

Перспективы создания Российского транспортного университета

К. Пашков, директор Административного департамента Минтранса России

Перспективы создания Российского транспортного университета волнуют общественность. Было бы неправильно называть это реформой. Скорее, отраслевое транспортное образование переживает закономерный этап своего развития. Мы руководствуемся конкретными задачами по подготовке кадров для отрасли и требованиями времени. Система транспортного образования уникальна, имеет свою специфику, поэтому все шаги на этом пути надо делать глубоко продуманно.

Сама история подсказывает решения

Более двухсот лет назад Институт Корпуса инженеров путей сообщения (ныне – ПГУПС) создавался именно в качестве комплексного транспортного вуза. То же самое можно сказать и об Императорском Московском инженерном училище ведомства путей сообщения (ныне – МИИТ), основанном 120 лет назад. В составе упомянутых вузов помимо железнодорожных существовали различные профильные факультеты, которые готовили специалистов для строительства на огромных территориях России разветвленных систем сухопутных и водных путей сообщения. В 30–40 годы прошлого века началась глобальная административная реформа, появились самостоятельные наркоматы по видам транспорта и, как следствие этого, отраслевые вузы. Возникли они не на пустом месте – это были сильнейшие факультеты из вузов путей сообщения. Так, МАДИ обязан своему рождению МИИТу, а МГАВТ (в 1980 г.) филиалу ЛИИВТа, который тоже вышел из МИИТа. Все это было также требованием времени. В вузах транспортной направленности возникали новые специальности и направления подготовки, учили даже на конструкторов, ведь стране был нужен свой подвижной состав. Юристы и экономисты, хотя сейчас об этом забывают, готовятся также с 1920-х годов.



К. Пашков

Новые вызовы

Рыночная экономика 1990-х годов поставила транспортную систему перед новыми вызовами. Технологии начали развиваться стремительно. Остро встал вопрос эффективного взаимодействия различных видов транспорта с новым уровнем их сопряжения. Например, не всегда крупные логистические центры должны предус-

матривать складирование тех же контейнеров. Лучше всего, когда товар перегружается, скажем, с железнодорожной платформы сразу в автомобильные фуры. Сейчас для этого есть все технические возможности. Появились подходы, о которых раньше не надо было задумываться. Транспортное планирование, перемещение больших групп людей, возрастающая плотность городов, принципиально новые транспортные средства. Появились такие понятия как логистика, транспортная безопасность, мультимодальные перевозки. Вновь стал актуальным вопрос подготовки специалистов нового поколения, управляющих транспортным комплексом в целом. Еще один интерес-

ный пример. Недавно Минтрансу совместно с Минздравом было поручено определить порядок формирования перечня лекарственных препаратов, применение которых авиаперсоналом влияет на безопасность полетов. Начинают возникать вопросы на стыке различных областей знаний – медицины, транспорта и юриспруденции. Кому решать сегодня эти задачи? Не случайно создание Российского транспортного университета предполагает организацию в его составе институтов, которые должны на высоком научном уровне, с учетом специфики транспорта, решить их. На мой взгляд, это кроме традиционных для нас эксплуатационных и инженерных направлений, появятся институты транспортной медицины, транспортного права, экономики транспорта и т. д.

Вернемся в 2004 год. Напомню, в транспортном образовании прошли кардинальные изменения. В результате административной реформы транспортные образовательные организации были переданы из ведения Минтранса России в ведение вновь образованных федеральных агентств, отнесенных к ведению Министер-

ства. Это было сделано, несмотря на очень жесткую позицию Минобразования, которое настаивало на слиянии транспортной системы с общеобразовательной. Мало кто помнит, что изначально в соответствии распоряжением Правительства Российской Федерации от 24 января 2005 г. № 64-р все железнодорожные, автодорожные, автотранспортные средние специальные учебные заведения должны были быть переданы в ведение Рособразования. И только благодаря настойчивости руководства Минтранса отраслевые техникумы отошли под крыло наших федеральных агентств, а в дальнейшем была проведена работа по созданию вертикально интегрированных образовательных комплексов. В результате мы получили 19 транспортных вузов и несколько десятков филиалов, а также училищ, техникумов и колледжей в качестве необходимого звена непрерывного образования. Исключение составили только автодорожные и автотранспортные техникумы и колледжи, которые в 2005 году были переданы в ведение Рособразования, а в 2012 году на региональный уровень – положение большинства из них в настоящее время весьма затруднительное.

В это трудно поверить, но такие очевидно необходимые преобразования вызвали крайнее недовольство консервативной общественности. Сколько мы выслушали критики, когда объединяли с вузами среднее звено, как в вузы переходили институты и академии. Но время доказало нашу правоту. И здесь роль МИИТа была очень велика, поскольку авторитет ученых, сила Ассоциации вузов транспорта, которую возглавляет ректор МИИТа Б.А. Левин, существенно усилили позиции всей системы отраслевого транспортного образования. МИИТ – единственный вуз в России, который сохранил в себе всю образовательную цепочку от школы до академии последипломного образования. Примечательно и то, что только сейчас в Минобрнауки начинают задумываться о создании непрерывной цепочки образования: мол, уже на этапе школы надо открывать проекты, подобные «Универ-



В настоящее время Московский государственный университет путей сообщения (МИИТ) является крупнейшим вузом страны, в составе которого, кроме московских подразделений, 37 филиалов в 24 субъектах Российской Федерации



Транспортные инженеры, 1916 г.

сариуму», налаживать тесный контакт с производством. Мы же, как система, находимся сегодня в плане профориентации, трудовых традиций, преемственности в более выигрышном положении.

Кстати, когда объединяли Университет водных коммуникаций с Макаровкой, тоже были разные мнения. Но сейчас мы понимаем, что все только выиграли от этого решения. Росморречфлот создал уникальный вуз, в котором река и море взаимно дополняют друг друга. И это абсолютно нормально. Этим путем сейчас идет весь цивилизованный мир. Возьмите Китай, например, там за прошедшие десять лет создали несколько общетранспортных университетов, сохранив и чисто отраслевое образование. Где теперь Китай?

Создание Российского университета транспорта на базе МИИТа – это исторически обусловленное и закономерное решение

В 2009 году на заседании президиума Госсовета РФ по вопросу инновационного развития транспортного комплекса был сформирован перечень поручений Президента России Правительству РФ о создании в транспортной отрасли научно-образовательных центров, которые должны быть тесно связаны с производством и новыми технологиями.

А в 2011 году Председатель Правительства РФ Владимир Путин дает поручение о проработке реализации пилотного проекта по созданию национального исследовательского университета на базе МИИТа. В том виде оно подразумевало наше встраивание в систему только что образованных федеральных вузов. Мы попросили о создании отдельного федерального транспортного университета, на что получили решительный отказ Минобра. Дело в том, что концепция говорит о том, что такой вуз не может быть специализирован, что он один на федеральный округ, и все должно строиться вокруг целого ряда наук, а у отраслевых вузов своя специфика. Не дали нам возможность создать университет и со статусом национально-исследовательского. В 2012 году Минобрнауки России на основании результатов анализа деятель-



В аудитории МИИТа

ности национальных исследовательских университетов предполагалось провести очередной конкурсный отбор (третья очередь) программ развития университетов, в отношении которых устанавливается категория «национальный исследовательский университет», однако Минфином России бюджетных ассигнований на указанные цели выделены не были.

В том же 2012 году проект создания национального транспортного университета вносится на рассмотрение Президенту РФ Дмитрию Медведеву. Принимается решение, что из всех программ развития транспорта образование надо исключить и передать в большую госпрограмму «Развитие образования» на 2013–2020 годы. Однако мы уже минимум 4 года боремся за то, чтобы в этой госпрограмме для наших вузов были равные с другими условия. По нормативам средства выделяются, но в нашем формате это суммы мизерные. И если в вузах Минобрнауки строятся и ремонтируются корпуса, общежития, спортзалы и т.д., то транспортные вузы вынуждены большую часть средств зарабатывать самостоятельно. И когда создаются рейтинги эффективности, не учитывается, что отраслевым вузам часто приходится просто выживать. Не от хорошей жизни, к примеру, открываются коммерческие места.

На мой взгляд, создание Российского университета транспорта на базе МИИТа – это исторически обусловленное и закономерное решение. С более сильной научной базой, научными школами, инфраструктурой у нас вуза нет. В случае, если Правительство РФ нас поддержит, на первом этапе будет проведен процесс реорганизации МИИТа в Российский транспортный университет с передачей функций учредителя от Федерального агентства железнодорожного транспорта к Минтрансу России. Это может произойти уже в этом году. Затем будут созданы структурные подразделения – прототипы будущих институтов и научно-образовательных центров по системным транспортным проблемам, будет развернута их деятельность. Одновременно будет проводиться оптимизация существующих структурных подразделений

в целях укрупнения и повышения эффективности их деятельности. Позднее начнется проработка вопросов реализации новых образовательных программ и продолжится процесс оптимизации сети филиалов.

Недавно министр транспорта РФ подписал приказ о присоединении МГАВТа к ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова. К сожалению, МГАВТ стал единственным вузом из 18-ти, который по итогам мониторинга был признан неэффективным. Таким образом, у нас теперь остается 17 вузов транспорта, и хотя пока они признаны эффективными, некоторые находятся на пороговых значениях.

В настоящий момент в стадии обсуждения находится вопрос о создании филиала объединенного вуза водного транспорта в Москве, однако в составе Российского транспортного университета мы хотим создать на базе бывшего МГАВТа институт инженеров водного транспорта. Он будет нужен, чтобы концентрировать там соответствующие компетенции и развивать науку, а также готовить инженерные кадры.

Вуз нового типа

Российский транспортный университет должен стать вузом нового типа, который будет готовить студентов на острие интеграционных и технологических процессов. Надеемся, он станет отличной площадкой для развития новых идей, например, на основе ГЧП-проектов.

Появится, надеемся, стимул у крупных компаний вкладывать деньги в развитие транспортного образования. Многие из них не жалеют средств на свои корпоративные университеты, они их пестуют и лелеют, но когда дело доходит до транспортных вузов, начинают говорить о том, что это государственная задача и что для них это нагрузка на бизнес. В результате у большинства транспортных вузов происходит снижение объемов выполняемых на основе контрактов с предприятиями транспортной отрасли научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ.

Приведу красноречивый пример – несколько месяцев назад американская корпорация Boeing решила открыть свой авиационный учебный и научно-исследовательский центр в Сколково. Возникает вопрос: почему не в МГТУ ГА?

Мы в какой-то степени провоцируем бизнес и общественность, чтобы она тоже представила свое видение концепции нового вуза. А если завтра в Министерстве образования и науки создадут новые критерии оценки эффективности вузов? Что будет? Работодатели транспортного комплекса при необходимости будут использовать выпускников других, нетранспортных, но более «престижных» вузов, что приведет к реальному риску закрытия обучения по этим направлениям в силу аккредитационных требований.

Между тем сегодня пока нет конкретных решений о том, кто к кому будет присоединен. Да и не в этом суть. Те, кто не имеет четкой картины будущего, самоизолируются от реальной жизни на примерах ушедших дней, обречены на вымирание.



МАДИйцы. Посвящение в студенты

Что касается МАДИ, то есть соответствующее решение, поддержанное экс-министром образования и науки Дмитрием Ливановым (мы полагаемся на преемственность данного решения): как только мы создадим Российский транспортный университет, нам передадут МАДИ. И это будет возвращением домой, потому что когда-то автомобильно-дорожный факультет был в составе МИИТа. В противном случае мы окончательно потеряем подготовку автодорожных кадров.

Новых конвенционных специальностей открывать в вузе не планируется. У нас с задачами подготовки пилотов, судоводителей, экипажей авиации и флота великолепно справляются блестящие транспортные вузы СПГУГА, УВАУГА, Макаровка, Ушаковка, Университет Невельского и другие.

МИИТ также будет продолжать готовить железнодорожников, вместе с тем, за счет осуществления подготовки кадров для всех видов транспорта, будет создана уникальная возможность для развития новых направлений подготовки (в рамках существующих ФГОС и разработка новых) по межтранспортным и общетранспортным направлениям, развития программ подготовки по направлениям транспортного строительства, новых видов транспортной деятельности (ВСМ, интеллектуальные системы и т.д.) в сфере транспортного машиностроения и подготовки конструкторов транспортной техники. Нужно перенаправить инвестиционные потоки, тяготеющие к федеральным университетам, от крупнейших предприятий, которые являются заказчиками науки, в сторону транспортных вузов.

В Минтрансе России убеждены, что необходимость в создании Российского транспортного университета назрела. Понятно, что при этом не решатся в одночасье все проблемы. Но мы абсолютно уверены, что в новом качестве РТУ будет интересен зарубежным партнерам и инвесторам. Как федеральное автономное учреждение он получил больше экономической и административной свободы. Будет шире интегрировать в процессы глобального образования. Появятся наблюдательный и попечительский советы, в которые войдут сегодняшние заказчики – руководители крупнейших компаний. Благодаря этому и тому, что учредителем станет Минтранс, по-

явятся новые возможности для отстаивания интересов транспортного комплекса.

Необходимо создать структуру, подобную Академии генерального штаба (идея А.В. Нерадько), куда могут войти диссертационные советы (они, увы, во многих вузах сейчас закрываются), при такой концентрации представителей научного сообщества у нас появится возможность получить в Москве уникальные научные центры. Еще одно преимущество – возможности единой электронной библиотеки, которая объединит несколько миллионов экземпляров научной и учебной литературы, а также перспективы создания единого учебно-методического объединения. Давайте отбросим амбиции и признаем, что минимум 40% базовой подготовки в транспортных вузах совпадает. Мы сегодня не настолько богаты, чтобы позволить себе топтаться на месте и расточать ресурсы.

А в каком состоянии находятся филиалы транспортных вузов? Последний серьезный ремонт в некоторых из них осуществлялся в 2003 году, когда МПС, прежде чем его ликвидировали, направило приличные деньги на поддержку железнодорожных техникумов и колледжей. Состояние многих филиалов, скажем мягко, не самое благоприятное.

Мы хотим, чтобы нас услышали, чтобы мы в когорте российского образования, которое идет вперед с новыми принципами и прорывами, заняли свою достойную нишу. Сегодня кто-то поднимает шумиху о том, что ряд вузов неправильно объединили, но, поверьте, через пару лет они покажут свое преимущество.

Транспортные вузы, обремененные текущими эксплуатационными задачами, слишком замкнулись на себе и боятся изменений. О каком развитии науки может идти речь? Красноречивый пример: в Министерстве образования сейчас реализуют проект 5–100, под этот конкурс выделили большие средства. А наши вузы даже не отвечали критериям конкурсного отбора.

У нас всегда была отраслевая наука, которая решала эксплуатационные вопросы. Но сегодня наступает другое время, и диссертации на такие темы не сильно востребованы. В основе диссертаций не должны быть только рационализаторские предложения, ведь наука – это открытие принципиально новых подходов.

Однако если кто-то считает, что все это не так, давайте разбираться и налаживать диалог. В ближайшее время каждая отрасль должна представить свое видение Концепции развития транспортного образования. На основе этих предложений и будут формироваться разделы документа, который затем будет представлен на общественное и экспертное обсуждение. Лишь потом проект документа будет представлен на утверждение Министра. У каждого вида транспорта, исходя из задач транспортной стратегии, есть свои ориентиры, которым мы должны соответствовать. В целом вся эта система как раз и должна получить новое движение во главе с Российским транспортным университетом.