

# Транспортный университет: проблемы и перспективы

**В.И. КОВАЛЕВ**, президент РАТ, ректор Санкт-Петербургского государственного университета путей сообщения, заслуженный работник транспорта РФ, докт. техн. наук, профессор



**Ускоренное развитие отечественного транспортного комплекса является одним из приоритетов национальной политики России. Реальное воплощение этой стратегии, ее долгосрочные результаты во многом зависят от того, как и какие кадры высшей квалификации сегодня готовятся в наших профильных вузах. В этой сфере сегодня накопилось немало острых проблем, требующих своего незамедлительного решения.**

**Н**аиболее значимые из этих вопросов могут быть решены только на федеральном уровне. Государство нынче вкладывает в высшую школу большие средства, причем из года в год объем этих вложений возрастает. Но то, каким образом производятся эти инвестиции, и порождает, пожалуй, наиболее болезненные проблемы в деятельности транспортных, да и вообще всех технических вузов.

Общеизвестно, что деятельность высшей технической школы обеспечивают два главных фактора: преподаватели и лабораторная база. Сегодня ни на то, ни на другое денег не хватает. О каком же уровне подготовки кадров мы можем сегодня говорить?

## Инвестиции в специалиста

Приходится признать: государство заказывает количество специалистов, не обеспеченное реальным финансированием.

Весь многогранный процесс обучения студента в технических вузах финансируется не более чем на 30%! Понятно, что при столь урезанных затратах не подготовишь по-настоящему хорошего специалиста.

К тому же, финансирование производится формально: царит уравнилительный подход, не учитывающий специфику технических и гуманитарных вузов. Почему-то забывается, что технический вуз подразумевает наличие научно-учебных лабораторий. А лаборатории эти — если мы хотим качественного образования — должны быть оснащены современным оборудованием, которое стоит немалых денег. Именно по этой причине в России сегодня трудно найти хотя бы один частный технический вуз: слишком это дорогое удовольствие для бизнеса.

Недостаточность существующей лабораторной базы наши транспортные вузы сегодня ощущают в полной мере. У железнодорожных вузов такая потребность в какой-то степени сглаживается давним заделом, сохранившимся еще со времен Министерства путей сообщения — когда средства направлялись целевым назначением на поддержание материально-технической базы. Но учебные заведения, готовящие кадры, например, для авиации, морского и речного транспорта, остро испытывают этот дефицит. И недавняя катастрофа под Донецком проявила это со всей очевидностью.

Специалисты давно указывают, что наши дипломированные пилоты выходят из вуза с недостаточным налетом, недостаточными практическими навыками. А почему? Потому что сегодня подготовить классного пилота стоит больших денег. И если Россия хочет остаться на этом рынке, то она должна вложить основательные средства в материальную базу соответствующих вузов, обеспечить им приобретение передового, весьма дорогостоящего оборудования, такого как современные приборы, оснащающие лаборатории, не говоря о тренажерах и учебных судах.

К сожалению, следует признать: при нынешней организации финансирования высшей школы вряд ли стоит рассчитывать на существенное продвижение вперед. И это при том, что отечественные вузы еще в 90-е годы утратили многие свои позиции! Накапливать и дальше подобное отставание — пагубно.

Мало того — мы своими руками «формируем» собственное отставание. Вот одна вполне наглядная иллюстрация. В области создания нового подвижного состава наша отрасль сегодня своими деньгами поддерживает не оте-

чественного производителя, а компанию «Сименс». Проект отечественного высокоскоростного поезда «Сокол» (в котором активно участвовала и вузовская наука) был «удушен во младенчестве» еще в 2002 году. А ведь именно тогда были достигнуты первые положительные результаты, и на завершение проекта требовалось всего 2–3 года. С тех пор прошло уже 5 лет, но высокоскоростной поезд «Сименс» так и не вышел на российские железные магистрали. И ждать его придется еще не менее 5 лет, причем за баснословные деньги.

Заметим: разработка «Сокола» шла гораздо динамичней и оказалась результативней, чем у всех ныне внедренных скоростных поездов. И это при том, что наше финансирование было на порядок ниже, чем у той же «Сименс». «Сокол» был составом, который «тянул» за собой вперед нашу отечественную промышленность: в его разработке принимали участие более 1200 российских предприятий!

Сегодня уже общеизвестно, что наблюдаемый в стране экономический рост происходит в основном за счет добычи и продажи сырьевых ресурсов. А в авиационной промышленности и железнодорожной технике наша страна все больше отстает от мирового уровня.

Я убежден: в России должна осуществляться, наряду с другими национальными приоритетами, особая поддержка ведущих технических вузов. Отсутствие такой поддержки ощутимо бьет по всей отечественной экономике.

## Деньги есть!

Итак, наши технические вузы находятся в сложной ситуации, и главной причиной тут является порочная система финансирования. Недостаточностью выделяемых средств сегодня у нас в России, к сожалению, никого не удивишь. Все сферы, все учреждения и предприятия, имеющие хотя бы частичную подпитку из госбюджета, просят: «Дайте еще!» Вопрос — откуда? Бюджет-то не безразмерный! В нашем же случае проблема эта видится вполне решаемой.

Прежде всего, государственным органам следует определить: какие специа-



листы и в каком количестве понадобятся стране через пять-десять лет. И сформировать свой заказ для высшей школы предельно конкретно. А главное — сопоставить численность заказываемых специалистов с реальной стоимостью подготовки такого специалиста — включая в эту сумму стоимость и современной лабораторной базы, и оплату преподавателей по-настоящему высокого профессионального уровня. И, исходя из имеющихся финансовых возможностей, сократить объем заказа на специалистов высшей квалификации.

Почему мы боимся такого сокращения? Зачем нам дутые цифры «бюджетных» мест на студенческой скамье, зачем обманывать самих себя? Давайте вместо тысячи «удешевленных» подготовим хотя бы 250 специалистов, зато — качественно! В ходе такого жесткого конкурса отберем действительно лучших и обеспечим им должный уровень обучения. Это тем более оправдано в сегодняшней демографической ситуации. Такой подход позволит повысить качество обучения, не увеличивая объем государственного финансирования.

Таким образом, будет обеспечено стопроцентное финансирование подготовки специалистов, и вузы смогут привлечь и соответственно оплатить лучшие преподавательские силы. Пока же наблюдается прискорбный парадокс. Кафедра вычислительной техники ПГУПС готовит хорошие, востребованные кадры. Но сейчас на этой кафедре — острый дефицит преподавателей, ее выпускники на кафедре не остаются. Потому что за порогом университета их ждет работа, на которой они будут получать не менее тысячи долларов — несоизмеримо больше, чем наши университетские оклады.

Но ведь этого специалиста должен обучить человек, который на порядок его выше в профессиональном отноше-

нии! А значит — и получать должен, по логике, на порядок выше. Истина, не нуждающаяся в доказательствах: «качественные» преподаватели не могут быть оплачиваемы ущербно. Ну не может профессор получать на порядок меньше, чем его выпускник! И пока эта проблема существует, все разговоры о реформировании и прочем — впустую!

Не подняв зарплату, мы рискуем окончательно растерять профессорско-преподавательский состав, который еще в 90-е годы понес ощутимые потери: многие хорошие педагоги ушли с кафедр, молодежь туда приходит крайне неохотно, и весь учебно-научный процесс держится на плечах старшего поколения. Только при нормальном финансировании мы обеспечим приток преподавателей и сможем выбирать лучших из них.

Таким образом, достаточное финансовое обеспечение технической базы и преподавательского состава вуза лежит в основе формирования высококлассного специалиста. И чтобы не уронить уровень подготовки специалиста в сегодняшних условиях, вузы вынуждены, завышая стоимость платных образовательных услуг, покрывать дефицит бюджетных средств.

\* \* \*

В последние годы много говорится о предполагаемом участии бизнеса в образовательном процессе. В этом плане наш университет имеет активного и надежного партнера — ОАО «Российские железные дороги». Эта компания частично оплачивает обучение студентов, которых она направляет к нам на подготовку (а это — около 70 процентов от общего числа поступающих!). Но, к сожалению, в транспортной сфере «РЖД» — единственная корпорация, которая принимает такое участие в финансировании своих будущих специалистов.

К тому же, «РЖД» — государственная компания. А частные фирмы не спешат следовать ее примеру: свою прибыль они пускают на расширение бизнеса. В процесс подготовки кадров необходимо привести принципы государственно-частного партнерства, предоставив таким фирмам льготы в налогообложении.

Хочу подчеркнуть: высшая школа не собирается сидеть на шее у государства и у коммерческих структур, она в силах и сама зарабатывать значительные средства для своей жизнедеятельности. Зарабатывать, выполняя НИОКР — научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы. Так, например, в нашем университете годовой объем научных исследований перевалил уже за полмиллиарда рублей! (другое дело — что этого все равно недостаточно, и без государственной поддержки нам не обойтись). Но — опять же наше настоятельное пожелание, адресованное родному государству: по воле нам зарабатывать эти средства, создайте для этого условия!

Сегодняшние условия весьма болезненно бьют по интересам вузов (и государства в целом!) при проведении тендеров на осуществление НИОКР. В этих тендерах серьезные научные коллективы часто оказываются оттеснены в сторону нахрапистыми фирмами-однодневками, которые в своих заявках безответственно обещают золотые горы и, соответственно, выигрывают тендеры. Понятно, что государственные вузы не могут так вольготно распоряжаться гонорарами, полученными за научные разработки, как это позволяют себе коммерческие структуры.

Эта проблема касается не только вузов, но и всех научных учреждений. Так, наша Российская академия транспорта подала 11 заявок на выполнение тем из плана НИОКР на 2006 год. Заметим, что эта академия объединяет лучших специалистов в своей сфере. Тем не менее, она не выиграла ни одной заявки! Зато среди победителей в тендере оказались различные фирмы и фирмочки, о которых мы порой даже не слышали. Но вот прошел год — и теперь организаторы конкурса «ищут концы»: а где же внедрение, где обещанные результаты?

Очевидно, что проведение таких конкурсов нуждается в совершенствовании. Их организаторы призваны обеспечить объективность и честность в состязании заявок.

А сегодняшнее положение приводит не только к отставанию российской науки, но и государства в целом.

### Об уровне высшего образования

В последнее время на различных совещаниях и конференциях приходится выслушивать немало претензий в адрес отечественной высшей школы. Следует признать, что претензии эти небезосновательны. Вероятно, назрела пора разобраться: что сегодня собою представляет наше высшее образование, какие процессы в нем ныне протекают?

Первое, что бросается в глаза: наряду с государственными вузами — обладающими определенными традициями, научными школами, сложившимся педагогическим составом, наработанным структурированием учебных планов и проч., — появилось много новых, негосударственных высших учебных заведений. Безусловно, есть и хорошие, сильные негосударственные вузы, однако существуют и такие, которые ни в малой степени не обеспечивают качества подготовки своих выпускников. Хотя, казалось бы, проходят аккредитацию, аттестацию и лицензирование.

И эти вузы продолжают выдавать, по сути, липовые дипломы, и даже наращивают прием. Они-то в первую очередь и бросили тень на систему нашей высшей школы. Очевидно, назрела необходимость произвести «инвентаризацию» существующих вузов и избавиться от подобных учреждений, тем самым покончив с девальвацией российского диплома.

И еще одна серьезная проблема. На совещаниях в Минтрансе и ОАО «РЖД» часто звучат претензии: «нынешние молодые специалисты не готовы к новым условиям хозяйствования в рыночной ситуации, они плохие менеджеры!» Но давайте проясним этот вопрос. А разве знание техники, технологии эксплуатации локомотивов, вагонов, путевых устройств уже не нужно? Что получится, если все дружно повернутся к менеджменту, маркетингу и другим новомодным направлениям? Не погубим ли мы то, что создавалось десятилетиями — фундаментальную инженерную школу?

ПУГУПС обучает инженеров, которые обеспечивают эксплуатацию тех или иных технических средств. И мы таких инженеров готовим на должном уровне: четверть наших воспитанников получает «красный» диплом. А по трудоустройству выпускников наш университет занимает первое место среди всех петербургских вузов. Эти факты говорят о качестве и востребованности наших специалистов.

В университете мы обеспечиваем инженерную подготовку, а тем, кто собирается специализироваться в области управления и менеджмента, — еще и дополнительные знания в сфере экономики, маркетинга, юриспруденции, психологии.

Если же говорить о массовом выпуске менеджеров, то это — не инженерная, а, скорее, гуманитарная подготовка. И мы

сегодня эту нишу пытаемся заполнить, обучая специалистов по финансам, бухгалтеру, аудиту, по экономике транспорта и строительства. И здесь мы стремимся преподавать элементы менеджмента и маркетинга.

Технический вуз готовит не руководителя, а инженера. Руководитель — это результат селекции: он формируется в процессе практической деятельности, а также благодаря дополнительному послевузовскому образованию, которое мы развиваем и поддерживаем всеми силами. Через наш Институт повышения квалификации за год проходит несколько тысяч руководителей.

### Реформы — не для проформы!

Высшая школа сегодня, действительно, нуждается в реформировании, чтобы лучше отвечать реалиям времени и тем задачам, которые ставит перед ней завтрашний день, перспектива мирового рынка высшего образования. И сегодня идут активные поиски: в каком направлении осуществлять такие реформы?

Только что президент РФ дал поручение правительству — подготовить Положение, которое бы предусматривало особый статус для Московского и Санкт-Петербургского государственных университетов. Безусловно, это вузы, которые заслуживают особого статуса и особой самостоятельности.

Вопрос о самостоятельности вузов сегодня актуален как никогда. Ибо су-



Санкт-Петербургский государственный университет путей сообщения



ществующее законодательство все больше и больше лишает их какой-либо автономии. Налицо стремление управлять всем и вся из Москвы (не решая при этом, как уже говорилось, действительно стратегические вопросы).

И вот, в соответствии с поручением президента страны, предполагается два главных отечественных университета наделить самостоятельностью. Но почему не все?

У каждого вуза — свой учредитель. У нашего университета — Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор). Ему в обязанность вменяется эффективно управлять своими вузами. У Агентства просто не хватит людей для решения столь глобальной задачи. И чтобы хоть как-то выйти из положения, Росжелдор вынужден требовать от своих подопечных вузов неимоверного количества докладов, отчетов и прочих информационных материалов. На это бумаготворчество нами тратится уйма времени и сил.

Между тем, вузы, их ученые советы всегда были наделены большой степенью свободы в принятии решений. А теперь — когда за каждым нашим шагом начинается контроль и отчет — это буквально вяжет по рукам и ногам!

Сегодня, чтобы провести ремонт, ректор вуза должен план этого ремонта утвердить в Москве — испросить разрешения: может ли он отремонтировать или построить что-либо даже на те деньги, которые коллектив сам заработал своей внебюджетной деятельностью!

И еще один пример ситуации, мешающей вузам оперативно решать текущие дела. Закон о государственных поставках гласит: все, что касается нужд государства, должно приобретаться исключительно через тендеры. И к

этим самым государственным нуждам сегодня отнесено все, что приобретает вуз, — вплоть до канцелярских скрепок! Таким образом, даже эти скрепки мы должны покупать на конкурсной основе. А что тогда говорить о научно-исследовательских работах, приобретении для их выполнения необходимого оборудования, материалов, привлечении соисполнителей и т.д.

В итоге на проведение абсолютно ненужных тендеров тратится столько времени и средств, что это делает наши вузы неповоротливыми и неконкурентоспособными в рыночных условиях. Что касается научно-исследовательских работ, это положение вообще исключает возможность нашего участия в заключении договоров НИР.

### Интеграция — дело тонкое

Придание вузам большей самостоятельности и реформирование высшей школы — самая насущная необходимость. Идет настойчивый поиск новых форм интеграции вузов. В частности, созданы укрупненные национальные вузы в масштабах целого региона — Дальневосточного, Южного. Идея эта представляется не до конца проработанной: как объединять вузы разной направленности и что из этого получится?

Сегодня принято решение о создании «университетских комплексов», объединяющих техникумы и университеты. Но при такой системе выпускник техникума вполне органично «переплавится» в студента университета. А кто же будет работать техником на производстве? (Заметим, что техники сегодня в гораздо большем дефиците, нежели специалисты с высшим образованием!) То есть мы искусственно создадим ситуацию, когда государство, вложив

средства в подготовку техника, выбросит деньги на ветер.

Между тем, у нас в Санкт-Петербурге имеется уникальная возможность для создания настоящего университетского комплекса — Транспортного университета, благодаря интеграции родственных научно-педагогических направлений. На невских берегах действуют Санкт-Петербургский государственный университет путей сообщения, Санкт-Петербургский государственный университет водных коммуникаций, Государственная морская академия имени адмирала С.О. Макарова, Академия гражданской авиации, автомобильно-дорожный факультет в составе Архитектурно-строительного университета (?!). Почему бы не объединить их в Транспортный университет — мощную научно-образовательную структуру, конкурентоспособную на мировом уровне?

Это был бы учебно-научный «инкубатор», в котором были бы сохранены лучшие школы подготовки высококлассных специалистов по различным видам транспорта, а также подготовки специалистов-«системщиков», призванных разрабатывать комплексные проблемы российского транспорта. Сегодня крайне велика потребность в таких профессионалах, которые бы занимались стратегией транспортного развития региона, страны, организацией взаимодействия всех видов транспорта. Сейчас таких специалистов не выпускает ни один российский вуз.

Не думаю, что подобная интеграция петербургских транспортных вузов — дело простое. Но это проще и целесообразней, чем объединять вузы совершенно разных направлений.

\* \* \*

Высшая транспортная школа России сегодня оказалась на сложном перепутье. Необходимо безотлагательно определить оптимальные пути дальнейшего ее развития, которые позволят ответить на многочисленные вызовы времени и активно способствовать созданию мощного транспортного комплекса, конкурентоспособного на мировом рынке. Убежден, что эти сложнейшие задачи могут быть решены только в теснейшем взаимодействии власти, отрасли и научно-педагогической общности. И, конечно же, свое авторитетное слово тут призвано высказать государство, и не только в лице Министерства образования и науки, а, в первую очередь (в нашем конкретном случае) — в лице Министерства транспорта Российской Федерации.