

Вузы транспорта — курс на инновации

Реформа российского профессионального образования набирает темпы. Курс реформы, определяемый президентом и правительством страны, ставит перед высшими учебными заведениями России новые рубежи. О проблемах и перспективах достижения этих рубежей мы беседуем с ректором ведущего транспортного вуза страны — Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ), президентом Ассоциации вузов транспорта РФ, доктором технических наук профессором Борисом ЛЕВИНЫМ.



— Борис Алексеевич, какова на сегодняшний день генеральная линия развития транспортного образования России?

— Вектор инновационного развития профессионального, в том числе транспортного образования, чётко определён президентом и правительством страны.

Тридцать первого августа 2010 года, выступая на совместном заседании Государственного Совета Российской Федерации и Комиссии при Президенте РФ по модернизации и технологическому развитию экономики России Дмитрий Медведев подчеркнул: «Мы с вами сегодня рассматриваем тему, имеющую непреходящее значение для развития страны, тему образовательную, приоритеты профессионального образования, которые влияют на разви-

тие нашего государства, на развитие экономики, социальной сферы».

Глава государства определил приоритеты государственной политики в области профессионального образования. Общая цель государства, бизнеса и учебных заведений, состоит в формировании интегрированных научно-образовательных структур, обеспечивающих высокое качество подготовки кадров всех уровней в соответствии с потребностями реального сектора экономики, внедрение в учебный процесс научных инноваций, непрерывность образования, взаимодействие вузов с промышленностью.

На базе ведущих вузов отрасли должны быть сформированы мощные инновационные комплексы, готовые к реализации двухуровневой модели высшего профессионально-

го образования и переходу в статус автономного учреждения.

— Расскажите о факторах как ускоряющих, так и замедляющих этот процесс.

— Более двух веков система транспортного образования успешно работает в интересах государства, она никогда не давала сбоев. Модернизация этой системы всегда проходила при поддержке государства и транспортных предприятий.

Напомню, что по инициативе и под руководством Министерства транспорта Российской Федерации прошёл первый этап модернизации, в ходе которого за счёт вертикальной и горизонтальной интеграции отраслевых вузов, техникумов и колледжей было сформировано 19 университетских и академических образовательных комплексов.

Руководство Минтранса РФ, крупнейших транспортных компаний и ректорский корпус выступили единым фронтом, когда встал вопрос о сохранении специалитетов для основных транспортных специальностей.

Надёжная система государственно-частного партнёрства плюс развитая учебно-лабораторная база и высокий научно-педагогический потенциал вузов транспорта — фундаментальная база для инновационного развития системы отраслевого образования.

Что же касается замедляющих факторов, то их проблемное поле характерно для всех вузов страны: реформа российского образования, демографический спад, последствия экономического кризиса. Надо учитывать также, что для перестройки деятельности даже самого развитого вуза необходим какой-то переходный период.

Главное, чтобы он не затянулся, не привёл к кризисным последствиям, а стал временем подготовки, концентрации сил для решения задач, поставленных президентом и правительством страны.

Уверен, что транспортные вузы успешно впишутся в эту схему.

— Вы упоминали о первом этапе модернизации системы транспортного образования. Предстоит и второй этап?

— Он уже идёт полным ходом, что можно проследить на примере Московского государственного университета путей сообщения.

В начале 2009 года, в момент создания нашего университетского комплекса, в его состав входило 45 филиалов и девять представительств.

За счёт ликвидации малодеятельных структур сегодня в составе МИИТа — 37 филиалов высшего и среднего профессионального образования. В этом году их число сократится до 29. При этом в восьми городах объединённые филиалы будут реализовывать программы как высшего, так и среднего профессионального образования, на их базе планируется создать региональные институты инженеров транспорта.

В новом режиме заработал Научно-образовательный центр МИИТа. Перед ним поставлена задача объединить усилия университета, научно-исследовательских институтов, научных сообществ, бизнеса и других участников инновационного процесса по критическим технологиям научных исследований. Конечная цель диктуется политикой государства: обеспечить надёжное воспроизводство специалистов, педагогических и научных кадров для инновационного развития транспорта, транспортного строительства и машиностроения.

Модернизация предусматривает и новый уровень качества образовательного процесса: развитие инновационных образовательных, информационных обучающих технологий, открытие новых, востребованных на транспорте, специальностей, внедрение в учебный процесс результатов научных исследований и т. д.

Если говорить о следующем шаге оптимизации системы транспортного образования, то он диктует создание укрупнённых структур общетранспортного профиля. Здесь уже необходима интеграция образовательных структур разных видов транспорта.

Этот процесс требует основательного, в том числе экономического, обоснования. Но одно, на мой взгляд, очевидно — транспортному образованию необходим системный интегратор, базовая структура для кадрового и научного обеспечения взаимодействия различных видов транспорта.

— Борис Алексеевич, внедрение новых федеральных образовательных стандартов, судя по всему, пошло для транспортных вузов весьма болезненно.

— Уже говорилось, что вузы транспорта всегда были в авангарде государственной политики, в том числе и в плане выполнения международных обязательств.

Поэтому мы считаем для себя аксиомой реализацию требований Боннской конвенции. Более того, мы

к этому готовы, например, МИИТ ещё до внедрения новых образовательных стандартов имел лицензии более чем на 40 бакалаврских и магистерских программ.

Но специфика работы отрасли требует для обеспечения эффективного и безопасного эксплуатационного процесса классических инженеров-специалистов. Первоначально это не было учтено на федеральном уровне.

Мы должны прийти к общему пониманию с заказчиками. Ведь главное для отрасли — не реакция на непривычное наименование квалификации в дипломе, а высокое качество подготовки кадров.

Это основная задача, к которой должны быть адаптированы программы бакалавриата и магистратуры в отраслевых вузах.

— Сегодня один из наиболее обсуждаемых в вузовской среде вопросов связан с возможностью перехода в статус автономного учреждения. Какова ваша позиция, как президента Ассоциации вузов транспорта?

— Здесь во главе угла должен быть индивидуальный подход. Каждый вуз обязан чётко определиться в этом вопросе и заручиться поддержкой учредителя. К тому же статус автономного учреждения надо ещё заслужить, отвечая главным законодательным критериям его получения: гарантиями обеспечения в новых условиях качественного выполнения государственного заказа и высокого уровня образовательных услуг.

Но есть ещё ряд дополнительных критериев, которые определяют степень развития вуза и его готовности к переходу в статус автономного учреждения: высокая конкурентоспособность вуза на рынке образовательных и научных услуг; инновационная учебно-лабораторная база; высокий уровень квалификации профессорско-преподавательского состава; развитая система повышения квалификации персонала; тесные связи вуза с производством; высокий уровень (до 75 процентов) внебюджетных доходов; налаженная система бухгалтерского учёта и управления финансами; современная схема управления образовательным комплексом.

— Видимо, не все вузы России, и не только транспорта, отвечают этим критериям?

— Предлагаю встать на позицию государства по формированию и выделению инновационных университетов, которые должны стать основой

системы подготовки высокопрофессиональных кадров для экономики России, центрами передовых образовательных технологий, научных инноваций, интеграции деятельности вузов и бизнеса и т. д.

Эти университеты будут получать государственную поддержку, но при этом должны, скажем так, самосовершенствоваться. Статус автономного учреждения даёт такую возможность, в том числе за счёт более свободного распоряжения внебюджетными доходами.

— Но вузы всё-таки рискуют, решив претендовать на новый статус.

— Главный риск в том, что обратного пути в статус бюджетного учреждения с его преференциями уже не будет, со всеми вытекающими последствиями. Но ведь государство не настаивает на переходе в статус автономного учреждения, а предлагает вузам альтернативу развития и даёт время на раздумья.

Напомню, что в соответствии с 83 федеральным законом «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с совершенствованием правового положения государственных (муниципальных) учреждений» с 1 января 2011 года все вузы стали бюджетными учреждениями нового типа с нормативным финансированием образовательного процесса. При этом высшим учебным заведениям даётся, как минимум, год для принятия окончательного решения о переходе в статус автономного учреждения.

— Судя по всему, МИИТ такое решение уже принял.

— Мы детально оценили свои возможности, риски и перспективы на заседании учёного совета университета. Это было учтено нашим учредителем — Открытым акционерным обществом «Российские железные дороги», которое приняло решение считать для отрасли пилотным проектом переход в статус автономного учреждения МИИТа и Санкт-Петербургского государственного университета путей сообщения.

Конечно, данный переход будет сопряжён с многочисленными проблемами организационного, правового и экономического характера, но мы твёрдо убеждены, что статус автономного учреждения в современных условиях определит дальнейшее развитие университета, повышение его престижа и доходов в интересах отрасли.

Сергей ИВАНОВ