

Куда идет реформа транспортного образования?



К. А. Пашков,
директор
Административного
департамента
Министерства
транспорта
Российской Федерации

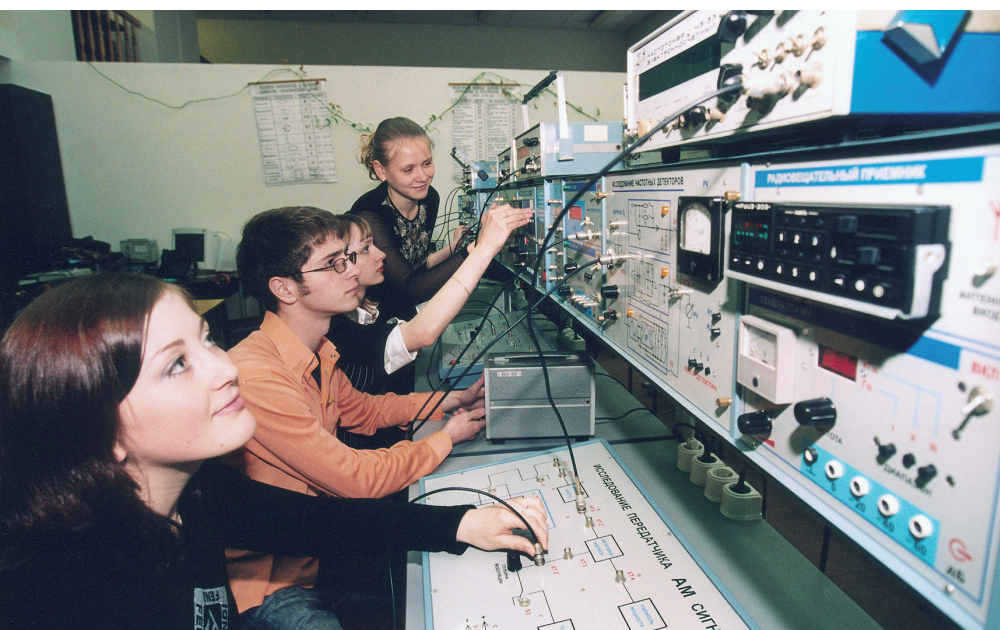
За последние три года в российской системе подготовки кадров для транспортной отрасли произошел практически повсеместный отказ от специалитета. Аргументы работодателей, что им нужны специалисты, а не «промежуточные» бакалавры или магистры, Минобрнауки России не слышит. Между тем сложившаяся вертикально интегрированная система транспортного образования не только доказала свою жизнеспособность в нынешних кризисных условиях, но и располагает потенциалом для решения кадрового вопроса при росте экономики.

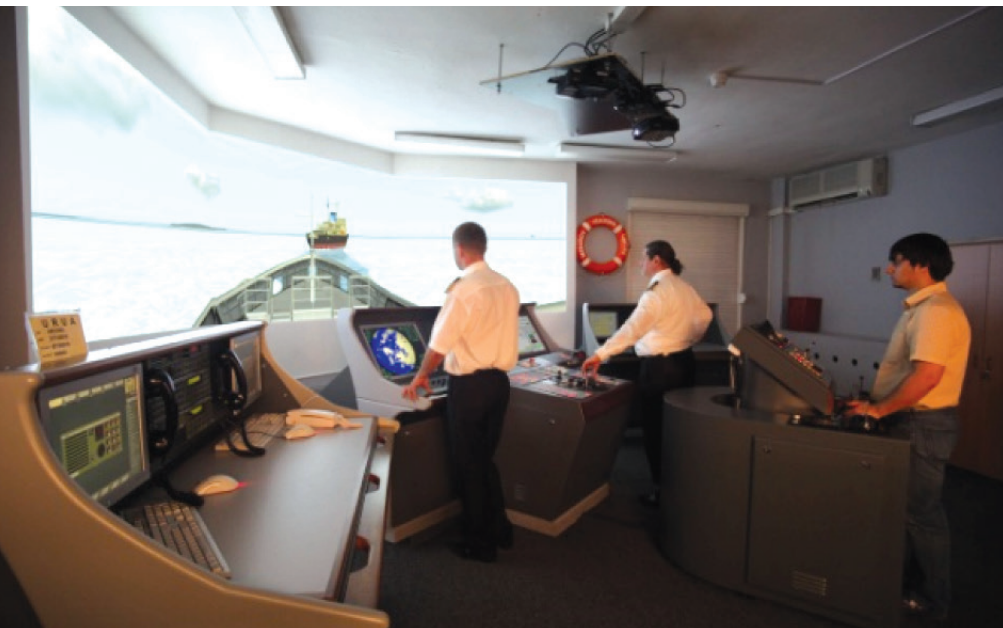
За более чем 200-летнюю историю своего существования транспортное образование реформировалось не раз. Кроме специфики его всегда отличало соответствие запросам времени. Альма-матер транспортной науки – Институт Корпуса инженеров путей сообщения – появился одновременно с Корпусом (одним Указом). Основой реализации проектов развития транспорта всегда был серьезный образовательный фундамент.

Эксперимент 1920-х годов, когда все вузы передали в Наркомпрос (ведомство, занимавшееся образованием в СССР в начале XX в.), убедительно показал, что система общего образования не в состоянии справиться со сложными отраслевыми задачами. Страна бурно развивалась, ее индустриализацию нужно было обеспечить кадрами, прошедшими ступени роста в профессиональной среде. Не были случайными форменная

одежда у студентов и преподавателей, железная дисциплина, опора на традиции. С первого курса студенты становились полноправными членами большого транспортного коллектива. Все это сегодня мы называем воспитательной работой, профориентацией, пытаюсь в многочисленных концепциях и планах изобрести давно известное. Примечательно, что именно тогда в транспортных вузах появляются как направления подготовки экономика, отраслевая юриспруденция, которую теперь не хотят признать направлением юридической науки – транспортным правом. Сейчас это кажется удивительным, но для обеспечения кадровых потребностей железнодорожных больниц создали целую сеть ведомственных медучилищ.

В 1930-е годы возникли и другие, сегодня утраченные, правила, например, возможность после обучения на детской железной дороге без экзаменов поступить в училище, а после училища при отличных оценках сразу поступить на третий курс вуза. Все это сейчас не соответствует общей системе и общим правилам. Мы продолжаем смотреть на Европу и Америку. Пресловутый балл ЕГЭ стал основным мерилем, хотя недавно приемная комиссия обращала внимание на интерес к профессии, а главное – на желание учиться и постигать инженерную науку, на преемственность. Если абитуриент из семьи транспортников, значит, почти поступил. Всем и сегодня понятно, что мальчишка, который с замиранием сердца смотрит на летящий самолет, для которого стук колес – как ритм сердца, – самый желанный и самый нужный абитуриент для транспортного вуза. Отвечая на вопрос, кто должен готовить военных, мы не





ФОТОГРАФИЯ ПРЕДОСТАВЛЕНА ОТДЕЛОМ МАРКЕТИНГА И СВЯЗЕЙ С ОБЩЕСТВЕННОСТЬЮ ГУМРФИ ИМЕНИ АДМИРАЛА С.О. МАКАРОВА

сомневаемся, что это возможно только в военном вузе. Почему же мы говорим о подготовке специалистов транспорта в гражданских вузах, не думая о безопасности на транспорте и о том, что именно транспорт обеспечивает нормальную жизнедеятельность всех систем страны.

Очень важно помнить, что транспортные вузы России не выходили из университетов, и эта особенность подтверждает специфику их образовательной и научной деятельности. В то же время в период активной отраслевизации образования от крупных учебных заведений отпочковывались вузы, впоследствии самостоятельно решающие народно-хозяйственные задачи. Так, из МИИТ вышел МАДИ, Институт водного транспорта и другие. Ряд вузов Санкт-Петербурга обязан своим появлением ЛИИЖТ. Анализируя этот процесс, мы приходим к выводу, что политехнические вузы успешно соседствовали с отраслевыми. При внешней схожести они решали разные задачи для общей цели. Например, транспортные вузы выполняли множество прикладных задач, с которыми «большая наука» не справилась бы. Выпускники политехнических вузов оказывались оторванными от отраслевых проблем, им было не до реальной транспортной повестки.

Отраслевые министерства никогда не жалели средств на образование. Сегодня мы имеем уникальное наследие, сформированное поколениями талантливейших командиров транспорта. Корпуса транспортных вузов – памятники архитектуры. Лучшие архитекторы и строители привлекались к созданию образовательных учреждений. Все они

представляют собой учебные заведения полного цикла. Будет справедливо сказать, что системе общего образования нужно еще долго идти к тем организационным принципам, которые годами складывались в отраслевой школе. Ректоры транспортных вузов не всегда были деятелями науки. Практический опыт всегда ценился больше. Занимая эти должности, бывшие начальники железных дорог, начальники пароходств передавали свой богатейший опыт следующим поколениям.

В начале 1990-х годов вновь активно подняли вопрос о необходимости объединить все учебные заведения на площадке Минобрнауки. Единство в высшей школе объяснялось оптимизацией расходов, улучшением системы управления. Эти аргументы звучат и сейчас. Но время и история свидетельствуют об их неубедительности. Вертикально интегрированная система транспортного образования не только доказала свою жизнеспособность в нынешней кризисной ситуации, при демографическом спаде, но и располагает потенциалом для решения кадрового вопроса в условиях роста экономики. Только транспортники не потеряли среднее профессиональное образование, не утратили связи с производством, интегрировались в мировое образование. Разве не эти задачи пытаются сейчас решить в системе общего образования? Транспортные вузы смогут реализовать цели Транспортной стратегии до 2030 г., и наша задача – сохранить и приумножить их потенциал.

Вместе с тем волна реформы образования в РФ добралась и до нашей сис-

темы. Несмотря на декларации о сохранении отраслевых профессиональных школ, о воссоздании системы инженерного образования отраслевые системы подготовки кадров находятся на грани выживания. И опять хочется апеллировать к истории. Посмотрите, как появилось французское слово «инженер» в нашем лексиконе. Кем были первые инженеры? Ответ очевиден – горняками и транспортниками.

За последние три года произошел практически повсеместный отказ от специалитета. Аргументы работодателей, что им нужны специалисты, а не «промежуточные» бакалавры или магистры, Минобрнауки России не слышит и продолжает уничтожать специалитет. В госпрограмме «Образование» нет средств на отраслевые вузы. Из отраслевых программ забрали все, и теперь, даже сэкономив на других статьях, ни одна отрасль не в состоянии помочь своим вузам. Транспортные вузы не могут участвовать в конкурсах Минобрнауки России. Формально это возможно, но в ходе реформы вузы Минобрнауки стали такими большими, богатыми и многосторонними, что отраслевые вузы не выдерживают конкуренции или не проходят по начальным критериям. Прекращено выделение бюджетных мест на экономику и юриспруденцию. Отраслевые экономика и юриспруденция теперь не признаются. Отраслевые школы, которые, например, в МИИТ готовят экономистов (инженеров-экономистов) более 80 лет, под угрозой закрытия. Рособнадзор массированно атакует систему отраслевого образования. Из-за названных обстоятельств, обширности филиальной сети, катастрофически снижающегося финансирования, нормативов на обучение студентов, заниженных Минобрнауки России, многим отраслевым вузам все труднее соответствовать аккредитационным и лицензионным требованиям. При этом на заявления отраслевиков о том, что их устраивает качество подготовки специалистов, звучит ответ: вводите отраслевую аккредитацию и отказывайтесь от государственной. Подготовка инженерных кадров вузами Минобрнауки России не устраивает отрасль, а решения Президента РФ относительно развития инженерного образования искажаются. Так, в координационном совете Минобрнауки России по инженерному образованию в число трех сопредседателей не включен представитель отраслевых школ; учебно-методическое объединение по транс-

портным наукам возглавил руководитель научно-исследовательского центра НАМИ, которого никто не знает; с мнением отраслей, в частности транспорта, не считаются. Транспортные ведомства не участвуют в планировании средств на науку, на конкурсные программы в области транспорта, которые не проходят согласования с отраслевым министерством. Среди вузов Минобрнауки России разыгрывают миллионы рублей на развитие технологий транспорта, а представителей Минтранса нет в оценочной комиссии. При этом обязательная кооперация между вузами Минобрнауки России и отраслевыми никакими нормативными актами не закреплена.

По всем указанным проблемным зонам аналогичная ситуация складывается у спортсменов, медиков, работников сельского хозяйства, культуры, других отраслевых институтов. Говоря об общности проблем, важно обратить внимание, что отраслевые системы подготовки объединяет ряд следующих особенностей, которые необходимо учесть и принять соответствующее решение на самом высоком уровне:

- отраслевые системы, которые готовят прикладных специалистов, полностью соответствующих задачам отраслей, должны быть признаны Минобрнауки России и утверждены как самостоятельная ветвь в системе образования;
- все отраслевые системы де-факто имеют профессиональную аккредитацию; связь с профессией (производ-

вом), с будущим местом работы, подготовка для конкретных целей и задач в отраслевых вузах прослеживается на всех этапах обучения студентов; этого никогда не отмечалось в вузах Минобрнауки России;

- отраслевая наука всегда успешно решала прикладные задачи; мы конструировали локомотивы, вагоны, суда, флот, всегда знали и знаем, как и где строить, как это делать быстро и качественно; научные школы Минобрнауки России всегда были и оставались для нас ярмаркой идей, которые мы, как и врачи или работники сельского хозяйства, успешно воплощали на практике при решении народнохозяйственных задач;

- такого количества международных требований и норм, как у отраслевых институтов, нет ни у одной системы подготовки в стране; например, конвенционные требования у транспортников, требования международных спортивных федераций у спортсменов, требования Всемирной организации здравоохранения у врачей;

- спектр направлений подготовки по всем смежным специальностям – достижение последних двадцати лет; сегодня в той или иной отрасли не нужны не прошедшие специальное обучение юристы, экономисты, психологи, кадровики, культработники, таможенники; программы магистратуры, которые предлагает Минобрнауки России, чтобы у выпускников классических университетов и других вузов была возможность пройти специализацию, не работают;

- решение вопроса безопасности государства; все отрасли обеспечивают жизнедеятельность и безопасность государства в разных сферах: транспорт – безопасность движения, сельское хозяйство – продовольственная безопасность, медицина – охрана здоровья.

Говоря об особенностях транспортного образования, необходимо остановиться на следующем. Особенности обучения специалистов в области подготовки летного состава воздушных судов, авиационно-технического персонала и персонала, обеспечивающего организацию воздушного движения, а также в области подготовки плавательного состава судов определяются не только требованиями федеральных государственных образовательных стандартов, но и требованиями международных конвенций. Выполнение требований конвенций контролирует Минтранс России – компетентный орган и полномочный представитель РФ в международных транспортных организациях:

- Международной организации гражданской авиации (International Civil Aviation Organization, ICAO) – согласно приложению 1 к Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944) «Выдача свидетельств авиационному персоналу»;

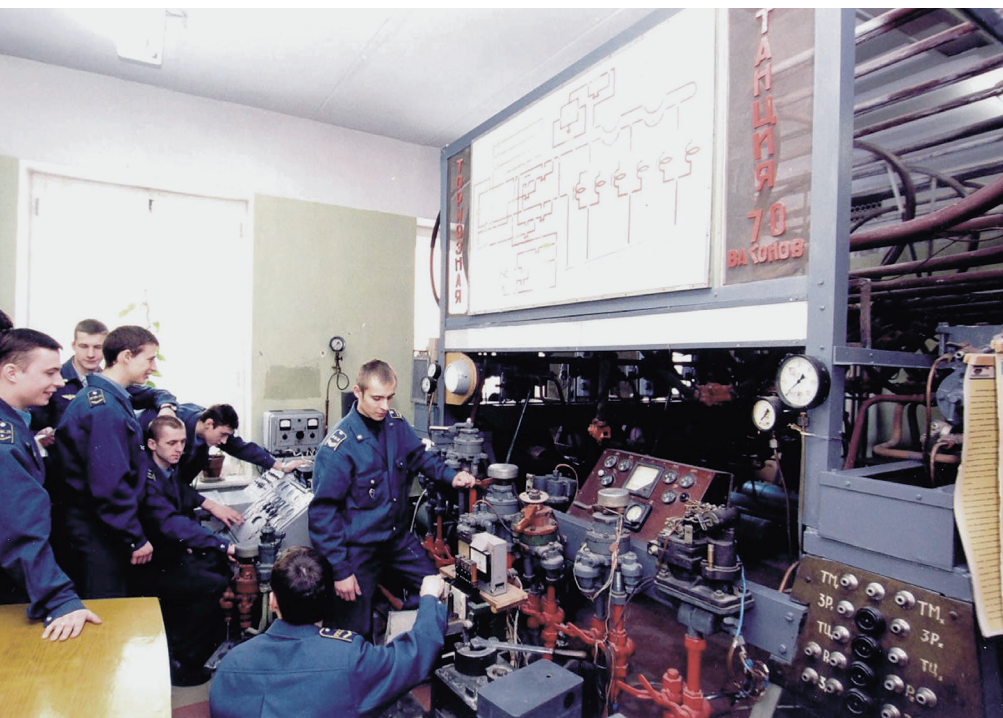
- Международной морской организации (International Maritime Organization, IMO) – согласно Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. с поправками.

Высокое качество подготовки специалистов в России подтверждено экспертами ИКАО, ИМО и инспекциями Евросоюза (ЕС). Подготовка специалистов железнодорожного транспорта для работы, непосредственно связанной с движением поездов и маневровой работой, осуществляется в строгом соответствии с требованиями Федерального закона от 10.01.2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», обучающиеся проходят установленные процедуры и получают соответствующие свидетельства.

Согласно положениям статьи 85 Федерального закона от 29.12.2012 г. № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» (далее – Федеральный закон), на Минтранс России возложено утверждение типовых основных программ профессионального обучения и типовых дополнительных профессиональных



ФОТОГРАФИЯ ПРЕДОСТАВЛЕНА ОТДЕЛОМ МАРКЕТИНГА И СВЯЗЕЙ С ОБЩЕСТВЕННОСТЬЮ ГУМРФ ИМЕНИ АДМИРАЛА С.О. МАКАРОВА



программ, установление особенностей организации и осуществления теоретической, тренажерной и практической подготовки по эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств по видам транспорта, методическая деятельность по реализации образовательных программ в области подготовки специалистов авиационного персонала гражданской авиации, членов экипажей судов в соответствии с международными требованиями, а также в области подготовки работников железнодорожного транспорта, непосредственно связанных с движением поездов и маневровой работой.

Однако Минтранс России не входит в число участников государственной программы Российской Федерации «Развитие образования» на 2013–2020 гг. (далее — ГП «Развитие образования»). Участниками этой программы определены Федеральное агентство воздушного транспорта, Федеральное агентство железнодорожного транспорта, Федеральное агентство морского и речного транспорта, в ведении которых находятся образовательные организации.

Вместе с тем ГП «Развитие образования» определяет мероприятия по развитию инфраструктуры и организационно-экономических механизмов, направленных на достижение необходимого качества учебных результатов, механизмы прозрачного финансирования и стимулирования конкуренции организаций профессионального обра-

зования и модернизации содержания и технологий профессионального образования для обеспечения их соответствия требованиям современной экономики, а также содержит перечень конкретных мероприятий с соответствующим ресурсным обеспечением.

При реализации ГП «Развитие образования» Росавиация, Росжелдор и Росморречфлот напрямую взаимодействуют с Минобрнауки России. Минтранс России лишен возможности влиять на формирование параметров ГП «Развитие образования» и, кроме того, находится в информационном вакууме в части определения приоритетности мероприятий, корректировок их параметров и хода исполнения. Это негативно сказывается на формировании и определении государственной политики в сфере транспортного образования, так как Минтранс России лишен конкретных инструментов влияния на ее реализацию.

К тому же вызывают опасения негативные тенденции в части предложенный Минобрнауки России по оптимизации перечня специальностей высшего образования в области морского, внутреннего водного, железнодорожного транспорта и гражданской авиации. Предлагается переход на уровневую подготовку и сокращение специальностей, по которым нормативный срок освоения основных образовательных программ составляет не менее пяти лет. Сокращение сроков подготовки может повлечь за собой несоблюдение требований международных конвенций и от-

раслевых норм при подготовке специалистов для транспортного комплекса.

Что делать дальше? По какому пути идти?

На эти вопросы должна ответить Концепция развития транспортного образования, работа над которой сейчас проходит в сотрудничестве с Институтом развития образования Высшей школы экономики. Разработка этого документа ведется в рамках решения, принятого на совместном заседании комитетов Государственной Думы по транспорту и по образованию. В основу закладываются не только исторические традиции и колоссальный опыт, накопленный в отечественных вузах, но и мировые тенденции. Не секрет, что во Франции и Германии руководители железных дорог открыто критикуют Болонский процесс. Сейчас транспортное образование в мире разделилось на два направления. В Европе и Америке практически нет самостоятельных транспортных вузов (и никогда не было), а в Азии и на постсоветском пространстве отраслевое образование успешно соседствует и имеет равные условия с общим. Надо заметить, что в Китае создаются новые транспортные университеты, поскольку иначе в стране с растущей экономикой невозможно обеспечить подготовку профессиональных кадров.

Следует помнить, что задачи, изложенные в Концепции, не должны заключаться в реформе вузов, это должно быть построение системы в целом, взаимодействие с общим образованием, учредителями, работодателями, международными организациями.

И если с вузами определенная ясность имеется — необходимо сохранить в системе Минтранса России сеть подведомственных учреждений образования (18 вузов + 107 филиалов), то вопрос взаимодействия с общим образованием, работодателями остается предметом для дискуссии. На наш взгляд, работодатель сегодня в основном занимает иждивенческую позицию, традиционно возлагая на государство обязанность подготовки кадров для себя. Это было справедливо в течение многих лет, когда отраслевые министерства и государственные предприятия формировали заказы и растили себе кадры. В условиях рынка и экономических реалий нынешнего дня нашим транспортным компаниям нужно определиться: они с нами или нет. Кроме именных сти-

пендий и спонсорской поддержки для сохранения отраслевой системы нужны масштабные инвестиции, крупные образовательные проекты, если хотите, централизация системы отраслевой подготовки. Ведь на корпоративные университеты, центры подготовки и прочие образовательные программы внутри компаний денег никто не жалеет. В ряде городов они соседствуют с государственными учреждениями образования. А зачем? Если мы хотим сохранить отраслевую систему, то эти средства, как и деньги на НИР и НИОКР, должны инвестироваться в наши вузы. Без такой взаимодополняющей работы будущего нет. Механизмов сегодня предостаточно: попечительские советы, эндаумент-фонды, целевые инвестиционные проекты. Средства расходуются зачастую малоэффективно, но будущее отраслевого образования за мощными государственно-частными образовательными кластерами, которые должны объединить в себе корпоративные требования транспортного бизнеса, международные стандарты при строгом соответствии требованиям государственных образовательных стандартов. Этим путем успешно идет корпорация «Росатом», активно вкладывая в МИФИ не только средства, но и интеллектуальный потенциал.

Необходимо законодательно закрепить особенности правового положения отраслевых образовательных организаций как уникальных научно-образовательных комплексов, осуществляющих

подготовку согласно конвенционным (международным) требованиям и имеющих огромное значение для обеспечения безопасности и жизнедеятельности государства. К примеру, для транспортных образовательных организаций необходимо закрепить в федеральном законе следующие нормы:

- реализацию образовательных программ высшего образования и среднего профессионального образования на основе самостоятельно устанавливаемых образовательных стандартов согласно международным и отраслевым требованиям;

- установление Правительством РФ порядка лицензирования образовательной деятельности и порядка государственной аккредитации образовательной деятельности с учетом международных и отраслевых требований;

- право проводить дополнительные вступительные испытания профильной направленности при приеме для обучения по программам бакалавриата и подготовки специалиста по направлениям (специальностям), определяемым транспортными образовательными организациями.

Интересным сценарием представляется создание отраслевых университетских многопрофильных научно-образовательных комплексов со статусом «Федеральный университет» или иным, способных решать на мировом уровне общепромышленные проблемы. Для этого необходимо внести поправку в Закон. Например, по транспорту это могут

быть задачи повышения эффективности и синергии научных исследований в интересах единого транспортного комплекса, подготовки кадров высокой квалификации, способных придать инновационный импульс и повысить эффективность его деятельности.

К сожалению, предложения Минтранса России по реорганизации данного проекта пока не нашли поддержки (обращение сделано в 2012 г.). Причина в том, что учредители не хотят ничего менять, считая систему жизнеспособной в будущем. Но проведенный форум сайт транспортного образования (мероприятие проходило в МИИТ в 2013 г.) показал неутешительную картину. Отраслевое образование тогда видело горизонт своего будущего лишь в 2017 г. Почти все участники сошлись во мнении, что никаких изменений не будет и не нужно. Однако будущее наступает стремительнее, чем мы предполагаем. В 2009 г. на Международном форуме «Транспорт России» футуролог Пол Саффо говорил о транспорте будущего. Тогда, в год 200-летия транспортного ведомства и образования на транспорте, слова Саффо об автомобилях без водителя звучали как научная фантастика. По его прогнозу, эта технология должна была прийти в Россию лишь через 7–10 лет. Но в этом году «КамАЗ» представил беспилотный грузовик. Так как должна меняться система транспортного образования? Разве нам не нужен Федеральный университет транспорта? Разве не нам эксплуатировать беспилотные самолеты, поезда, автомобили? Разве не мы — операторы транспортного пространства завтрашнего дня? Или образовательная система готова отдать эти вожжи в чужие руки?

Конечно, прогресса без средств не бывает. Правительство РФ должно обеспечить равноправный доступ к средствам, выделяемым по любым программам науки и образования, для всех учебных заведений независимо от их учредительства. И без активной позиции депутатского корпуса, транспортных компаний, профсоюзов не переломить ситуацию. Контроль использования средств на научные программы, эффективности их расходования также должен быть возложен на отраслевые министерства на этапах планирования и принятия решения по реализации научных программ. Интересным решением может стать создание некоммерческого Фонда транс-





портного образования, через который можно было бы наладить финансирование всех проектов развития вузов, транспортной науки.

Полноценное укрепление отраслевой системы подготовки кадров невозможно без предоставления учредителям отраслевых учебных заведений права самостоятельно определять форму обучения специалистов (специалитет или бакалавриат) с учетом потребностей отраслей экономики, обеспечив при этом достаточное количество бюджетных мест в подведомственных вузах.

Не обойтись без оптимизации системы. Хотя этот процесс идет постоянно, осмысленности в нем мало. Скорее это попытка соответствовать образовательным требованиям без реальной оценки ситуации, без баланса трудовых ресурсов. Ведь нет полной уверенности, что в филиалах, где сейчас прекращается подготовка по программам высшего образования, завтра она снова не потребуется.

В самые тяжелые для нашей страны годы побеждали решения, которые приводили к прорыву в той или иной сфере. На мой взгляд, надо не роптать, а создавать: чертить карту будущего и строить новый Федеральный университет транспорта на базе МИИТ, МАДИ, МГТУ ГА, МГАВТ, вливать в его состав научные организации и создавать мощнейший интеграционный общетранспортный научно-образовательный центр. Ведь все эти инженерные вузы в конечном счете решают одну задачу – готовят инженеров транспорта. Дополнив друг друга, они позволят создать новейший продукт –

инженера транспорта завтрашнего дня.

Нужно укреплять головные вузы и их филиальную сеть. Строительство общежитий и спортивной инфраструктуры для обучающихся, усиление материальной базы отдаленных филиалов как центров обучения на местах зарождения грузо- и пассажиропотоков, обновление учебно-лабораторной базы при равноценном доступе к госпрограмме «Образование» – реальная задача. Надо создавать новый единый центр летной подготовки, например в степях Оренбуржья. Ведь ни для кого не секрет, что Ульяновск (где действует Авиационный учебный центр Ульяновского высшего авиационного училища гражданской авиации) растет, летать нашим курсантам приходится по всей стране, поиск полосы для тренировочных полетов – и сейчас сложная задача. А при росте авиaperевозок это будет реальная проблема. Так почему же не создать мощный комплекс со всей необходимой инфраструктурой для круглогодичной подготовки не только курсантов, но и пилотов гражданской авиации? Всем вместе дешевле и эффективнее.

В конечном счете транспортные вузы и оценивать надо по специальному рейтингу. В ТОП-100 мировых университетов нет ни одного транспортного вуза. И в этом нет ничего плохого. Стоит подумать, надо ли там быть, если 95 % выпускников идут работать на транспорт по специальности, а конкурс среди абитуриентов зашкаливает.



От редакции

Идеи и предложения, изложенные в статье, горячо поддержали участники VII Международной конференции «Кадровая политика – 2015». По итогам работы форума принята резолюция, в которой определен следующий план действий:

- просить Минтранс России, ведущие транспортные компании страны обратиться с предложением в Правительство Российской Федерации о создании Фонда развития отраслевого транспортного образования;

- предложить Правительству Российской Федерации наделить Минтранс России правом:

- выделять в общем объеме финансирования федеральных проектов средства (1–2,5 %) на развитие транспортного образования и науки;

- направлять средства в размере 1–1,5 % от общего объема финансирования на модернизацию учебной и научной базы вузов, внедрение новых технологий в образовательный процесс для подготовки кадров и научного сопровождения Транспортной стратегии России;

- предложить Минобрнауки России:

- рассмотреть вопрос о том, чтобы главными критериями оценки эффективности образовательных учреждений считать оценку качества образования работодателями и востребованность выпускников;

- при распределении бюджетных мест в соответствии с рейтингом вузов по ЕГЭ учитывать особенности целевого приема в вузы транспорта;

- просить Минтранс России, Союз транспортников России, крупные транспортные компании обратиться в Минобрнауки России со следующими предложениями:

- о включении транспортного специалитета и аспирантуры в «Перечень специальностей и направлений подготовки ВО, соответствующих приоритетным направлениям модернизации и технологического развития Российской экономики»;

- открытии специальностей высшего образования, обеспечивающих отрасль квалифицированными инженерами-экономистами и специалистами по правовому обеспечению транспортной деятельности;

- восстановлении бюджетного приема на гуманитарные направления высшего образования, востребованные отраслью;

- проведении оптимизации филиальной сети с учетом региональных потребностей в специалистах как общетранспортного профиля, так и различных видов транспорта;

- восстановлении на законодательном уровне целевого приема на программы среднего профессионального образования.

Приглашаем всех, кому есть что сказать по теме транспортного образования, принять участие в дискуссии на страницах нашего журнала.