывает мировой опыт, развитие непрерывного экологического образования способствует достижению целей устойчивого развития и эффективному функционированию всех отраслей экономики. Успешная интеграция экологических вопросов в образовательные программы не только содействует формированию экологической грамотности, но и служит основой для подготовки кадров, необходимых для удовлетворения растущего спроса на специалистов в условиях зеленой экономики. При этом именно высшие учебные заведения должны играть существенную роль в формировании пути к устойчивому будущему, так как именно они являются центрами для тестирования новых систем и инновационных технологий. Междисциплинарный подход, реализуемый в белорусских вузах, направлен на подготовку специалистов, обладающих интегрированными знаниями в области экологии, экономики и устойчивого развития.

Список литературы

- 1 Батова, Н. Н. Экологическое образование Беларуси как основа устойчивой экономики / Н. Н. Батова, Е. В. Онуфриевич // Белорусский экономический журнал. – 2025. – № 1. – С. 93–105.
- 2 Экологическое образование как необходимое условие развития зеленой экономики. – URL: <https://cyberleninka.ru>. (дата обращения: 01.10.2025).

УДК 338.47

ПОЗИЦИОНИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ВУЗОВ НА РЫНКЕ РОССИЙСКОГО ОБРАЗОВАНИЯ: СОВРЕМЕННЫЙ АНАЛИЗ

И. М. ГУЛЫЙ

*Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I,
Российская Федерация*

Позиционирование высшего учебного заведения на рынке образовательных и научных услуг выступает важным элементом информационно-аналитического обеспечения в системе подготовки кадров, в реализации мероприятий по повышению качества подготовки специалистов для транспортной отрасли.

В России функционирует 9 высших учебных заведений, осуществляющих подготовку кадров с высшим образованием для железнодорожного транспорта, восемь из которых (помимо РУТ (МИИТ)) подведомственны Федеральному агентству железнодорожного транспорта).

Основными вузами в транспортной отрасли являются:

- Российский университет транспорта (МИИТ). Ведущий национальный транспортный вуз, крупнейший отраслевой университет России;
- Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I (ПГУПС). Старейший, исторический первый инженерный транспортный вуз России;
- Иркутский государственный университет путей сообщения (ИрГУПС);
- Самарский (бывший Приволжский) государственный университет путей сообщения – выпускает специалистов в стратегическом партнерстве с Куйбышевской железной дорогой (покрывает потребность в инженерных кадрах для железной дороги Приволжского региона).
- Сибирский государственный университет путей сообщения (СГУПС), г. Новосибирск;
- Уральский государственный университет путей сообщения (УрГУПС), г. Екатеринбург основная работодатель для выпускников – Свердловская железная дорога;
- Ростовский государственный университет путей сообщения (РГУПС), г. Ростов-на-Дону;
- Омский государственный университет путей сообщения, г. Омск;
- Дальневосточный государственный университет путей сообщения (ДВГУПС), г. Хабаровск.

Позиционирование вузов возможно проводить по отдельным показателям – частным индикаторам, а также в комплексе.

В образовательном маркетинге (маркетинге в сфере образования) существует ряд аналитических инструментов для его проведения.

Одним из распространенных приемов позиционирования выступает построение аналитических матриц, к примеру, матрицы известной консалтинговой группы МакКинзи.

Методические пояснения к построению аналитической матрицы МакКинзи.

По оси абсцисс необходимо отразить комплексный показатель – уровень конкурентоспособности вуза, с точки зрения достигнутых преимуществ, в первую очередь, по внутренним достоинствам (качество внутренней среды).

В качестве показателей для оценки внутренней среды – конкурентоспособности конкретного вуза – выберем следующие ключевые показатели качества и эффективности образования (за последний отчетный год):

- средний балл ЕГЭ студентов, принятых на обучение по программам бакалавриата и специалитета, по всем формам обучения;
- доходы вуза из всех источников в расчете на одного научно-педагогического работника;
- доходы образовательной организации из всех источников в расчете на численность студентов приведенного контингента;
- общий объем средств, поступивших от выполнения НИОКР, в расчете на одного научно-педагогического работника (за отчетный год);
- доля иностранных студентов в общей численности студентов;
- общее количество публикаций организации в расчете на каждые 100 работников (преподавателей, научных работников);
- доля профессорско-преподавательского состава с учеными степенями;
- доля профессорско-преподавательского состава с учеными степенями доктора наук, в общей численности ППС;
- средняя заработная плата преподавателей (а также научных работников);
- удельный вес молодых ученых в общей численности преподавателей и научных работников (без ученой степени – до 30 лет, кандидатов наук – до 35 лет, докторов наук – до 40 лет);
- количество персональных компьютеров в расчете на одного студента.

В нашем исследовании приняты данные последний отчетный год – 2023 (официально опубликованные данные мониторинга Министерства науки и высшего образования РФ эффективности вузов в 2024 году за 2023 год) [1].

По оси (рисунок 1) ординат демонстрируется уровень привлекательности вуза с точки зрения востребованности его услуг (образовательных, научных и других). В качестве индикатора здесь выбираем основной показатель, демонстрирующий привлекательность образовательных услуг – динамику численности контингента обучающихся (средний показатель прироста контингента за определенный, как правило, долгосрочный период). В нашем исследовании взят для демонстрации позиций по оси ординат среднегодовой прирост численности студентов, обучающихся по программам бакалавриата, специалитета, магистратуры, в вузе, за период с 2014 по 2023 год, %.

Максимально возможное значение показателей по оси абсцисс и ординат – 10 баллов.

Все показатели, имеющие различную размерность, переводятся в относительные уровни (доли единицы) с использованием метода абсолютных разниц (метода статистических расстояний).

Группы (сегменты) позволяют отнести каждый вуз к категории: 1) лидирующих, наиболее конкурентоспособных; 2) вузов, занимающих средние позиции; 3) догоняющих (имеющие определенные трудности).

На рисунке 1 приведены результаты расчетов автора с построением стратегической аналитической матрицы МакКинзи по позициям каждого из 9 железнодорожных вузов России.

ПГУПС в матрице позиционирования занимает 1-е место среди железнодорожных вузов, во-первых, благодаря положительной динамике контингента студентов, во-вторых, высоких значений взятых в расчет показателей: объема средств, поступивших от выполнения НИОКР в расчете на 1 сотрудника (в 2023 году 1069,1 тыс. рублей на чел.); доли иностранных студентов (в 2023 году 19,4 %), доли ППС, имеющих ученые степени (в 2023 году 86,4 %).

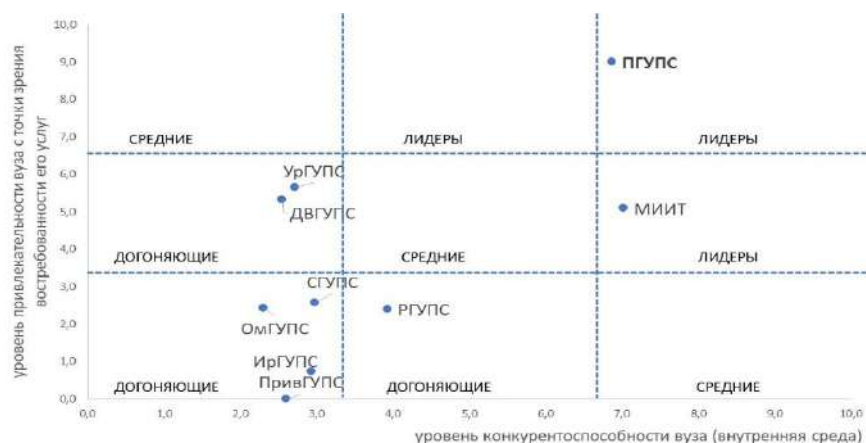


Рисунок 1 – Матрица МакКинзи по 9 железнодорожным вузам России

(Источник: построено и рассчитано автором на основе данных [1])

Примечание – Позиции ПривГУПС, ИрГУПС, ОмГУПС объясняются среднегодовыми темпами сокращения численности контингента студентов в 2014–2023 гг. соответственно: – 5,2 %, – 4,7 %, – 3,5 %. В то время как аналогичный показатель по ПГУПС составил +0,6 %, по МИИТ – 1,9 % в год.

Список литературы

1 Информационно-аналитические материалы по результатам проведения мониторинга деятельности вузов РФ в 2014–2023 гг. – URL: <https://monitoring.miccedu.ru> (дата обращения :10.10.2025).

УДК 625.8

ПРОТОТИПИРОВАНИЕ ДЕЙСТВУЮЩИХ УСТРОЙСТВ АВТОМАТИКИ И ТЕЛЕМЕХАНИКИ

А. Г. ДОЛГОПОЛОВ

*Гомельский колледж – филиал Белорусского государственного университета транспорта,
Республика Беларусь*

В настоящее время система подготовки квалифицированных специалистов железнодорожного транспорта в области эксплуатации и ремонта устройств автоматики и телемеханики должна учитывать:

- 1) бурное развитие информационных технологий;
- 2) владение практическими навыками и умениями электромонтажа, технического обслуживания и ремонта устройств на основе микропроцессорной техники;
- 3) умение пользоваться современными измерительно-диагностическими комплексами при поиске неисправностей эксплуатируемых устройств.

Исходя из вышесказанного необходимо применять инновационные подходы в организации практического и теоретического обучения как единой системы.

В Гомельском колледже – филиале УО «Белорусский государственный университет транспорта» апробируются и постепенно внедряются некоторые интересные подходы.

Перед практикой учащиеся специальности «Автоматика и телемеханика на железнодорожном транспорте» получают задания на изготовление прототипов устройств или демонстрационных моделей действующих устройств автоматики и телемеханики.

В ходе практики производятся проектирование, планирование этапов изготовления и тестирование изготовленных изделий. По результатам практики проводится смотр изготовленных моделей, на который приглашаются преподаватели, мастера производственного обучения, а также специалисты профильных предприятий.

Далее изделия внедряются в учебный процесс: в учебные лаборатории, постоянно действующие выставки или в учебно-производственные мастерские. Необходимо отметить, что некоторые устройства выполняются совместно со специалистами профильных организаций и в дальнейшем эксплуатируются на предприятии.