

# Перспективы системы образования в отрасли водного транспорта

И. И. КОСТЫЛЕВ, доктор техн. наук, профессор, президент Государственной морской академии им. адм. С. О. Макарова



**Сегодня кадровый потенциал нашей отрасли составляет более 300 тыс. учащихся транспортных образовательных учреждений. Именно они в будущем должны суметь реализовать принятые сегодня федеральные целевые программы.**

Коллегия Министерства транспорта, коллегия Ространснадзора, Совет Федерального агентства морского и речного транспорта, годовые собрания СОРОССа и АСК — на всех этих мероприятиях, прошедших в марте, подводились итоги, утверждались планы. Но достичь выполнения запланированного можно только при соответствующем кадровом обеспечении.

Каким должен быть выпускник транспортного вуза? Кто и сколько выпускников закажет, кто и как будет инвестировать в образовательную сферу? Этот ряд вопросов можно продолжать, но события последнего времени позволяют надеяться, что реформы не будут ассоциироваться с расформированием, хотя государственные стандарты третьего поколения, к сожалению, заменили квалификацию «инженер» на слишком обобщенного «специалиста».

Недавно созданные федеральные и научно-исследовательские университеты объединились в Ассоциацию ведущих университетов. Первого ноября 2011 г. в Уральском федеральном университете им. Б. Н. Ельцина состоялась первая конференция этой ассоциации. Инициатива объединения принадлежит Санкт-Петербургскому государственному университету, Высшей школе экономики и Уральскому федеральному университету. Учитывая их классическую направленность, следует ожидать, что ассоциация в целом и каждый из ведущих вузов в отдельности будут работать над созданием необходимого научного и инновационного потенциала. Дополнительное финансирование, имеющийся кадровый потенциал и ожидаемый приток зарубежных ученых, безусловно, сделают эту группу вузов авангардом, что и необходимо государству. На конференции высказывались предложения увеличить финансирование, выделяе-

мое не только на материальную базу, но и на каждого студента, так как преподаватели ведущих университетов должны вести научную работу и их учебную нагрузку необходимо снизить. Но что ждет в перспективе вузы, которые Ярослав Кузьминов назвал «массовыми»?

Наука и инновации, безусловно, важны и нужны, но промышленному производству, многим технологическим системам, и транспорту в частности, требуется инженерный специалист, и, соответственно, технические образовательные системы. На фоне активной деятельности вокруг «ведущих вузов» сейчас почти незаметна Ассоциация технических университетов, когда-то активно выступавшая против введения двухступенчатой системы образования.

Что из этого следует? Какой видится судьба технических вузов, включая и учебные заведения водного транспорта? Здесь важно взглянуть на достижения нашей технической науки и образовательной школы и спрогнозировать пути развития с учетом того старта, который дал Президент РФ Д. А. Медведев 30 марта в Магнитогорске на заседании комиссии по модернизации и технологическому развитию экономики России.

В мае 2011 г. исполняется 135 лет со дня основания Государственной морской академии им. адм. С. О. Макарова. Ее история — свидетельство того, что образовательные учреждения внесли весомый вклад в прикладную науку как в своей стране, так и за рубежом. Достаточно отметить, что отечественный флот в 1950–60-е гг. был создан во многом благодаря вузовским ученым, работавшим параллельно в научных коллективах отраслевых НИИ и КБ. Научные школы «Макаровки» сделали много и для формирования педагогических коллективов России, Болгарии, Польши, Китая, Германии. В частности, бывшие аспиранты ГМА им. адм.

С. О. Макарова (в то время ЛВИМУ) Иозев Лисовский, Асен Недев стали ректорами зарубежных морских вузов: один в Польше, другой в Болгарии. В числе наших курсантов, аспирантов или докторантов были представители систем морского образования всех стран бывшего социалистического лагеря. Морская академия Кубы — особая страница в становлении морского образования. Там преподаватели ЛВИМУ (в общей сложности более 10 человек) работали по 2–3 года.

Много сделано усилиями макаровцев и в России. В 1973–1983 гг. начальником ДВВИМУ им. Г. И. Невельского был М. И. Гаврюк, работавший до этого начальником СВФ ЛВИМУ. Должность начальника Новороссийского высшего инженерного морского училища занимали В. И. Удалов (1974–1984) и В. Т. Гусев (1984–1986). Сотрудники ГМА им. адм. С. О. Макарова работали практически во всех учебных заведениях водного транспорта РФ.

В 1992 г. приказом Министерства образования было создано Учебно-методическое объединение в области эксплуатации водного транспорта, и с 1994 г. его базовым вузом является ГМА им. адм. С. О. Макарова. Это означает, что академия является центральным звеном в работе по созданию руководящих документов методического характера. Безусловно, этот выбор не случаен.

За прошедшие годы сделано многое. При активной поддержке министра транспорта РФ И. Е. Левитина сохранены ведомственная подчиненность вузов отрасли, моноуровневая подготовка по плавательным специальностям, в содержание Государственных образовательных стандартов введены компетентностные требования в соответствии с национальными и международными нормативными документами в области подготовки моряков.

Наступивший период реформирования системы образования в отрасли водного транспорта уже ознаменован реальными переменами. В Росморречфлоте проведена большая работа



по созданию семи образовательных комплексов, в числе ее результатов — введение средних специальных учебных заведений в структуру однопрофильных вузов.

В марте текущего года президент РФ в ходе совещания по вопросам обеспечения отечественной промышленности квалифицированными инженерно-техническими кадрами подчеркнул, что в конце XX в. престиж инженерной профессии в нашей стране снова упал, а потребности сохранились. При этом только одна треть из выпускников технических вузов идет работать по специальности.

Однако в морской отрасли ситуация совершенно иная: 90 % технических специалистов, т. е. имеющих плавательные специальности, идут работать по своему профилю.

Для нас важен другой аспект: снова заговорили о непрофильных специальностях в технических вузах. «Технические вузы должны быть абсолютно профильными, всю непрофильную деятельность оттуда нужно изъять», — сказал президент. Это абсолютно правильное решение, но определять, какие специальности следует отнести к непрофильным, следует не только по названию каждого конкретного учебного

заведения. В данном случае наша задача — доказать, что и здесь для учебных заведений водного транспорта должно быть сделано исключение: морское право, например, может изучаться только в привязке к отрасли. Экономика тоже подается с учетом отраслевой специфики.

Мы должны учитывать, что сейчас у штурманского состава, и капитана особенно, существенно больше функций, чем 15–20 лет назад. Капитан сегодня не только судоводитель, но и менеджер, от его решений зависит эффективность работы судна. Он должен хорошо ориентироваться в финансово-экономических вопросах судоходной индустрии.

В складывающейся тенденции технические вузы должны очень тесно сотрудничать с производством, о чем также говорил Д. А. Медведев. Формат технологических платформ, принятый правительством, а также инструментарию государственно-частного партнерства позволяют обеспечить реализацию единства целей и задач по кадровому обеспечению. Однако в жизни все гораздо сложнее.

Главная наша задача — добиться от представителей бизнеса понимания того, что без их участия качественный,

перспективный кадровый ресурс не может быть подготовлен!

Федеральное агентство морского и речного транспорта ориентируется на создание условий для объединения образовательных и производственных структур по региональному принципу. Принято решение о горизонтальной интеграции вузов с целью формирования трех региональных морских университетов — в Санкт-Петербурге, Новороссийске и Владивостоке; для этого готовится нормативная база. Таким образом, из семи существующих комплексов будут созданы три региональных университета, ориентирующихся прежде всего на нужды данного региона в условиях более тесной связи с муниципальными властями и местным бизнесом.

Оценивая возможные перспективы системы образования в водном транспорте, мы считаем целесообразным создание единой мощной системы, которая включала бы в себя рыбопромысловый флот и общеобразовательную часть военно-морского флота. Статус таких университетов будет на уровне федеральных, а назначение — отраслевое. Только объединение сил, средств, желаний и возможностей даст уверенность в стабилизации ресурсных потребностей водной индустрии.