

Каким будет Российский транспортный университет



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

Создание крупного современного научно-образовательного центра – Российского транспортного университета (РТУ) – это требование времени. РТУ позволит решить задачи подготовки специалистов нового поколения и развития отраслевой науки.

Перспективы создания РТУ волнуют общественность. Было бы неправильно называть это реформой. Скорее, отраслевое транспортное образование переживает очередной 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 должны быть продуманными.

Решения подсказывает история. Более двухсот лет назад Институт Корпуса инженеров путей сообщения (ныне ПГУПС) создавался как комплексный транспортный вуз. То же можно сказать и об Императорском Московском инженерном училище ведомства путей сообщения (ныне МИИТ), основанном 120 лет назад. В составе упомянутых вузов были не только железнодорожные, но и различные профильные факультеты. Они готовили специалистов для строительства сухопутных и водных путей сообщения на огромных пространствах России. В 1930–1940-е годы

началась глобальная административная реформа, появились самостоятельные наркоматы по видам транспорта и как следствие – отраслевые вузы. Они были созданы на базе сильнейших факультетов вузов путей сообщения. Так, Московский автомобильно-дорожный институт (МАДИ) обязан своему рождению МИИТ, а Московская государственная академия водного транспорта (МГАВТ) (1980 г.) – филиалу Ленинградского института инженеров водного транспорта. В вузах транспортной направленности создавались новые специальности и направления, готовили даже конструкторов, ведь стране был необходим свой подвижной состав. Юристы и экономисты – хотя сейчас об этом забывают – выпускались с 1920-х годов.

Рыночная экономика 1990-х годов поставила перед транспортной системой ряд новых задач: стремительное развитие новых технологий, необходимость эффективного взаимодействия различных видов транспорта с новым уровнем их сопряжения. Например, не всегда крупные логистические центры должны предусматривать складирование тех же контейнеров. Более эффективно перегружать товар сразу, скажем, с железнодорожной платформы в автомобильные фуры. Сейчас для этого есть все технические возможности. Появились новые подходы: транспортное планирование, перемещение больших групп людей, растущая 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. Еще один интересный пример. Недавно Минтрансу совместно с Минздравом было поручено определить порядок формирования перечня лекарственных препаратов, применение которых авиаперсоналом влияет на безопасность по-



ФОТО: СЕРГЕЙ ТЮРИН

**СОЗДАНИЕ УНИВЕРСИТЕТА ОТВЕЧАЕТ СОДЕРЖАНИЮ УКАЗОВ
ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 7 МАЯ 2012 ГОДА
И ИДЕТ В РУСЛЕ ИХ РЕАЛИЗАЦИИ В ЧАСТИ:**

- ✓ развития ведущих университетов, повышения их конкурентоспособности среди ведущих мировых научно-образовательных центров;
 - ✓ увеличения объема финансирования исследований и разработок, осуществляемых на конкурсной основе ведущими университетами;
 - ✓ увеличения доли занятого населения, прошедшего повышение квалификации;
 - ✓ увеличения доли образовательных учреждений высшего образования во внутренних затратах на исследования и разработки;
 - ✓ увеличения доли публикаций российских исследователей в мировых научных журналах, индексируемых в международных базах данных;
 - ✓ проведения общественно-профессиональной аккредитации образовательных программ высшего образования.
- Указ «О мерах по реализации государственной политики в области образования и науки»
№ 599 от 7 мая 2012 года»*
- ✓ доведения к 2018 году средней заработной платы преподавателей образовательных учреждений среднего профессионального образования до средней заработной платы в соответствующем регионе;
 - ✓ повышения к 2018 году средней заработной платы преподавателей образовательных учреждений высшего образования и научных сотрудников до 200 процентов от средней заработной платы в соответствующем регионе;
 - ✓ увеличения к 2020 году числа высококвалифицированных работников до трети от числа квалифицированных работников.
- Указ «О мероприятиях по реализации государственной социальной политики»
№ 597 от 7 мая 2012 года»*
- А также учитывает п. 35 Плана действий Правительства РФ, направленных на обеспечение стабильного социально-экономического развития в 2016 году (от 1 марта 2016 года):*
- «Утверждение программ развития опорных образовательных организаций высшего образования для региональных экономических систем и программа развития лидирующих отраслевых образовательных организаций высшего образования»*

летов, то есть появляются вопросы на стыке различных областей знаний: медицины, транспорта и юриспруденции. Кто ответит на них сегодня? Предполагается, что в составе РТУ будут организованы институты, которые с учетом специфики транспорта и применением научных достижений будут решать эти задачи. На наш взгляд, кроме традиционных эксплуатационных и инженерных направлений должны появиться институты транспортной медицины, транспортного права, экономики транспорта и т. д.

Вернемся в 2004 год. Напомним, в транспортном образовании произошли кардинальные изменения. В результате административной реформы транспортные образовательные организации были переданы из ведения Минтранса России в ведение вновь образованных федеральных агентств, отнесенных к ведению Министерства. Это было сделано несмотря на очень жесткую позицию Минобрнауки, которое настаивало на слиянии транспортной системы с общеобразовательной. Мало кто помнит, что изначально в соответствии с распоряжением правительства РФ от 24 января 2005 г. № 64-р все железнодорожные, автодорожные, автотранспортные средние специальные учебные заведения должны были передать в ведение Рособразования. И только благодаря настойчивости руководства Минтранса отраслевые техникумы оказались под крылом 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 г. были переданы в ведение Рособразования, а в 2012 г. — на региональный уровень. Сегодня они большей частью находятся в затруднительном положении.

В это трудно поверить, но столь необходимые преобразования вызвали крайнее недовольство консервативной общественности. Сколько мы выслушали критики, когда объединяли с вузами среднее звено, когда в вузы переходили институты и академии. Но время доказало нашу правоту. И в этом велика роль МИИТ, поскольку авторитет ученых, сила Ассоциации вузов транспорта, которую возглавляет ректор МИИТ Б. А. Левин, существенно усилили позиции всей системы отраслевого транспортного образования. В России единственный вуз — МИИТ — сохранил всю учебную цепочку от школы до академии последипломного образования. Примечательно и то, что только сейчас в Минобрнауки начинают задумываться о создании непрерывной цепочки образования и о том, что на этапе школы надо открывать проекты, подобные проекту «Универсарииум», налаживать тесный контакт с производством. Транспортное образование в России по профориентации, трудовым традициям, преемственности находится сегодня в более выигрышном положении.

Кстати, когда объединяли Санкт-Петербургский университет водных коммуникаций с Государственной морской академией им. адмирала С. О. Макаро-

ва, тоже высказывались разные мнения. Но сейчас мы понимаем, что все только выиграли от этого решения: Росморречфлот создал уникальный вуз. Таким путем сейчас идет весь цивилизованный мир. Например, в Китае десять лет назад создали несколько общетранспортных университетов, сохранив и чисто отраслевое образование, что способствовало развитию транспортной отрасли государства.

В 2009 г. 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, в частности с внедрением новых технологий.

В 2011 г. председатель правительства РФ В. В. Путин дал поручение проработать пилотный проект по созданию национального исследовательского университета на базе МИИТ. Подразумевалось наше встраивание в систему только что образованных федеральных вузов. Мы попросили о создании отдельного федерального транспортного университета и получили решительный отказ Минобрнауки. Дело в том, что, согласно концепции федерального вуза, такой вуз не может быть специализирован: он единственный на федеральный округ, его задача — подготовка специалистов в соответствии с потребностями экономики и социальной сферы региона, тогда как отраслевые вузы отличает определенная специфика. Не дали нам возможности создать университет и со статусом национально-исследовательского. В 2012 г. Минобрнауки России на основании результатов анализа деятельности национальных исследовательских университетов предполагало провести очередной конкурсный отбор (третью очередь) программ развития университетов, в отношении которых устанавливается категория «национальный исследовательский университет», однако Минфин России не выделил бюджетных ассигнований на указанные цели.

В том же 2012 г. проект создания национального транспортного университета был вынесен на рассмотрение президента РФ Д. А. Медведева. Принято решение: из всех программ развития транспорта исключить образование и передать его в большую госпрограмму



«Развитие образования на 2013–2020 гг.». На протяжении четырех лет мы боремся за то, чтобы в этой госпрограмме условия для наших вузов были такими же, как для других. По нормативам средства выделяются, но это мизерные суммы. Если в вузах Минобрнауки строятся и ремонтируются корпуса, общежития, спортзалы, то транспортные вузы вынуждены большую часть средств зарабатывать самостоятельно. И когда создаются рейтинги эффективности, не учитывается, что отраслевым вузам приходится выживать. Не от хорошей жизни, к примеру, открываются коммерческие места.

На наш взгляд, создание РТУ на базе МИИТ – это исторически обусловленное и правильное решение: у нас нет вуза с более сильной научной базой, научными школами, инфраструктурой. В том случае, если правительство РФ нас поддержит, на первом этапе будет проведена реорганизация МИИТ в РТУ с передачей функций учредителя от Федерального агентства железнодорожного транспорта к Минтрансу России. Это может произойти в текущем году. Затем будут созданы структурные подразделения – прототипы будущих институтов и научно-образовательных центров по системным транспортным проблемам. Одновременно будет проводиться оптимизация существующих структурных подразделений в целях укрупнения и повышения эффективности их деятель-

ности. Позже начнется проработка вопросов о реализации новых образовательных программ и продолжится процесс оптимизации сети филиалов.

Недавно министр транспорта РФ подписал приказ о присоединении МГАВТ к Государственному университету морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова. МГАВТ стал единственным вузом из 18, который по итогам мониторинга был признан неэффективным. Таким образом, у нас теперь остаются 17 транспортных вузов, и хотя пока они признаны эффективными, для некоторых отмечаются пороговые значения критериев.

В настоящий момент обсуждается вопрос о создании филиала объединенного вуза водного транспорта в Москве. Однако мы хотим организовать в составе РТУ на базе бывшего МГАВТ Институт инженеров водного транспорта. Он нужен, чтобы концентрировать соответствующие компетенции и развивать науку, а также готовить инженерные кадры.

Российский транспортный университет должен стать вузом нового типа, который будет готовить специалистов, досконально знающих интеграционные и технологические процессы. Полагаем, он станет отличной площадкой для развития новых идей, например на основе ГЧП-проектов.

Надеемся, что у крупных компаний появится стимул вкладывать деньги

в развитие транспортного образования. Многие из них не жалеют средств на свои корпоративные университеты. Но когда дело доходит до транспортных вузов, начинаются разговоры о том, что это государственная задача, а для компаний – нагрузка. В результате в большинстве транспортных вузов снижаются объемы выполняемых на основе контрактов с предприятиями транспортной отрасли научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ.

Показательный пример. Несколько месяцев назад американская корпорация Boeing решила открыть свой авиационный учебный и научно-исследовательский центр в Сколково. Возникает вопрос, почему не в Московском государственном техническом университете гражданской авиации.

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 эффективности вузов? Работодатели транспортного комплекса при необходимости будут использовать выпускников не транспортных, но «престижных» вузов. Это приведет к реальному риску закрытия обучения по многим направлениям в силу требований, предъявляемых при государственной аккредитации образовательной деятельности.

Относительно МАДИ есть соот-



ветствующее решение, поддержанное экс-министром образования и науки Д. В. Ливановым (мы полагаемся на преемственность данного решения): как только мы создадим РТУ, нам передадут МАДИ. И это будет возвращением домой: ведь когда-то автомобильно-дорожный факультет был в составе МИИТ. В противном случае мы окончательно потеряем возможность подготовки автодорожных кадров.

Новые конвенционные специальности открывать в вузе не планируется. С задачей подготовки пилотов, судоводителей, экипажей авиации и флота у нас великолепно справляются блестящие транспортные вузы: СПГУГА, УВАУГА, Макаровка, Ушаковка, Университет Невельского и др.

Следует уточнить: МИИТ будет продолжать готовить железнодорожников. Вместе с тем будет создана уникальная возможность для развития подготовки по новым направлениям (в рамках существующих ФГОС): межтранспортным и общетранспортным, транспортного строительства, новых видов транспортной деятельности (ВСМ, интеллектуальные системы и др.), транспортного машиностроения и, кроме того, подготовки конструкторов транспортной техники. Нужно перенаправить инвестиционные потоки, тяготеющие к федеральным университетам, от крупнейших предприятий к транспортным вузам.

В Минтранс России убеждены, что назрела необходимость создания РТУ. Конечно, при этом все проблемы не решатся в одночасье. Но мы абсолютно уверены, что новый РТУ привлечет

интерес зарубежных партнеров и инвесторов. Как федеральное автономное учреждение он получил значительную экономическую и административную свободу. Появятся наблюдательный и попечительский советы, в которые войдут сегодняшние заказчики – руководители крупнейших компаний. По этим причинам, а также благодаря тому, что учредителем станет Минтранс, появятся 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 существующей концентрации представителей научного сообщества у нас появится возможность получить в Москве уникальные научные центры. Нельзя забывать и о таком преимуществе, как единая электронная библиотека, надежное хранилище научной и учебной литературы, а также о перспективах создания учебно-методического объединения. Давайте отбросим амбиции и признаем, что базовая подготовка в разных транспортных вузах совпадает не меньше чем на 40 %. 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 сделан в 2003 г., когда Министерство путей сообщения, прежде чем его ликвидировали, направило приличные деньги на поддержку железнодорожных техникумов и колледжей. Состояние многих филиалов, мягко говоря, не самое лучшее.

Сегодня поднимается шумиха из-за того, что ряд вузов объединили неправильно. Поверьте, через пару лет преимущество объединения станет явным.

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

Долгие годы транспортная наука решала эксплуатационные вопросы. Но сейчас другое время, и диссертации на такие темы не очень востребованы. В основе диссертаций не могут быть только рационализаторские предложения, ведь наука – это открытие принципиально новых подходов.

Если кто-то считает, что все не так, давайте разбираться и налаживать диалог. В ближайшее время каждая отрасль должна представить свое видение Концепции развития транспортного образования. На основе полученных предложений будут формироваться разделы документа, проект которого после общественного и экспертного обсуждения будет представлен на утверждение министру. Согласно задачам транспортной стратегии для каждого вида транспорта намечены ориентиры, которым мы должны соответствовать.

Мы хотим, чтобы нас услышали, чтобы в когорте современных российских образовательных учреждений РТУ занял достойное место. ■

P.S. Во время подготовки номера 10.09.2016 опубликовано поручение президента России В. В. Путина Правительству РФ: «Правительству Российской Федерации рассмотреть вопрос о создании Российского университета транспорта, подведомственного Министерству транспорта Российской Федерации, для решения задач кадрового и научного обеспечения транспортной отрасли».

Срок исполнения поручения – 1 декабря 2016 года, ответственным лицом назначен премьер-министр РФ Д. А. Медведев.