

Транспортные сооружения / Russian Journal of Transport Engineering <https://t-s.today>

2025, Том 12, № 2 / 2025, Vol. 12, Iss. 2 <https://t-s.today/issue-2-2025.html>

URL: <https://t-s.today/PDF/13SATS225.pdf>

DOI: 10.15862/13SATS225 (<https://doi.org/10.15862/13SATS225>)

2.1.8. Проектирование и строительство дорог, метрополитенов, аэродромов, мостов и транспортных тоннелей (технические науки)

## Нужно ли что-то менять в системе подготовки кадров для дорожно-мостовой отрасли

<sup>1</sup>Жадёнова С.В., <sup>2</sup>Новосельцев А.П., <sup>3, 4, 5, 6</sup>Овчинников И.Г.

<sup>1</sup> ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта», Сочи, Россия

<sup>2</sup> Министерство транспорта Российской Федерации, Москва, Россия

<sup>3</sup> ФГБОУ ВО «Тюменский индустриальный университет», Тюмень, Россия

<sup>4</sup> ФГАОУ ВО «Пермский национальный

исследовательский политехнический университет», Пермь, Россия

<sup>5</sup> ФГБОУ ВО «Уральский государственный университет путей сообщения», Екатеринбург, Россия

<sup>6</sup> ФГБОУ ВО «Уфимский государственный нефтяной технический университет», Уфа, Россия

Автор, ответственный за переписку: Овчинников Игорь Георгиевич, e-mail: [bridgesar@mail.ru](mailto:bridgesar@mail.ru)

**Аннотация.** Рассматривается проблема подготовки кадров для дорожно-мостовой отрасли России. В эпитафии отмечается, что «...уничтожение любой нации не требует атомных бомб или ракет дальнего радиуса действия. Для этого будет достаточно лишь снизить качество образования и разрешить обман учащимися на экзаменах». И далее на основе данных из мониторинга эффективности вузов, проводимого Министерством науки и высшего образования РФ проводится анализ состояния ряда вузов, в которых готовят дорожников и мостовиков. Делается вывод о том, что указанное министерство практически не справляется со своими задачами в деле подготовки специалистов дорожно-мостового профиля. Отмечается, что без принятия срочных мер поддержки вузов (по привлечению молодых ученых, развитию лабораторных баз, назначению компетентных руководителей), утверждению образовательных программ дорожно-мостовых специальностей с пятилетним сроком обучения и выделения отдельной укрупненной группы специальностей дорожно-мостового профиля, не будет развития, а, следовательно, нет будущего у дорожно-мостового образования.

Констатируется факт отсутствия какой-либо системы дорожного образования в классическом понимании этого определения, поскольку система подразумевает

собой совокупность элементов, находящихся в отношениях и связях друг с другом, которая образует определённую целостность, единство. Ни целостность, ни структурность невозможно определить в существующих отношениях между образовательными организациями, готовящими кадры для дорожно-мостовой отрасли, органами власти, определяющими нормативно-правовую базу деятельности вузов и колледжей, потребителями данных услуг (работодателями) и федеральным органом власти, определяющим нормативно-правовую сферу дорожной отрасли — Росавтодором (а также региональными органами власти).

Предлагается вузы, готовящие кадры для транспортного строительства, передать в профильное министерство, которое определяет стратегию отрасли в рамках развития экономики нашего государства и более эффективно содержит вверенные ему образовательные учреждения.

**Ключевые слова:** подготовка кадров для отрасли транспортного строительства; анализ состояния дел в вузах дорожно-мостового профиля; предложения по улучшению подготовки кадров мостовиков и дорожников

## Is there a need to change the personnel training system for the road and bridge industry?

<sup>1</sup>Svetlana V. Zhadenova, <sup>2</sup>Andrey P. Novoseltsev, <sup>3, 4, 5, 6</sup>Igor G. Ovchinnikov

<sup>1</sup>Russian University of Transport, Sochi, Russia

<sup>2</sup>Ministry of Transport of the Russian Federation, Moscow, Russia

<sup>3</sup>Industrial University of Tyumen, Tyumen, Russia

<sup>4</sup>Perm National Research Polytechnic University, Perm, Russia

<sup>5</sup>Ural State University of Railway Transport, Ekaterinburg, Russia

<sup>6</sup>Ufa State Oil Technical University, Ufa, Russia

**Corresponding author:** Igor G. Ovchinnikov, e-mail: [bridgesar@mail.ru](mailto:bridgesar@mail.ru)

**Abstract.** The article examines the issue of personnel training for the road and bridge industry in Russia. The epigraph notes that «the destruction of any nation does not require atomic bombs or long-range missiles. It is enough to lower the quality of education and allow students to cheat on exams». Based on data from the monitoring of university effectiveness conducted by the Ministry of Science and Higher Education of the Russian Federation, an analysis is made of the state of several universities that train road and bridge engineers. The conclusion is drawn that the said ministry is largely failing in its tasks regarding the training of specialists in the road and bridge sector. It is noted that without urgent measures to support universities (such as attracting young scientists, developing laboratory facilities, appointing competent leaders), approving educational programs for road and bridge specialties with a five-year duration of study, and allocating a separate enlarged group of specialties in the road and bridge field, there will be no progress and consequently, no future for road and bridge education.

The article states that there is no system of road education in the classical sense of the term, as a system implies a set

of elements interconnected in relationships that form a certain integrity and unity. Neither integrity nor structural coherence can be identified in the existing relations between educational institutions training personnel for the road and bridge industry, government bodies defining the regulatory framework for universities and colleges, consumers of these services (employers), and the federal authority regulating the legal framework of the road industry — the Federal Road Agency (Rosavtodor) (as well as regional authorities).

It is proposed that universities training personnel for transport construction be transferred to the relevant ministry, which determines the industry's strategy within the framework of the country's economic development and more effectively manages the educational institutions under its jurisdiction.

**Keywords:** personnel training for transport construction; analysis of the state of road and bridge universities; proposals for improving the training of road and bridge engineers

Данная статья доступна по лицензии Creative Commons “Attribution” («Атрибуция») 4.0 Всемирная

This article is available under the Creative Commons “Attribution” 4.0 Global License



*По словам ректора Санкт-Петербургского горного университета императрицы Екатерины II Владимира Литвиненко «образование лежит в основе прогресса любой нации ... но сегодня его качество по сравнению с уровнем 30–40-летней давности заметно снизилось». В. Литвиненко также напоминает, что у входа в Стелленбосский университет в ЮАР висит памятная доска, где написано, что «...уничтожение любой нации не требует атомных бомб или ракет дальнего радиуса действия. Для этого будет достаточно лишь снизить качество образования и разрешить обман учащимися на экзаменах». И далее: «Пациенты умирают от рук таких врачей. Здания и сооружения рушатся от рук таких инженеров. Деньги теряются от рук таких экономистов. Справедливость исчезает в руках таких юристов и судей. Крах образования — это крах нации»*

## Введение

### Introduction

Проблемы, имеющиеся в системе подготовки кадров для дорожно-мостовой отрасли, регулярно поднимаются на каждом отраслевом мероприятии, проводимом отраслевым сообществом [1; 2; 15]. Этим проблемам уже довольно длительное время посвящаются публикации в различных журналах, в том числе и отраслевых дорожно-мостовых изданиях [3–14]. Однако почему-то эти проблемы за такое длительное время так и не заинтересовали наше Министерство науки и высшего образования РФ, так как на его уровне никаких подвижек не наблюдается.

Сегодня мы констатируем факт отсутствия какой-либо системы дорожного образования в классическом понимании этого определения, поскольку система подразумевает собой совокупность элементов, находящихся в отношениях и связях друг с другом, которая образует определённую целостность, единство.<sup>1</sup> Ни целостность, ни структурность невозможно определить в существующих отношениях между образовательными организациями, готовящими кадры для дорожно-мостовой отрасли, органами власти, определяющими нормативно-правовую базу деятельности вузов и колледжей, потребителями данных услуг (работодателями) и федеральным органом власти, определяющим нормативно-правовую сферу дорожной отрасли — Росавтодором (а также региональными органами власти).

Мы лишились даже отраслевого ФУМО (Федеральное учебно-методическое объединение), поскольку объединение дорожного профиля со строительным в одно направление подготовки (08.03.01 Строительство») с 2017 года «размыло» дорожную специальность в строительном направлении.

<sup>1</sup> Философский словарь под ред. М.М. Розенталя, П.Ф. Юдина, издание второе, Изд. Политической литературы, Москва, 1968, стр. 320.

Координирующая роль отраслевого органа учебно-методической работы по дорожным и мостовым профилям и специальностям осуществляется ведущим ВУЗом строительной отрасли — ФГБОУ ВО «Московский государственный строительный университет» (МГСУ), где дорожные профили «растворились» в общем направлении подготовки студентов «Строительство», а мостовые и вовсе потерялись.

МАДИ и СибАДИ — основные автодорожные вузы находятся в ведении Министерства науки и высшего образования РФ, а не Минтранса РФ, а что же говорить про другие высшие учебные заведения, которые также готовят дорожников и мостовиков для Российской Федерации, и также находятся в подчинении Министерства науки и высшего образования РФ. Сейчас многие инженерно-строительные вузы (с дорожными и мостовыми специальностями) объединены с политехническими (и даже гуманитарными) или подобными им вузами и практически потеряли свою отраслевую индивидуальность.

Большинство вузов вынуждено ежегодно решать задачу привлечения студентов в дорожный профиль при выборе ими после 2 курса дальнейшей образовательной программы. И не всегда это удается в полной мере: закрыть и бюджетные места и на контрактной основе «качественными» абитуриентами (с высокими баллами ЕГЭ). Оценка количественных показателей вузов по приему, контингенту и выпуску не подлежит учету, а в дальнейшем невозможно «отследить» выпускников дорожных профилей — им присваивается идентичная квалификация (бакалавр и магистр соответственно), федеральные статистические наблюдения № ВПО-1 и СПО-1 не подразумевают сбор информации о направленностях (профилях) образовательных программ, и направленность (профиль) указывается исключительно в сноске в приложении к диплому об образовании.

## **Анализ эффективности ВУЗов по данным Министерства науки и высшего образования РФ**

### **Analysis of university effectiveness based on data from the Ministry of Science and Higher Education of the Russian Federation**

Проанализировав значения показателей по ряду основных позиций мониторинга эффективности ВУЗов, которые ежегодно проводит Министерство науки и высшего образования Российской Федерации, мы

видим действительно грустную картину (табл. 1). Значения показателей взяты из мониторинга 2015 года и 2024 года (данные в свободном доступе<sup>2</sup>).

Рассмотрим для анализа сведения из мониторинга по следующим вузам:

- СИБАДИ (ФГБОУ ВО «Сибирский государственный автомобильно-дорожный университет»);
- КГАСУ (ФГБОУ ВО «Казанский государственный архитектурно-строительный университет»);
- ВГТУ (ФГБОУ ВО «Воронежский государственный технический университет»);
- КУБГТУ (ФГБОУ ВО «Кубанский государственный технический университет»);
- СГТУ (ФГБОУ ВО «Саратовский государственный технический университет имени Ю.А. Гагарина»);
- МАДИ (ФГБОУ ВО «Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет»);
- РУТ (МИИТ) — «ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта».



Б — бакалавриат; СП — специалитет; М — магистратура  
 В — bachelor's; SP — specialist; M — master's

**Рисунок 1.** Динамика численности студентов (составлен авторами)

**Figure 1.** Dynamics of student enrollment (compiled by the authors)

<sup>2</sup> Информационно-аналитические материалы по результатам проведения мониторинга деятельности образовательных организаций высшего образования. <https://www.bfm.ru/news/577484>.

Во всех вышеперечисленных вузах есть образовательные программы дорожного профиля, причем эти ВУЗы расположены в разных субъектах Российской Федерации (для полноты картины текущей ситуации).

На рисунках 1–4 более ясно видна картина негативных изменений, произошедших в этих (и полагаем и в других родственных) вузах за последние 10 лет.

Таблица 1 / Table 1

Динамика численности студентов  
Dynamics of student enrollment

Наименование показателей Indicator Name	СИБАДИ Siberian State Automobile and Highway University		КГАСУ Kazan State University of Architecture and Engineering		ВГТУ Voronezh State Technical University		КУБГТУ Kuban State Technological University		СГТУ Saratov State Technical University		МАДИ Moscow Automobile and Road Construction State Technical University		РУТ Russian University of Transport	
	2015	2024	2015	2024	2015	2024	2015	2024	2015	2024	2015	2024	2015	2024
Общая численность студентов, обучающихся по программам Б, СП, М Total number of students enrolled in Bachelor's (B), Specialist (SP), and Master's (M) programs	8 777	6 188	6 928	5 023	18 886	15 835	15 709	10 229	12 248	11 836	8 748	7 650	34 680	29 102
по очной форме обучения on an intramural basis	4 217	2 806	4 601	4 378	11 905	10 516	8 780	6 241	6 805	7 368	6 848	5 966	16 001	16 235
Численность студентов, по результатам Целевого приема Number of students enrolled through target reception.	25	6	52	36	509	144	31	68	120	75	51	21	788	475
по заочной форме обучения extramural form of study	4 560	2 894	2 327	428	6 912	4 793	6 929	2 937	5 443	3 358	1 319	1 217	16 976	10 772
Общая численность аспирантов, чел. Total number of postgraduate students	93	68	133	161	446	373	208	289	526	309	235	378	451	704
В 2019 году In 2019		31		109		348		269		209		124		483
Общая численность докторантов, чел. Total number of doctoral students	3	0	4	0	11	0	17	0	33	7	2	0	11	16

Составлена авторами / Compiled by the authors

В целом в каждом из представленных вузов необходимо отметить значительное снижение общего количества студентов в целом, а так как в ряде ВУЗов произошло слияние (объединение) с другими ВУЗами, то динамика еще более трагична, например:

- СГТУ в 2020 году был объединен с экономическим институтом, и даже это не спасло валовый контингент: за 10 лет — произошло снижение контингента на 400 человек (16 групп, однако);
- ВГТУ поглотил ВГАСУ (где изначально готовили дорожников многие годы), в результате контингент будущих технических специалистов все равно снизился (на 16,2 % — более 3 000 человек);
- КУБГТУ потерял почти 35 %, СИБАДИ — 30 %, КГАСУ — 27,5 %, МАДИ — ведущий дорожный ВУЗ страны, чьи дипломы признаны во всем мире, 12,6 %, РУТ (МИИТ) — ведущий отраслевой ВУЗ, подведомственный Минтрансу России — 16 %.

И мы с Вами должны понимать, что это не просто контингент студентов и будущие инженерно-технические работники нашей страны, это сегодня — финансирование этих вузов, которые готовят кадры для транспортной отрасли и отрасли дорожного — мостового хозяйства.



**Рисунок 2.** Динамика изменения численности научных кадров рассматриваемых вузов. (составлен авторами)

**Figure 2.** Dynamics of changes in the number of research staff at the considered universities. (compiled by the authors)

На первый взгляд в некоторых вузах динамика не так удручающе выглядит, как например в КГАСУ, КУБГТУ, МАДИ и РУТ.

## Куда идут работать выпускники аспирантуры ВУЗов

### Where do postgraduate graduates work?

К сожалению, мало кто из выпускников аспирантуры, защитивших кандидатские диссертации, готов оставаться на кафедре с начальной зарплатой порядка 25 тысяч рублей в месяц с перспективой через 5 лет стать доцентом с зарплатой порядка 50–80 тысяч рублей в месяц с нагрузкой 900 часов в учебный год и необходимостью заниматься еще и научной работой и за свой счет ездить на конференции, писать и публиковать статьи и учебные пособия. При этом выпускнику с дипломом специалиста или магистратуры сразу же после окончания вуза предлагают 80–150 тысяч и при хорошей работе на эффективном предприятии свыше 200 тысяч рублей в месяц, даже в первые 2–3 года работы.

Таблица 2 / Table 2

### Динамика численности преподавательского состава

#### Dynamics of teaching staff numbers

Наименование показателей Indicator Name	СИБАДИ Siberian State Automobile and Highway University		КГАСУ Kazan State University of Architecture and Engineering		ВГУ Voronezh State Technical University		КУБГУ Kuban State Technological University		СГТУ Saratov State Technical University		МАДИ Moscow Automobile and Road Construction State Technical University		РУТ Russian University of Transport	
	2015	2024	2015	2024	2015	2024	2015	2024	2015	2024	2015	2024	2015	2024
<b>Общая численность работников ВУЗа</b> (без внеш. совмест. и работающих по договорам ГПХ), чел. <i>Total number of university employees (excluding external part-time workers and those working under civil law contracts)</i>	1 153	562	1 076	605	2 875	1 714	2 099	1 255	2 082	1 430	1 698	1 363	3 556	2 889
<b>Общая численность ППС</b> (без внеш. совмест. и работающих по договорам ГПХ), чел. <i>Total number of teaching staff (excluding external part-time workers and those working under civil law contracts)</i>	451	233	449	287	177	797	703	550	805	612	706	663	1 454	1 130
Доля ППС моложе 65 лет, % <i>Percentage of teaching staff under 65 years old</i>	75,4	83,3	87,5	81,5	79,3	78,7	79,1	79,6	92,9	85,1	64,5	66,5	68,3	71,6
Доля ППС моложе 40 лет, % <i>Percentage of teaching staff under 40 years old</i>	31,7	19,7	38,3	25,4	37,8	19,5	33,6	23,1	50,7	23,9	17,6	21,9	25,9	27,7

Составлена авторами / Compiled by the authors

Таким образом, после окончания аспирантуры выпускники не горят желанием приходить работать на выпускающие кафедры, где они обучались в аспирантуре. И, в результате, если не предпринимать

серьезных финансовых мер, кадровый состав выпускающих кафедр дорожно-мостового профиля будет потерян. Динамика численности состава представлена в таблице 2.



*Рисунок 3. Динамика численности сотрудников (составлен авторами)*

*Figure 3. Dynamics of employee numbers (compiled by the authors)*

Анализ полученных данных свидетельствует о резком снижении и количества общей численности профессорско-преподавательского состава в ВУЗах (без учета внешних совместителей и работающих по договорам гражданско-правового характера), и общей численности работников ВУЗов.

Естественно, администрация вузов вынуждена идти на крайне непопулярные меры в части значительного увеличения нагрузки на профессорско-преподавательский состав (ППС) в условиях незначительного роста надбавок к заработной плате. Как мы увидим далее, мало кто из вузов выдерживает необходимый норматив заработной платы в размере 200 % от среднего по региону, в котором находится вуз.

## Анализ ситуации на кафедрах дорожно-мостового профиля

### Analysis of the situation in road and bridge departments

Ситуация в вузах в целом и на выпускающих кафедрах дорожно-мостового профиля весьма тяжелая: ведущие преподаватели в

большинстве своем имеют пенсионный возраст, работает много женщин, а молодежь не хочет после аспирантуры и защиты диссертации оставаться работать на кафедре. Преподаватели пенсионеры с одной стороны к небольшой зарплате профессора или доцента имеют добавок в виде пенсии, но, с другой стороны, они не всегда владеют современными технологиями проектирования и строительства транспортных объектов [8].



*Рисунок 4. Динамика возрастных изменений (составлен авторами)*

*Figure 4. Dynamics of age-related changes (compiled by the authors)*

Как видно из графика на рисунке 4 во всех анализируемых вузах доля ППС возрастной категории моложе 65 лет, является значительной и составляет от 66,52 % (МАДИ в 2024 году) и выше. Руководству ряда вузов удалось привлечь ряд молодых сотрудников и несколько повысить долю ППС возрастной категории до 40 лет, но это всего 2–4 % и в целом на структуру ППС не повлияло. Отметим, что это известные московские ВУЗы, где заработная плата выше, чем в регионах, анализируя состояние других ВУЗов, видим в основном негативную динамику роста доли возрастной категории до 65 лет и снижения категории до 40 лет.

Это серьезная проблема, на которую Министерство науки и высшего образования РФ закрывает глаза, не предпринимая никаких действия для ее решения, тогда как без изменения ситуации через 10 лет просто некому будет преподавать, особенно в немосковских вузах. И этот вывод подтверждается следующими данными — рисунок 5.



*Рисунок 5. Динамика изменения структуры научно-педагогических работников (составлен авторами)*

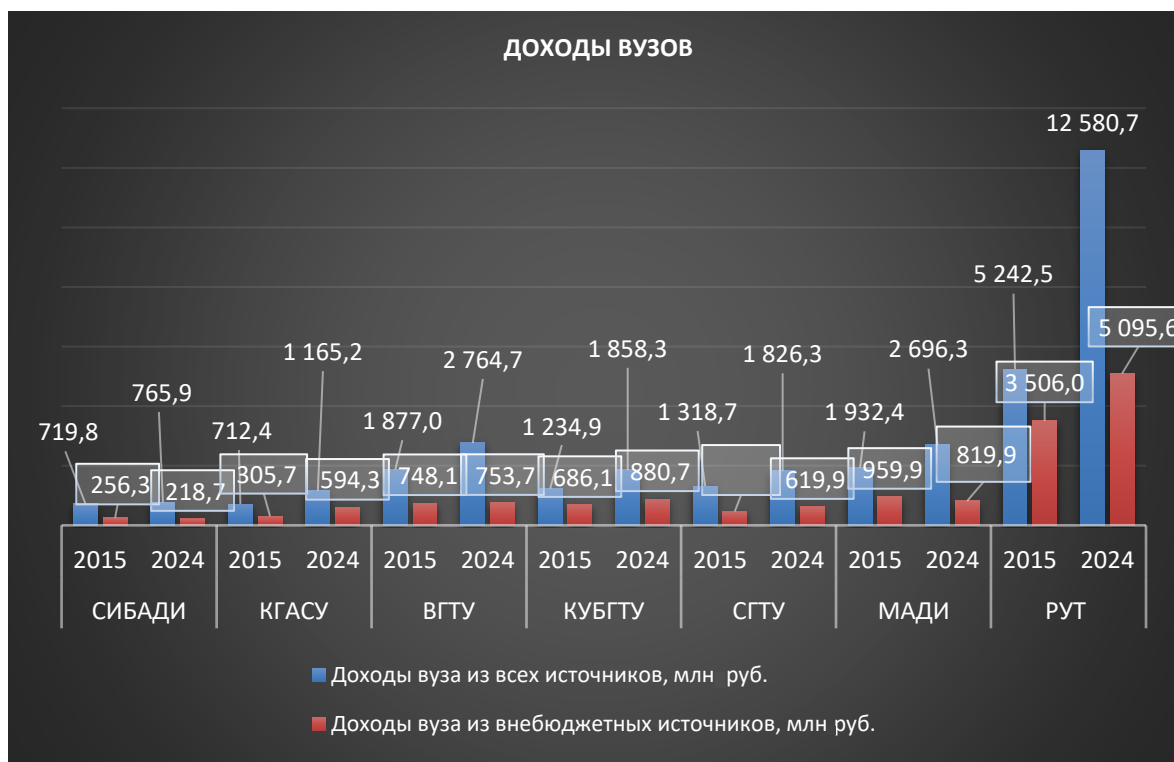
*Figure 5. Dynamics of changes in the structure of research and teaching staff (compiled by the authors)*

Число лиц, моложе 40 лет, защитивших кандидатские и докторские диссертации, включая молодых преподавателей до 30 лет, значительно уменьшилось за анализируемый период. Причем, в КАЗГАСУ снижение удельного веса численности этой категории произошло в три раза, в ВГТУ — более чем в 4 раза, в Краснодарском КубГТУ — в 2,8 раза, в Саратовском вузе — почти в три раза.

Особенно печальной выглядит динамика изменения удельного веса сотрудников вузов, защитивших кандидатские и докторские диссертации в 2024 году по сравнению с 2015 годом, исключение составили лишь КГАСУ и РУТ, где произошел рост значения данного показателя.

Следующим показателем для анализа были взяты доходы вузов (рис. б): как видим, динамика изменения также нас не очень радует.

Обращают на себя внимание сразу два фактора: во-первых, единственный из всех вузов, это РУТ — где произошел значительный (в 2,4 раза) рост доходов в 2024 году по сравнению с 2015 годом, также возросли его доходы из внебюджетных источников (в 1,5 раза). Во-вторых, повышение доходов в СИБАДИ за 9 лет составило 6,4 %, но при этом произошло снижение доходов из внебюджетных источников.



*Рисунок 6. Динамика доходов вузов (составлен авторами)*

*Figure 6. Dynamics of university revenues (compiled by the authors)*

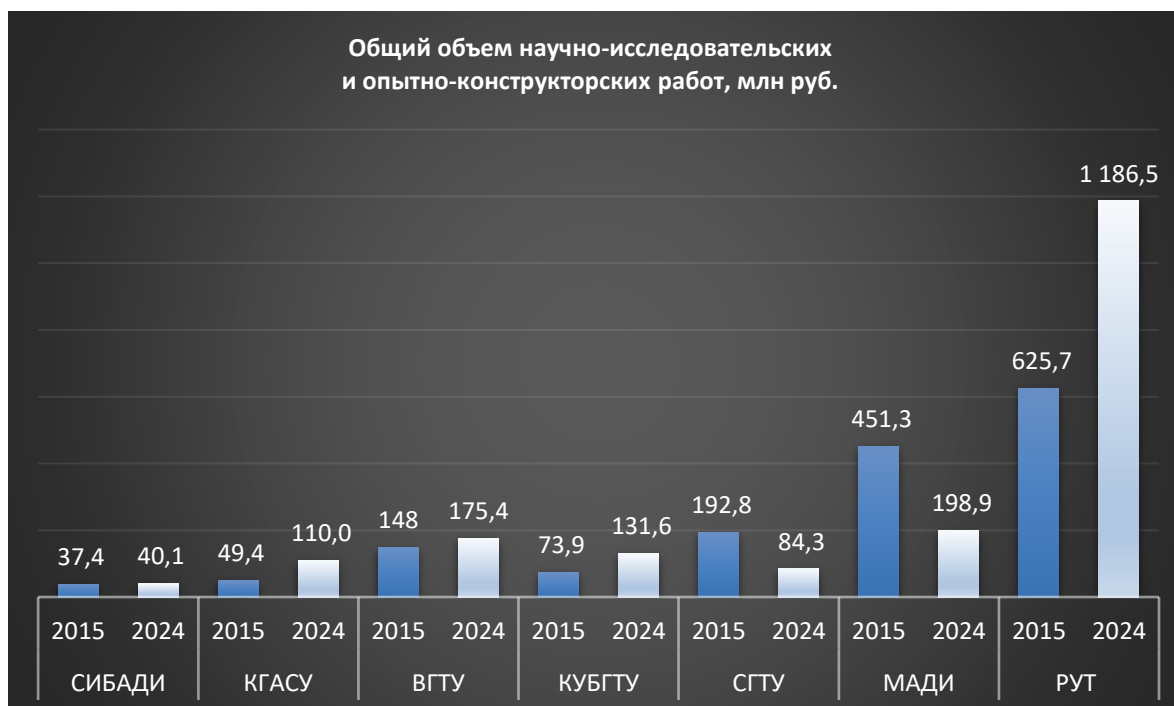
Снижения финансирования из внебюджетных источников также видим в МАДИ, причем оно составило 15 % (без учета инфляции за 9 лет!).

Анализ данных по выполнению научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР) свидетельствует об отсутствии за 9 лет каких-либо значительных изменений в объемах работ во всех вузах, за исключением РУТ (МИИТ), где рост составил почти 90 % (рис. 7).

Обращает на себя внимание снижение объема НИОКР в МАДИ: в 2024 году объем НИОКР составил всего 198,9 млн руб. (44 % от значения 2015 года). Практически, мы констатируем отсутствие научных работ в данном вузе в текущий момент. А вывод на самом деле более страшный: некому выполнять НИОКР в известном на весь мир вузе, соответственно, некому и учить, идет развал вуза (не обновляется лабораторная база — рисунок 8).

А данные, представленные на рисунке 8, говорят об устаревании лабораторного и учебного оборудования в анализируемых нами вузах. Исключение составляет КАЗГАСУ (рост составил 24 %) и РУТ (где практически не изменилась доля машин и оборудования не старше 5 лет).

Мы подошли к одному из самых критичных показателей — заработной плате. Анализ полученных данных представлен на рисунках 9 и 10.



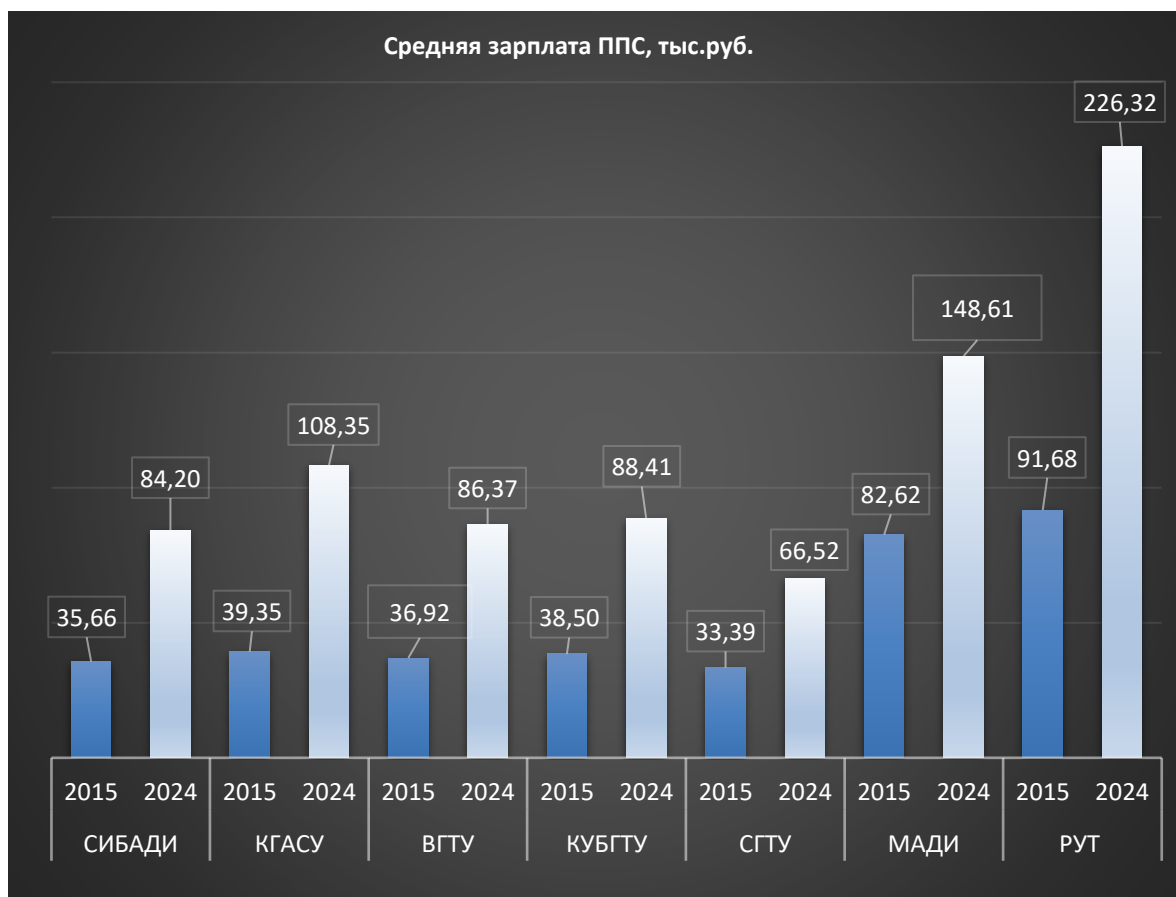
**Рисунок 7.** Динамика изменения объема НИР и ОКР вузов (составлен авторами)

**Figure 7.** Dynamics of changes in the volume of scientific research work and experimental design work at universities (compiled by the authors)



**Рисунок 8.** Динамика доли машин и оборудования не старше 5 лет (составлен авторами)

**Figure 8.** Dynamics of the share of machinery and equipment no older than 5 years (compiled by the authors)



**Рисунок 9.** Средняя заработная плата ППС (составлен авторами)

**Figure 9.** Average salary of teaching staff (compiled by the authors)



**Рисунок 10.** Средняя заработная плата в отношении к средней по региону (в процентах) (составлен авторами)

**Figure 10.** Average salary relative to the regional average (in percent) (compiled by the authors)

## Анализ результатов проведенного исследования

### Analysis of research results

Анализ полученных данных свидетельствует о росте средней заработной платы профессорско-преподавательского состава в 2024 году по сравнению с 2015 годом, и этого, естественно, следовало ожидать. Но при этом следует иметь в виду, что при подсчете средней заработной платы ППС в расчет включались и огромные, по сравнению с профессорскими зарплатами, заработные платы ректоров и проректоров вузов, которые на порядок могут превышать заработную плату доцента и профессора. Причем заметим, что в последние годы наметилась тенденция ставить во главе технических вузов не выпускников технических специальностей, имеющих опыт научной работы в научно-технической сфере, а гуманитариев или педагогов, которые не разбираются в особенностях технических специальностей, научных изысканиях отраслевой направленности и т. д.

Кроме того, если раньше во главе вузов обычно ставили выдающихся или крупных ученых, которые вели за собой вузы, то теперь нередко (а может быть и часто) ставят практически не ученых или инженеров, а чиновников, неизвестно чем прославившихся в науке.

Однако, отмечая выполнение требования законодательства РФ в части превышения в 2 раза уровня средней заработной платы по субъекту, где находится вуз, мы видим, что исполнен данный критерий с натяжкой, либо не исполнен совсем (СИБАДИ, СГТУ и МАДИ не выполнили данный норматив). Только РУТ выполнил данный показатель с превышением на 28,7 %.

И не следует забывать, что средняя заработная плата в размере 86,37 тысяч рублей в Воронеже или 108 тысяч в Казани не станет привлекательной для молодого ученого или специалиста из строительной отрасли или дорожного хозяйства, где сразу после окончания вуза он может на стройке зарабатывать от 100 тысяч рублей.

Таким образом, мы видим, что ситуация в вузах, готовящих кадры для дорожно-мостовой отрасли, и подведомственных министерству науки и высшего образования Российской Федерации, практически становится критичной. Без принятия срочных мер поддержки вузов (по привлечению молодых ученых, развитию лабораторных баз, назначению компетентных руководителей), утверждению образовательных программ дорожно-мостовых специальностей с пятилетним сроком обучения и выделения отдельной укрупненной группы специальностей дорожно-мостового профиля, не будет развития, а, следовательно, нет будущего у дорожно-мостового образования.

РУТ (МИИТ) находится в ведении Министерства транспорта РФ, на фоне других вузов выделяется ярким развитием по ряду показателей, особенно по выполнению НИОКР, заработной плате ППС и поддержанию на современном уровне лабораторной базы.

В дополнение к вышесказанному отметим, что согласно<sup>3</sup> в вузах Российской Федерации являются обязательными к изучению предметы социогуманитарного направления: история, основы философии, русский язык, основы российской государственности, безопасность жизнедеятельности, физическая культура. Не отрицая полезности этих предметов, мы хотим отметить, что в группу обязательных дисциплин для технических вузов, следовало бы включить в определенном объеме (как лекционных часов, так и практических, лабораторных и курсовых работ) такие предметы, как математика, физика, теоретическая механика, сопротивление материалов, строительная механика.

В настоящее время преподавание, например, теоретической механики, сопротивления материалов производится только на лекциях без практических занятий, что приводит к практически полной безграмотности студентов в прочностных расчетах. Об этом мы уже писали [13], но воз и ныне там. Вероятно, в министерстве науки и высшего образования РФ полагают, что для изучения этих дисциплин достаточно только лекций.

Добавим также, что привычка Министерства науки и высшего образования РФ ставить во главе технических вузов не технарей, а гуманитариев привела, к тому, что, например, в СГТУ предыдущий ректор Плеве И.Р. закрыл кафедры прочностного направления (теоретической механики и механики деформируемого твердого тела), такое отношение к прочностной подготовке будущих технических специалистов и инженеров вызывает определенные вопросы.

Вопрос назрел — не стоит ли все вузы, готовящие кадры для транспортного строительства, передать в профильное министерство, которое определяет стратегию отрасли в рамках развития экономики нашего государства и более эффективно содержит вверенные ему образовательные учреждения?

---

<sup>3</sup> В вузах России появятся обязательные к изучению предметы социогуманитарного толка. <https://www.bfm.ru/news/577484>.

## ЛИТЕРАТУРА

1. **Быстров, Н.В.** Совершенствование системы высшего образования в сфере дорожного хозяйства Российской Федерации / Н.В. Быстров // Дороги и мосты. — 2022. — № 2(48). — С. 11–22. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=49855820> EDN: [APERVJ](#) (дата обращения: 02.06.2025).
2. **Жаденова, С.В.** Я верю в будущее дорожного образования / С.В. Жаденова // Дороги России. Спецвыпуск. — 2022. — С. 34–37. URL: [https://rosavtodor.gov.ru/storage/app/media/07\\_11\\_22/drblockspetsvypuskwebsite2022.pdf](https://rosavtodor.gov.ru/storage/app/media/07_11_22/drblockspetsvypuskwebsite2022.pdf) (дата обращения: 02.06.2025).
3. **Овчинников, И.Г.** Проблема подготовки мостовиков в вузах: чему их учить? / И.Г. Овчинников, О.Н. Распоров, И.И. Овчинников, К.О. Распоров // Транспортное строительство. — 2014. — № 9. — С. 27–29. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=22457118> EDN: [SXLDXB](#) (дата обращения: 02.06.2025).
4. **Овчинников, И.И.** О проблемах подготовки инженеров путей сообщения / И.И. Овчинников, И.Г. Овчинников // Транспортные сооружения. — 2016. — Т. 3, № 2. — С. 1. URL: <https://t-s.today/01TS216.html> DOI: [10.15862/01TS216](https://doi.org/10.15862/01TS216) EDN: [WKTSIR](#) (дата обращения: 02.06.2025).
5. **Овчинников, И.И.** Проблемы технической магистратуры и пути их решения / И.И. Овчинников, И.Г. Овчинников // Транспортные сооружения. — 2019. — Т. 6, № 3. — С. 2. URL: <https://t-s.today/03SATS319.html> DOI: [10.15862/03SATS319](https://doi.org/10.15862/03SATS319) EDN: [TZTIJQ](#) (дата обращения: 02.06.2025).
6. **Овчинников, И.Г.** Кадры решают все? Проблемы подготовки квалифицированных инженеров транспортного строительства в современных условиях / И.Г. Овчинников, И.И. Овчинников // Дорожная Держава. — 2021. — № 104. — С. 72–78. URL: [http://уралакадемия.рф/img/files/Г.%20Овчинников\\_макет%20статьи.pdf](http://уралакадемия.рф/img/files/Г.%20Овчинников_макет%20статьи.pdf) (дата обращения: 02.06.2025).
7. **Овчинников, И.Г.** О необходимости организации научных исследований в сфере транспортного строительства и проблема подготовки научных и инженерных кадров / И.Г. Овчинников, И.И. Овчинников // Мостовые сооружения. XXI век (Гидротехника. XXI век). — 2021. — № 4. Спецвыпуск. — С. 68–73.
8. **Овчинников, И.Г.** Что мешает подготовке специалистов по строительству и эксплуатации автодорожных мостов в современных условиях / И.Г. Овчинников, Ш.Н. Валиев, И.И. Овчинников // Транспортные сооружения. — 2023. — Т. 10, № 1. URL: <https://t-s.today/03SATS123.html> DOI: [10.15862/03SATS123](https://doi.org/10.15862/03SATS123) EDN: [PIRYFZ](#) (дата обращения: 02.06.2025).
9. **Овчинников, И.Г.** Особенности подготовки магистрантов для отрасли транспортное строительство в Тюменском индустриальном университете / И.Г. Овчинников, Н.А. Руссу, Н.Л. Бреус [и др.] // Транспортные сооружения. — 2023. — Т. 10, № 4. URL: <https://t-s.today/02SATS423.html> DOI: [10.15862/02SATS423](https://doi.org/10.15862/02SATS423) EDN: [CIGVJS](#) (дата обращения: 17.06.2025).
10. **Овчинников, И.Г.** Опыт подготовки специалистов в Тюменском индустриальном университете совместно с АО «Мостострой-11» / И.Г. Овчинников, И.И. Овчинников // Расширение применения местных сырьевых материалов и отходов предприятий Республики Мордовия при изготовлении строительных материалов и изделий: Материалы Международной научно-технической конференции, Саранск, 18–19 ноября 2022 года / Отв. редактор В.Т. Ерофеев [и др.]. — Саранск: Национальный исследовательский Мордовский государственный университет имени Н.П. Огарёва, 2023. — С. 293–296. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=58126885> EDN: [BWPLAX](#) (дата обращения: 17.06.2025).
11. **Чжан, Ц.** Подготовка научных и инженерных кадров для транспортной отрасли в КНР / Ц. Чжан, Н.М. Шеремет, И.Г. Овчинников, А.Н. Стеблянская // Архитектура, строительство, транспорт. — 2023. — № 1(103). — С. 86–95. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=50520216> DOI: [10.31660/2782-232X-2023-1-86-95](https://doi.org/10.31660/2782-232X-2023-1-86-95) EDN: [UXPBAO](#) (дата обращения: 17.06.2025).
12. **Овчинников, И.Г.** К вопросу обсуждения проекта концепции развития дорожного образования / И.Г. Овчинников, Ш.Н. Валиев, И.И. Овчинников // Дорожная Держава. — 2023. — № 116. — С. 54–59. URL: <https://dorvest.ru/dd/archiv/item/116-2023> (дата обращения: 17.06.2025).
13. **Овчинников, И.Г.** Нужны ли дорожникам прочностные дисциплины? / И.Г. Овчинников, Ш.Н. Валиев, И.И. Овчинников // Мостовые сооружения 21 век. — 2023. — № 1[57]. Спецвыпуск. — С. 70–73. URL: [https://vk.com/wall-25888646\\_884](https://vk.com/wall-25888646_884) (дата обращения: 17.06.2025).
14. **Гошовец, С.В.** Развитие кадрового потенциала дорожно-мостовой отрасли: проблемы и пути их решения / С.В. Гошовец, С.В. Жаденова, И.Г. Овчинников // Дорожная Держава. — 2023. — № 115. — С. 13–15. URL: <https://dorvest.ru/dd/archiv/item/115-2023> (дата обращения: 17.06.2025).



8. Ovchinnikov I.G., Valiev Sh.N., Ovchinnikov I.I. What hinders the training of specialists in the construction and operation of road bridges in modern conditions. *Russian Journal of Transport Engineering*. 2023;10(1):03SATS123. DOI: [10.15862/03SATS123](https://doi.org/10.15862/03SATS123). (In Russ., abstract in Eng.).
9. Ovchinnikov I.G., Russu N.A., Breus N.L., Valiev Sh.N., Ovchinnikov I.I., Parshukova I.A. Peculiarities of Master's Degree Student training for the transport construction field in Tyumen Industrial University. *Russian Journal of Transport Engineering*. 2023;10(4):02SATS423. DOI: [10.15862/02SATS423](https://doi.org/10.15862/02SATS423). (In Russ., abstract in Eng.).
10. Ovchinnikov I.G., Ovchinnikov I.I. [Experience of training specialists at the Tyumen Industrial University together with JSC Mostostroy-11]. In: [Expanding the use of local raw materials and waste from enterprises of the Republic of Mordovia in the manufacture of building materials and products: Proceedings of the International Scientific and Technical Conference, Saransk, November 18–19, 2022]. Saransk: National Research Mordovia State University; 2023:293–296. Available from: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=58126885> (accessed 17th June 2025). (In Russ.).
11. Zhang J., Sheremet N.M., Ovchinnikov I.G., Steblyanskaya A.N. Scientific and engineering staff development for China transport industry. *Architecture, Construction, Transport*. 2023;1(103):86–95. DOI: [10.31660/2782-232X-2023-1-86-95](https://doi.org/10.31660/2782-232X-2023-1-86-95). (In Russ., abstract in Eng.).
12. Ovchinnikov I.G., Valiev Sh.N., Ovchinnikov I.I. [On the issue of discussing the draft concept for the development of road education]. *Dorozhnaya Derzhava*. 2023;(116):54–59. Available from: <https://dorvest.ru/dd/archiv/item/116-2023> (accessed 17th June 2025). (In Russ.).
13. Ovchinnikov I.G., Valiev Sh.N., Ovchinnikov I.I. [Do road builders need strength disciplines?]. *Bridge structures 21st century*. 2023;1(57, Special issue):70–73. Available from: [https://vk.com/wall-25888646\\_884](https://vk.com/wall-25888646_884) (accessed 17th June 2025). (In Russ.).
14. Goshovets S.V., Zhadenova S.V., Ovchinnikov I.G. [Development of human resources in the road and bridge industry: problems and solutions]. *Dorozhnaya Derzhava*. 2023;(115):13–15. Available from: <https://dorvest.ru/dd/archiv/item/115-2023> (accessed 17th June 2025). (In Russ.).
15. Zhadenova S.V. Practice to involve employees and students for quality estimation of professional education (by example of Sochi branch MADI). *Naukovedenie*. 2013;3(16):106tvn313. Available from: <https://naukovedenie.ru/PDF/106tvn313.pdf> (accessed 17th June 2025). (In Russ., abstract in Eng.).

---

#### Information about the authors:

**Svetlana V. Zhadenova** — Russian University of Transport, Sochi, Russia, e-mail: [s.zhadenova@yandex.ru](mailto:s.zhadenova@yandex.ru)  
ORCID: <https://orcid.org/0009-0004-3405-0775>  
RSCI: [https://elibrary.ru/author\\_profile.asp?id=675966](https://elibrary.ru/author_profile.asp?id=675966)

**Andrey P. Novoseltsev** — Ministry of Transport of the Russian Federation, Moscow, Russia,  
e-mail: [dorobr@yandex.ru](mailto:dorobr@yandex.ru)  
ORCID: <https://orcid.org/0009-0006-4488-4751>

**Igor G. Ovchinnikov** — Industrial University of Tyumen, Tyumen, Russia, Perm National Research Polytechnic University, Perm, Russia, Ural State University of Railway Transport, Ekaterinburg, Russia, Ufa State Oil Technical University, Ufa, Russia, e-mail: [bridgesar@mail.ru](mailto:bridgesar@mail.ru)  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0617-3132>  
RSCI: [https://elibrary.ru/author\\_profile.asp?id=2922](https://elibrary.ru/author_profile.asp?id=2922)  
WoS: <https://www.webofscience.com/wos/author/rid/J-5539-2013>  
SCOPUS: <https://www.scopus.com/authid/detail.url?authorId=7102605749>  
SCOPUS: <https://www.scopus.com/authid/detail.url?authorId=57191523105>

---

Submitted: 14th July 2025. Revised: 11th August 2025. Published online: 13th August 2025