К 80-летию со дня открытия ХабИИЖТа (ДВГУПС)
и 75-летию со дня первого выпуска инженеров путей сообщения

Иван Нилов



ИНТЕГРАЦИЯ

ДВГУПС

ХАБАРОВСК – 2021

ЭР03246

Министерство транспорта Российской Федерации
Федеральное агентство железнодорожного транспорта
Федеральное государственное бюджетное
образовательное учреждение высшего образования
«Дальневосточный государственный
университет путей сообщения»

80-летию со дня открытия
и 75-летию со дня первого выпуска ДВГУПС
посвящается

Иван Нилов

ДВГНБ

ИНТЕГРАЦИЯ

Публицистический очерк

Хабаровск
Издательство ДВГУПС
2021

ДВ
государственная
научная библиотека

ЭР03246

УДК 378.4.014:94 (571.62)
ББК Ч 448.00 (2Рос.255) г/д
Н 66

Нилов, Иван

Н 66 Интеграция : публицистический очерк / Иван, Нилов. – Хабаровск : Изд-во ДВГУПС, 2021. – 471 с. : ил.

Очерки содержат страницы истории Дальневосточного государственного университета путей сообщения, на протяжении которой вуз идет по пути инновационного развития.

В своем повествовании автор попытался раскрыть суть интеграционных процессов в учебно-научной и организационной деятельности одного из старейших инженерных учебных заведений на востоке России, найти основы и механизмы преобразования его в национальный опорный университет – лидер транспортного образования в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Отдельный раздел посвящен интернационализации образования в университете.

Основная проблема, поднимаемая в очерках, – объединение усилий науки, образования, бизнеса и власти в эффективном и качественном научном и кадровом обеспечении принимаемых мер по оптимизации логистического потенциала региона, содействие в достижении экономического баланса страны. Задача – создание научно-образовательного кластера путей сообщения на территории Дальневосточного федерального округа.

Книга рекомендуется кругу читателей, связанному с производством человеческого капитала, с обучением и воспитанием студенческой молодежи.

УДК 378.4.014:94 (571.62)
ББК Ч 448.00 (2Рос.255) г/д

© ДВГУПС, 2021

ЭР03246

ОТ АВТОРА



В университетской газете «Экспресс» № 12 (1678) от декабря 2019 г. в рубрике «Международная жизнь» опубликована статья «Создание международной транспортной академии». В статье сообщается, что ректоры Дальневосточного государственного университета путей сообщения (Россия) Юрий Анатольевич Давыдов и Даляньского транспортного университета (КНР) Ма Юньдун в присутствии Министра транспорта России Евгения Ивановича Дитриха подписали соглашение о создании Международной транспортной академии. Соглашение подписано в Москве во время «Транспортной недели» – ежегодного мероприятия, проводимого руководством отрасли для открытого обсуждения наиболее актуальных вопросов по проблемам транспорта на национальном и международном уровнях.

Международная транспортная академия – масштабный совместный образовательный проект. Как отмечается в статье, в рамках этого проекта планируется осуществлять подготовку двуязычных высококвалифицированных специалистов на базе совместных образовательных программ двойных дипломов. Согласно проекту в КНР на базе Даляньского транспортного университета создается «Дальневосточный транспортный институт», а в России на базе Дальневосточного государственного университета путей сообщения – «Российско-Китайский транспортный институт». Эти два института интегрируются в Международную транспортную академию.



На снимке (слева направо): ректор *Ма Юньдун*, министр *Е. Дитрих*, ректор *Ю. Давыдов* обмениваются текстами подписанного соглашения

ДВГНБ

ЭР03246

Взаимодействие двух крупных транспортных университетов России и КНР проходит в рамках недавно созданной (причем, по инициативе этих же вузов) Международной ассоциации транспортных университетов стран Азиатско-Тихоокеанского региона (МАТУ АТР) и являет собой пример международной интеграции транспортного образования.

Интеграция – один из современных трендов международного академического сотрудничества, направленный на повышение качества подготовки специалистов транспорта, престижности и значимости транспортного образования как родоначальника многих инженерных наук и соединяющего в себе элементы всех других наук. Это – один из примеров доказательства той истины, что транспортное образование было, есть и будет в обозримом будущем самым универсальным инженерным образованием.

Да что там говорить об интеграции только транспортного образования! Сегодня границы между отраслями машиностроения и электротехники, транспортных средств и информационных технологий, других отраслей становятся все более размытыми. Системное и функциональное мышление пришло на смену однозначному подходу к отрасли производства, к товару, продукту. Все более становится наглядным концентрация и интеграция ведущих отраслей производства, в том числе транспорта. Интегрированный и системный подход к окружающей действительности дает широчайший обзор тенденций развития и важных нововведений, открывающих широкие горизонты перед транспортным образованием.

В книге будет показан путь, по которому продвигался университет, обогащаясь опытом международного академического сотрудничества.

Но интеграция транспортного образования имеет не только международный, но и национальный аспект. Определенная часть объема публицистического материала книги будет посвящена деятельности университета в плане интеграции транспортного образования на обширной территории Дальневосточного федерального округа, сопредельного со странами АТР.

Автор книги не в полной мере разделяет проводимые реформы высшего образования в стране и позицию в них Минобрнауки России относительно высшего профессионального образования вообще, и транспортного образования в частности.

Требования вышестоящих органов от транспортных университетов конкурентоспособности и продвижения его в российском и мировом научно-образовательном пространстве на основе значительного повышения качества учебно-научного процесса, достижения высоких аттестационных, аккредитационных и рейтинговых показателей нам понятны, они обоснованы. Мы будем стремиться к поиску решений и ответов на эти вызовы.

Но когда становишься свидетелем практических шагов Минобрнауки, связанных с постоянными реформами системы образования, вызванными не столько стремлениями к повышению его качества и оптимизации, сколько дефицитом бюджетных ресурсов, то невольно чувствуешь озабоченность судьбой высшей транспортной школы.

ДВГУПС

ЭР03246

Возникает такое впечатление, что власти, оглядываясь на Запад, его принципы классического университетского образования, намерены снять с бюджетного довольствия сложившуюся в стране систему высшего профессионального образования, в основе которого лежит инженерное, в том числе, транспортное образование, и переложить его на отрасли. Как это сделано в большинстве развитых стран Запада, где профессиональное образование есть удел, в основном, корпоративных университетов, созданных в крупных компаниях.

Ведь недаром из бывшего ранее наименования учебного заведения высшего профессионального образования исключили слово «профессионального».

Сейчас вузы транспорта финансируются по остаточному принципу: имеет место хроническое недофинансирование развития материальной базы, научных исследований, исключение из грантовой деятельности, организуемой Минобрнауки.

Слывшая как передовая в Российской империи и Советском Союзе высшая школа инженеров путей сообщения, оказалась в роли пасынка, и сейчас она необратимо теряет свой государственный статус, престижность, вес и роль в результате акционирования транспорта и проводимых в образовании реформ. Так, например, после ликвидации МПС и выхода железнодорожных вузов из его корпоративной принадлежности, система транспортного образования становится все больше обычной локальной отраслью, которая замыкается, погружается в саму себя: сама себя спасает, сама по себе выживает.

Один из путей этого выживания – интеграция. И вот почему.

Ключевое место в ряду главных явлений, определяющих миропорядок XXI в., занимает глобализация. На протяжении последних лет она является одним из наиболее часто употребляемых понятий, описывающих международную жизнь, интеграцию общественных процессов. Она указывает на наличие глубоких взаимосвязей в различных сферах деятельности стран и континентов.

В центре всемирной экономической, политической и культурной интеграции, переплетения экономики на основе коммуникаций, транснационализации и регионализации, стоит транспорт. На базе транспорта происходит формирование единой мировой сетевой рыночной экономики – геоэкономики и её инфраструктуры.

Транспорт, как сложное явление, остается основным фактором развития человечества и находится сегодня в центре очень сложных процессов, происходящих в обществе. Он является причиной и следствием этих процессов, включая общественно-политические, социально-экономические, научно-технические.

Общество, территории, экология, экономика, органы власти, армия и наука участвуют в транспорте и определяют его развитие. Транспорт, в свою очередь, влияет на качество жизнеобеспечения людей, развитие и эффективность общественного производства.

В этом и заключается **феномен транспорта.**

Вот как пишется в энциклопедии «Промышленность и техника», т. IX «Пути сообщения», Российского книгоиздательства товарищество «Просвещение», 1901–1904 гг. (перевод с оригинального немецкого издания второй половины

ДВГУПС

ЭР03246

XIX в.): *«Пути сообщения играли очень важную роль въ исторіи развитія всего человечества, и ихъ следуетъ считать главнымъ началомъ въ развитіи культуры до ея настоящаго состоянія. Какъ процветаніе и преуспеяніе народовъ, такъ и упадокъ ихъ находились всегда въ самой тесной связи съ образованіемъ и развитіемъ путей сообщения».*

Вот так: «процветание и преуспевание народов… находились всегда в самой тесной связи с образованием и развитием путей сообщения».

Мировая глобализация определяет и глобальные вызовы на транспорте**,** которые, трансформируясь в региональные, приобретают более сложную и специфическую конфигурацию на мировом и национальных транспортных рынках. Для России, например, эта специфика связана с освоением огромных малонаселенных территорий, материковых, водных и воздушных пространств с экстремальными природно-климатическими условиями. Среди вызовов – совершенствование транспортных средств и технологий, транспортной инфраструктуры, оптимизация региональных, межрегиональных и глобальных транспортно-логистических схем, транспортное управление, информатизация и цифровые транспортные технологии и др. Отвечать этим вызовам должна новая трансграничная идентичность кадровых ресурсов, способных компетентно и эффективно действовать на глобальном транспортном рынке. Речь идет о новых вызовах по подготовке специалистов для транспорта.

Транспорт России, являясь одной из крупнейших отраслей экономики и важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры государства, обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества, экономический баланс страны. Развитие транспорта во многом предопределяет не только экономическое, но и пространственное развитие России, способствует укреплению ее целостности, безопасности и международного влияния. Поэтому интеграция транспортной системы России, задающая ориентиры устойчивого развития всего общества, должна быть одной из приоритетных задач государственной политики.

Феноменологический подход к транспортным явлениям, их физической природе, помогает понять доминирующую роль транспорта в нашем бытии, его вездесущность. Это особенно важно при подготовке специалистов транспортной отрасли. Работник транспорта должен понимать философию транспорта, иметь соответствующее мировоззрение. Материальный мир не может существовать без движения. В этом весь смысл материалистической философии. Всякое развитие – это суть движения. Движение, перемещение, перенос вещей и событий, вообще всех субстанций мироздания, есть транспортный процесс. Без движения не может существовать мир. Транспортные процессы в живой и неживой природе, и, стало быть, в жизни общества, первичны, вездесущны. Отношение в обществе к транспорту и транспортным процессам должно быть адекватным. Стало быть, логично то, что записано в выше означенной Энциклопедии, что в жизнедеятельности людей все изменения начинаются с транспорта, с путей сообщения.

ДВГУПС

Поддерживая концепцию **интеграции транспортного образования**, автор считает, что необходимо очень осторожно подходить к его трансформации при реформировании высшего и профессионального образования в России, инициированном Минобрнауки. Здесь необходимо учитывать традиции и 210-летний опыт транспортного образования, как инженерного, в Российской империи, Советском Союзе и нынешней России, начиная с момента его зарождения в нашей стране в 1809 г.

Там, где транспорт является продуктом деятельности самого человека, потребительские свойства его, темпы и вектор развития зависят от специалиста.

Поэтому автор сразу предупреждает читателя, что в публикуемой книге «Интеграция» речь будет идти, в основном, о транспортном образовании, подготовке специалистов путей сообщения, о проблемах научного и кадрового сопровождения проектов развития транспорта на российском Дальнем Востоке.

Публицистические очерки книги – не исследовательская работа, а скорее всего отражение фактов, отдельных фрагментов по означенной выше проблеме, а также событий из истории университета последних двух-трех десятков лет, в центре которых был автор публикуемых материалов.

Из многих и частых в последнее время выступлений руководителей страны ощущается их стремление перевести Россию на путь инновационно-ориентированного развития, чтобы обеспечить конкурентоспособность экономики государства в мировом развитии. Масштаб планируемых экономических и социальных изменений коснется в первую очередь Дальнего Востока, непосредственно контактирующего с развитыми странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Естественно, потребуются принципиально новые подходы к образованию и подготовке высококвалифицированных специалистов.

В этих условиях, как представляется автору, университет должен стать научно-образовательным учреждением международного уровня, где подготовка специалистов соответствовала бы реалиям взаимозависимого мира. Для трудовых ресурсов, конкурентоспособных в глобальном масштабе, требуются не только фундаментальные и прикладные знания, но и углубленное понимание национальной и иных культур, социально-политических систем, навыков формирования обоснованных и взвешенных суждений по проблемам современного мира.

Выдержавшая всероссийский конкурс программа университета «Инновационный научно-образовательный транспортный комплекс на Дальнем Востоке России», выполненная в рамках Президентского национального проекта «Образование», в какой-то степени ориентировала вуз именно на этот путь. Но со времени ее принятия и реализации (2006–2009 гг.) прошло десять лет. И теперь, на пороге уже третьего десятилетия XXI в., требуются новые подходы к научному и кадровому сопровождению социально-экономического развития региона, и в первую очередь его транспортной составляющей.

И вот почему.

ЭР03246

Казалось, стала набирать темпы реализация программы развития Дальнего Востока и Байкальского региона, принятой в 2013 г. В дальнейшем, к сожалению, она значительно была урезана. Трудности процесса ее выполнения в результате экономических санкций против России повлекли целый ряд последующих правительственных корректировок. Как считает академик П.А. Минакир, начиная с 1987 г., было принято семь программ, касающихся развития Дальнего Востока. И ни одна из них не была выполнена. В том числе и программа, принятая в 2013 г. Теперь уже, «чтобы заложить в людях новый цикл ожидания перемен к лучшему, по заданию президента страны, после его избрания в 2018 г. на очередной шестилетний срок, разработана новая «Национальная программа развития Дальнего Востока на период до 2025 г. и на перспективу до 2035 г.» с учетом сложившихся в мире реалий. Естественно, транспортной составляющей этой программы отведено не последнее место.

Конкуренция на региональном, национальном и мировом рынках интеллектуального труда и интеллектуальной продукции влияет и на транспортные университеты страны в части удовлетворения рыночного спроса на новые научные проработки, на новые кадры специалистов. Ставится задача по формированию той критической массы профессионалов-лидеров, которая будет способна преобразовать в инновационные процессы базовые транспортные технологии.

Но в логистике перевозок задействованы различные виды транспорта. В каждом – своя технология. А сколько потерь на стыках этих технологий!? Министерством транспорта сейчас делаются шаги в направлении интеграции транспортной отрасли, созданию единого транспортного комплекса страны. Следовательно, совершенствование управления инновационным развитием системы транспортного образования должно следовать за динамичными интеграционными процессами в транспортной отрасли, и, может быть, даже где-то опережать их.

Понятно, что катализаторами системных изменений в транспортном образовании Дальневосточного региона станет Указ Президента РФ от 21 июля 2020 г. № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 г.», и Национальная программа по развитию Дальнего Востока. И та идея интеграции транспортного образования, изложенная в инновационной образовательной программе Дальневосточного государственного университета путей сообщения, может получить новое звучание.

Автор считает, что только в интеграции можно видеть путь в развитии и укреплении транспортного образования. Вспоминается та часть своего доклада на ученом совете университета, на котором принималась инновационная образовательная программа. В ней как раз ставились проблемы интеграции транспортного образования, консолидации центростремительных сил. На примере распада Советского Союза можно было видеть, к чему могут привести центробежные силы. Россия, да и другие страны бывшего Советского Союза, выделившиеся в отдельные самостоятельные государства, до сих пор не могут прийти в нормальное состояние – достичь уровня основных экономических показателей, который был у них до самоопределения. Интегрированную экономику разорвали, а взамен, кроме свободы, ничего не приобрели.

ЭР03246

Что-то подобное происходит и на железнодорожном транспорте. Дезинтеграция отрасли в результате создания на месте МПС открытого акционерного общества «Российские железные дороги» и выделение отдельных дочерних компаний, филиалов, дирекций, не дало ожидаемых результатов. Снизился уровень управляемости перевозками и безопасности движения поездов, повысились тарифы, пострадало качество предоставляемых услуг. То же произошло и в других ведомствах транспорта.

В инновационной образовательной программе ДВГУПС прошлых лет был предложен комплекс мер по интеграции транспортного образования. Но, как считает автор, эти предложения в силу ряда обстоятельств не были осуществлены. Сейчас наступает как раз тот период, когда активизация действий по интеграции транспортного образования, науки и производства может стать основой преобразования вуза в национальный опорный университет – лидер транспортного образования на востоке России, решающий задачи кадрового и научного обеспечения важнейших инвестиционных проектов развивающегося региона, продвижения передовых транспортных технологий.

Интеграционные процессы, о которых будет идти речь, охватывают далеко не полный перечень мероприятий, а только его определенный сегмент, институциональный. А ведь есть и другие направления. Например, университет как высшее учебное заведение уже интегрирует в себе целый набор направлений подготовки и специальностей, образовательные программы которых содержат сумму знаний логически связанных между собой дисциплин учебного плана. Это, в сущности, внутренняя интеграция образовательного процесса.

Человечество уже почти двадцать лет как вошло в новое столетие. Что из себя должен представлять транспортный университет XXI в.? Это, как размышляет автор, в первую очередь, должно быть интегрированное образовательное учреждение, создаваемое на основе творческого объединения усилий коллективов различных транспортных учебных заведений, транспортных предприятий, академической и транспортной науки, нацеленное на выполнение общих задач, имеющих большое государственное значение. Что-то в виде корпоративного союза, или университета будущего. Его лидирующая роль должна проявляться в кадровом и научном обеспечении развития транспорта, его инфраструктуры. Он должен оказывать более цельное и сильное влияние на свои структурные подразделения, предлагать востребованные и качественные продукцию и услуги, осуществлять междисциплинарные и межуниверситетские исследовательские проекты.

В чем должна проявляться сущность интеграции? Среди ряда интеграционных процессов наибольшее значение имеют институциональные и междисциплинарные. Транспорт, как известно, состоит из наземных, воздушно-космических и водных транспортных систем. Каждая из систем представлена рядом видов транспорта. Так, наземные транспортные системы – это автомобильный, железнодорожный и трубопроводный виды транспорта; воздушно-космический – это воздушный и ракетно-космический виды; водный – это речной и морской виды.

ЭР03246

Виды транспорта взаимосвязаны в общей логистике перевозок. Межвидовая, или междисциплинарная, интеграция позволяет наиболее полно реализовать имеющийся логистический потенциал.

Как правило, институциональные преобразования создают основу для управления процессами интеграции в содержании и формах подготовки кадров. Более того, системный эффект развития может дать только одновременная институциональная и междисциплинарная модернизация высшего образования транспортной отрасли. Нужно искать такой инновационный подход к интеграции транспортного образования, который бы позволил транспортному университету на Дальнем Востоке стать источником и инкубатором новых идей, инновационных решений и прорывных технологий. Предложения такого характера в публикуемых очерках есть.

Интеграция транспортного образования на Дальнем Востоке на основе кооперации транспортных учебных заведений, других образовательных учреждений, реализующих образовательные программы транспортной направленности, и будет составлять, как считает автор, суть структурной реформы высшей транспортной школы региона.

Интегрированный транспортный университетский комплекс, с корпоративным, ассоциативным или другими формами управления, мог бы иметь огромные возможности глубоко и масштабно решать проблемы социально-экономического и технологического переустройства региона, транспортного обслуживания его развивающихся производительных сил. Создание транспортного научно-образовательного кластера на Дальнем Востоке с учетом активного межуниверситетского сотрудничества, телекоммуникаций позволит интегрированному высшему учебному заведению решать проблемы, которые в противном случае были бы для него непосильными.

Там, где невозможна интеграция целых образовательных учреждений, могут быть найдены способы интеграции их составляющих. Как говорится, сложные интегралы берутся по частям. Так, например, в образовательных программах железнодорожников и моряков можно найти общие для них части по естественнонаучному, гуманитарному, или общепрофессиональному циклам дисциплин. Есть целые блоки учебных дисциплин по одному направлению подготовки, но разных специальностей; здесь тоже возможна интеграция образовательных программ.

Или другой пример. В городе Хабаровске более десятка вузов. Почти в каждом из них имеются однопрофильные кафедры и факультеты. Уровень научно-педагогического потенциала и учебно-материальной базы таких кафедр не равнозначен. К примеру, в университете путей сообщения на кафедрах физики, психологии, философии, истории работают десятки докторов наук, что позволило сформировать на базе этих кафедр научные школы. В то время как на подобных кафедрах других вузов города, порой, даже нет «остепененных» преподавателей. Напрашиваются резонные вопросы. Почему бы не организовать в городе создание межвузовских интегрированных кафедр? Почему бы в городе, да и в крае, не сделать шаги к интеграции высшего (да и не только высшего) профессионального об-

ДВГНБ

ЭР03246

разования, объединив учебные заведения в корпоративный союз, пусть даже без хозяйственной и имущественной общности? В рамках такого интегрированного объединения лучший научно-педагогический потенциал, лучшая учебно-исследовательская база одних учебных заведений были бы доступны и для других.

Но при этом важно не переусердствовать. Не должно быть «каши» из разных компонентов, интеграции ради простого укрупнения. Например, педагогического университета с техническим, как это было сделано в Хабаровске.

Плюс – междисциплинарность. Междисциплинарности как в образовательных программах на стыке наук и транспортных технологий, так и в проведении научных исследований нет альтернативы. Как писал в своей книжке «Новая роль, место и миссия высшего образования в развитии общества в XXI в.» профессор В.Е. Шукшунов, «Междисциплинарность – это не предмет желаний, а осознанная необходимость. Мы слишком увлеклись дифференцированием в обучении и научных исследованиях, теперь мы обязаны научиться интегрировать отдельные дисциплины и научные исследования, чтобы научить студентов видеть единый целостный мир, а не лоскутное одеяло».

При чрезмерной дифференциации в изучении дисциплин учебного плана теряется связь между изучаемыми предметами. Студент, только что перешагнувший порог университета с целью получения специальности, не до конца понимает, зачем ему нужна философия или математика, химия или история в овладении профессией. Междисциплинарность – ключ к мотивации учебного процесса.

Междисциплинарность – это как бы еще недостаточно изученное пространство между различными областями, более известными в науке и практике. Она, приводя в соприкосновение, взаимодействие, взаимообогащение эти области, интегрируя их, открывает в этом пространстве новую реальность. Здесь уместно будет привести определение синергетики, взятое из Философской энциклопедии, как междисциплинарное направление, «в рамках которого изучаются общие закономерности процессов перехода от хаоса к порядку».

Во второй половине девяностых годов прошлого столетия и начале двухтысячных в ДВГУПС был введен для студентов междисциплинарный экзамен перед заключительным этапом обучения – дипломным проектированием. Это было сделано как раз для того, чтобы систематизировать знания выпускников, привести их «от хаоса к порядку», интегрированно ощутить свою профессию. К сожалению, в результате потока мероприятий, вызванных очередной волной реформ высшего образования в стране, междисциплинарный экзамен затерялся.

Междисциплинарность, если в целом рассматривать транспортное образование, транспортную науку и транспортное производство, – это модернизация и создание новых интегрированных образовательных программ, новых научных открытий, отражающих суть интеграции различных видов транспорта в общей технологии перевозочного процесса, в оптимизации логистики перевозок.

ДВГУПС

ЭР03246

***

Свой труд «Интеграция» автор назвал публицистическими очерками. В нем на достоверных фактах и событиях, в реально существующих местах описываются действия, в которых участвует он сам. Основное желание автора здесь – публицистическое освещение проблемы. Он как бы старается не только вынести на рассмотрение читателя проблему, но и одновременно высказывает свою точку зрения, свою ярко выраженную позицию. При этом раскрываются и мировоззренческие взгляды автора.

В центре повествования – актуальная проблема: выведения системы транспортного образования в регионе на качественно новый уровень, повышение его конкурентоспособности в российском и мировом транспортном образовании на основе интеграции. В этом смысле отдельные очерки и в целом книгу можно считать как проблемными.

Отдельные главы содержат путевые заметки, фиксирующие в какой-то степени интересные и необычные события, происходящие с автором во время его командировок. Но все они будут связаны с основной темой повествования: интеграцией учреждений транспортного образования, науки и производства в научном и кадровом обеспечении развития Дальнего Востока, международной академической интеграции.

Можно рассматривать книгу и как эссеистическую композицию, когда излагаются взгляды автора на конкретное явление – например, интеграцию транспортного образования, его подчеркнуто индивидуальное видение проблемы, с представлением этого видения, ориентированного на научно-образовательную аудиторию.

Как уже было сказано, в публицистических очерках книги идет описание реальных событий, происходящих с реальными людьми. Написать его – задача была достаточно трудная, так как нельзя однозначно предвидеть, как воспримут описываемые события с учетом склонности автора к правдивости, участники этих событий. В то же время и вымысел здесь уже не пройдет.

В этой связи некоторые фамилии действующих лиц были изменены, хотя по характеру поведения они легко узнаваемы. Изменены фамилия, имя и отчество главного действующего лица – автора очерка. Поэтому повествование ведется в форме от третьего лица. В отдельных фрагментах очерка он выступает как бы в качестве закадрового наблюдателя.

Сразу должен сделать разъяснение следующего свойства. Автор этого произведения никакой не писатель, поэтому просит читателя простить его за наличие профессиональных писательских огрехов, недочетов. Часто бывает так: когда пишешь, есть исторические факты, явления, вспоминаются какие-то события, действия, но должных слов для их описания не хватает. Случается и обратное: слово есть, но оно не стоит обозначаемого предмета. Автор надеется на благосклонность читателя.

ЭР03246

Книга состоит из трех частей. В первой части, озаглавленной «Вызов», излагается тернистый путь вуза от института к университету, университетскому комплексу с вертикальной интеграцией его структурных подразделений. Это период девяностых годов прошлого столетия и самого начала нынешнего века. Это годы распада СССР и экономического коллапса в России. Надо было не только сохранить на востоке страны вековые традиции транспортного образования, но и пойти дальше в его развитии.

Задача была решена благодаря проведению активных действий со стороны ректората вуза, в том числе по направлению интеграции транспортного образования науки и производства.

Вторая часть – публицистический очерк, озаглавленный «Равняясь на мировой опыт». В ней автор описывает первые шаги по вхождению университета в международное академическое сообщество, по изучению мирового опыта высшего образования. Меры ректората по экспорту и импорту образовательных услуг позволили университету не только пополнять методический багаж, поправить свой бюджет, но и занять определенную нишу в мировом образовательном пространстве, и в первую очередь в транспортном образовании стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

Международная интеграция в образовании – это также развитие и углубление процесса академической интернационализации, повышение конкурентоспособности университета в мировом транспортном образовании, доведение качества подготовки специалистов до мирового уровня.

В третьей части книги, озаглавленной «Кластер», поднимаются проблемы так называемой горизонтальной интеграции. Это создание учебно-научно-производственного кластера (консорциума) – объединения учреждений транспортного образования, академической фундаментальной и прикладной науки, транспортных компаний и производств в научном и кадровом обеспечении инвестиционных проектов развития Дальнего Востока, эксплуатации и развитии транспортных средств, транспортной инфраструктуры и транспортных технологий.

Дальневосточный федеральный округ имеет специфические особенности: это – огромная малонаселенная территория, ее географическое положение в стране и Азиатско-Тихоокеанском регионе, суровые природно-климатические условия, богатство природных ресурсов. С учетом того, какая роль отводится ДФО в последнее время в программах социально-экономического развития России, интеграция транспортного образования, науки и транспортного производства в форме научно-образовательного кластера представляется автору одним из важных условий инновационного преобразования региона. Возможности для осуществления таких интеграционных процессов в настоящее время есть. В публикуемом очерке кроме всего прочего имеются конкретные предложения по механизмам их реализации.

ДВГУПС

ЭР03246

***

«Вуз только тогда становится по-настоящему высшим учебным заведением, когда в его стенах зазвучат студенческие голоса. Вот это знаменательное событие – первый набор студентов, по сути – открытие Хабаровского института инженеров железнодорожного транспорта, и состоялось осенью 1939 года… Первые студенты и преподаватели закладывали традиции «железки», которые мы стремимся развивать и приумножать».

Эти слова, написанные двадцать лет назад в статье «Развивать и приумножать все доброе, оставленное нам в наследство» институтской многотиражкой «Экспресс» за номером 1346, принадлежат тогдашнему ректору Виктору Григорьевичу Григоренко.

В 2019 г. исполнилось 80 лет со дня открытия ХабИИЖТа – ныне Дальневосточного государственного университета путей сообщения.

***«ХабИИЖТ – моя судьба. В 1944 г. я окончил институт и не расставался с ним. Я один из немногих, кто с гордостью может сказать: я был в числе первых студентов, мое имя в списках первых выпускников, в книге почета университета»,* – пишет в этом же номере газеты Николай Александрович Рогозин.**

В 2019 г. исполнилось 75 лет со дня первого выпуска инженеров путей сообщения из ХабИИЖТа.

Двум этим юбилейным датам как раз и посвящается книга.

С глубоким уважением к читателю

Иван Нилов.



Выпускники разных поколений: бывший министр путей сообщения, президент ОАО «РЖД» *Г.М. Фадеев*, выпускник 1961 г. (род. 1937), ректор ДВГУПС *Ю.А. Давыдов*, выпускник 1980 г. (род. 1957), директор ИДО ДВГУПС *А.К. Пляскин*, выпускник 2002 г. (род. 1980)

ДВГНБ

ЭР03246

Часть I
В Ы З О В



В девяностые годы прошлого столетия развитие дальневосточного железнодорожного высшего учебного заведения было своеобразным вызовом тому времени, когда в результате распада Советского Союза и социально-экономической политики нового руководства новая Россия погрузилась «во тьму». Несмотря на экономический коллапс в стране, эти годы, как говорится, наперекор «стихии», были периодом самого бурного расцвета вуза. В отличие от многих других высших учебных заведений, темпы роста и развития ХабИИЖТа в этот период были непревзойденными за всю 80-летнюю его историю.

Рост вуза характеризовался увеличением контингента студентов, строительством новых общежитий, вводом в эксплуатацию новых учебных площадей и жилья для сотрудников, строительством баз отдыха. Развитие вуза – инновациями. Среди них: разработка и внедрение новых образовательных программ, в том числе международных, для вновь открытых направлений подготовки и специальностей; утверждение системы многоуровневого образования и ступенчатой подготовки специалистов; внедрение цифровых технологий в учебный процесс и научные исследования; создание новых учебно-научных лабораторий; расширение спектра научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ; открытие диссертационных советов. Причем, многие инновации вуза имели приоритетный характер.

Достаточно сказать, что каждый год последнего десятилетия прошлого века университет за большой вклад в подготовку высококвалифицированных специалистов и научные исследования награждался памятными знаками и почетными дипломами победителя соревнования среди вузов транспортной отрасли.

В эти годы был проведен ряд институциональных реформ, в том числе значительное расширение транспортного образовательного пространства в регионе посредством создания новых периферийных институтов и филиалов.

Апофеозом интеграции, роста и развития вуза в эти годы было преобразование Хабаровского института инженеров железнодорожного транспорта в Дальневосточную государственную академию путей сообщения, а потом академии в Дальневосточный государственный университет путей сообщения.

ЭР03246

1.1. «Априори»

После очередного звонка в Москву ректор Виктор Григорьевич Григоренко пригласил к себе в кабинет первого проректора.

– Плохи дела, Андреич.

– Что-то случилось?

– Надо посоветоваться, как нам выживать. Мы надеялись, что в результате преобразования института в академию будут какие-то подвижки в сторону улучшения финансирования вуза. А что на деле? Вот только что переговорил с начальником нашего Главка МПС Бурносовым. Говорит, преференций не ждите. Будет еще хуже. Берите, говорит, пример с соседей, китайцев. У них, советует, есть хороший опыт: опора на собственные силы.

– Он шутит.

– Какие могут быть шутки?! Из федерального бюджета деньги поступают только на зарплату и стипендию. И то не регулярно, с опозданием на месяц-два. Чтобы удерживать как-то ситуацию, социальную стабильность в коллективе и вовремя выплачивать зарплату, приходится брать кредиты в банке под проценты.

– Я это знаю. Ничего страшного. Будем жить с опозданием.

– Но у нас много и других «дыр». О них-то ты знаешь? Прекращено финансирование строительства жилого дома. А он уже практически построен. Нет денег на продолжение начатого строительства малосемейки для преподавателей и аспирантов. Заложен фундамент под шестое общежитие. Как его строить? За какие «шиши»? А оно нам нужно, как воздух. Надо закрывать и ставить на реконструкцию первое общежитие, готовить его под второй учебный корпус. В этом общежитии уже опасно жить: требуется полная замена подгнивших перекрытий. Куда переселять студентов? Это, так сказать, дела капитального строительства. Все ведь было согласовано, проекты сделаны, финансирование открыто, по всем объектам есть определенный задел. И вот нате-с, пришла директива: денег нет, надейтесь на себя. Как это понимать? Стало быть, мы должны теперь ответить руководству отрасли: «Вам нужны специалисты? Платите. Покупайте. Рынок». Какой-то парадокс: сам произвожу товар, и сам за него плачу… Хорошо, хоть на зарплату и стипендию выделяют средства. Но ведь никуда не денешься от того, что нужно поддерживать еще и учебно-материальную базу, а кое-где и развивать ее… Все рвется по швам, Иван. Что же получилось из этой горбачевской перестройки, чубайсовской приватизации и гайдаровской новой экономической политики? И мы со своим вузом попали в этот котел.

Он не упомянул президента Ельцина, главного действующего лица всех этих событий. Продолжал:

– Страна погружается во мглу. Помнишь, кто-то Ленину говорил эти же слова?.. Только я прошу тебя: разговор – между нами… А ты еще придумал какой-то пакет документов по открытию новых специальностей, каких-то образовательных программ бакалавров, магистров. Зачем это все, спрашивается, в сложившейся ситуации?

ЭР03246

– Я согласен – положение очень тяжелое, но не безнадежное. Жалко, конечно. Столько было потраченных сил на преобразование института в академию. Разработали программу, были надежды на дополнительное финансирование… Но сейчас всем плохо. Надо перестраиваться. В конце 80-х мы же разработали систему хозрасчета. Правда, не довели ее до конца. Помешал распад страны. Там в основе было разумное распределение тех средств, которые нам выделяло государство. Теперь настал другой период: надо зарабатывать самим. Нужен другой хозрасчет, рыночный. Уже хорошо то, что государством гарантируется зарплата и стипендия. Имущество ведь не отнимают? Выкупать его не нужно? Надо правильно им распорядиться. Остальное – образуется.

– Предлагаешь приватизировать академию?

– Не исключено. Посмотрим, как будут развиваться события. Ты же видишь, сколько создается частных учебных заведений. Они растут как грибы. В том числе – в подворотнях. Они не имеют своего имущества, материальной базы, постоянных штатов квалифицированных научно-педагогических кадров. Непонятно, как только они получают лицензии на свою образовательную деятельность?

– Лицензии покупают. Помещения арендуют…

– А у нас все есть. Свое. Вот ты говоришь: зачем нужны новые специальности? Именно сейчас и нужны. Надо расширять свою нишу в образовательном пространстве Дальнего Востока и Забайкалья. Посмотри на карту. Пора серьезно «положить глаз» на Якутию. Или как сейчас ее зовут – Саха. Наряду с освоением БАМа там сейчас большие перспективы развития. Строится АЯМ до столицы Республики. А затем – Камчатка, Магадан, Чукотка, Арктика. Надо выходить и на зарубежный рынок образования Азиатско-Тихоокеанского региона, а там как раз учат бакалавров и магистров. Нам нужен широкий спектр специальностей и направлений подготовки. Пора уже выходить из рамок узкоспециализированного железнодорожного учебного заведения. Академию взяли? Взяли. Наступает время брать новую высоту. Как говорят у железнодорожников, вслед уходящему поезду устанавливается новый маршрут уже другому поезду. Давай будем думать о новом маршруте: от отраслевой академии – к транспортному университету. Поэтому не надо отчаиваться, Виктор Григорьевич.

– Маниловщина. Вернее – «иваниловщина». Ты все шутишь. Я серьезно говорю, и озабочен создавшимся положением.

– Я – тоже серьезно. Я тоже обеспокоен. Не опоздать бы. Поезд может уйти, а мы останемся на перроне. Нужно думать…

– Я об этом думаю каждый день. Не сплю. Выхода пока не нахожу. Складывается впечатление, что в стране наступил какой-то «закон джунглей»… Давай все эти проблемы обсудим на ректорате. Главный вопрос – о выживаемости учебного заведения в сложившейся ситуации. Или лучше так назвать: об экономической безопасности академии. Нужно очень хорошо подготовиться к заседанию ректората. С конкретными предложениями, ответственными лицами за исполнение. Сколько у нас управлений, отделов?! Пусть и они вносят предло-

ДВГУПС

ЭР03246

жения, а не протирают штаны. Ты спустись пока с облаков-то на землю, подумай тоже хорошо, подготовь мероприятия; сначала обсудим с тобой, а потом вынесем проблему на ректорат. Посоветуйся с экономистами наших кафедр. Там есть профессора. Может, помогут. Все-таки они экономическую теорию преподают, а это – основа всяких экономических отношений, преобразований.

– Попробую. Посоветуюсь. Но и ты не отбрасывай то, что я тебе предлагаю. Это все – к тому же, туману, который ты нагоняешь, – экономической безопасности академии. Теперь об экономической теории, кстати, которая не работает, и на которую ты особенно не надейся.

– Это почему же?

– Был такой известный австрийско-американский экономист, философ, социолог Людвик фон Мизес, критиковавший многие положения экономической теории Маркса. Не так давно он умер. Так вот, он считал то, что сегодня преподается в большинстве университетов под маркой экономической теории, на деле является ее отрицанием. Доказательством его слов является экономическая теория, которую нам читали в стране советов, марксистско-ленинская. Экономический базис СССР, построенный на марксизме-ленинизме, не устоял, не удержал страну от развала.

– Причина здесь кроется не столько в экономике, сколько в политике. Экономисты со своей теорией, в том числе и те, что к нам пришли, как раз правы. Сейчас, в нынешней обстановке, может, твой Людвиг не прав. Страна другая, и власть другая.

– Это уже не теория, а скорее ее отрицание, если она зависит от страны и ее власти. В этом случае Людвиг еще более прав.

– Не хочу с тобой спорить. Давай перейдем ближе к «нашим баранам». Что будем делать-то? Как находить выход из создавшегося положения? Надо бы больше советоваться с … людьми.

Виктор Григорьевич, наверное, хотел сказать «с профессорами-экономистами», но передумал.

– Ты имеешь в виду тех, пришедших к нам из других вузов?

– В том числе.

– Своих-то профессоров, докторов экономических наук, мы не имеем. А эти, что пришли к нам из других вузов, экономическое положение которых хуже нашего, и зарплата там ниже, ничего не сделали, чтобы улучшить экономическое положение в своих учебных заведениях. Думаешь, что, работая у нас, они что-то предложат в этом направлении?

– Думаю. С овцы хоть шерсти клок. Они повысили нам остепененность. Теперь академия может создать диссертационный совет и по экономическим наукам. Ты вот опять уводишь меня в сторону. Давай ближе к делу.

– Хорошо. Совет опираться на собственные силы, который дал тебе Бурносов, значит, что нам предоставляется больше прав самостоятельно решать назревшие проблемы. Одновременно повышается ответственность ректората за эти решения. Под лежачий камень, как говорится, вода не бежит... Кстати, у ки-

ЭР03246

тайцев есть и другой постулат: «Гора не кажется неприступной, если смотреть с ее вершины». Надо бы нам немножко подняться самим, не отвлекаясь на ожидание помощи сверху.

– Но как? Какая-то «безнадега».

– Что хочу предложить? Мир ведь не без добрых людей. Я думаю, надо вспомнить о том, что вуз дал образование и путевку в жизнь десяткам тысяч своих питомцев. Многие из них занимают важные руководящие должности на транспорте, в промышленности, в органах власти. Как считаешь, дадут они погибнуть альма-матер?

– Предлагаешь организовать попечительский совет?

– Может быть, и попечительский совет. Но это – долгая песня. Да и в ведомственном вузе, каким является наша академия, это не актуально. Наш учредитель МПС. Железные дороги Дальнего Востока по характеру нашей совместной работы уже являются нашими попечителями. Предлагаю действовать в трех направлениях. Во-первых, чем может помочь министерство? Там у руководства наш выпускник Фадеев, ему, наверное, не должна быть безразличной судьба родного вуза. Во-вторых, что могут для вуза сделать железные дороги региона, руководящий состав и инженерный корпус которых состоит на девяносто процентов из наших выпускников. Все-таки – шефы-попечители. Я понимаю, что им тоже сейчас нелегко. Но транспортный конвейер работает, значит, дороги живут. И, в-третьих, надо серьезно подумать о развитии внебюджетной деятельности вуза как дополнительного источника привлечения денежных средств. Новый закон «Об образовании» нам такое право дает. Другими словами, необходимо найти пути многоканального и достаточного финансирования.

Виктор Григорьевич, подумав, проговорил:

– К сожалению, нет достаточной законодательной базы.

– В нынешней неразберихе это, может быть, для нас даже лучше. Давай будем ссылаться на советские законы.

– Какие?

– Можно, например, вспомнить постановление Правительства СССР «О мерах по коренному улучшению качества подготовки и использования специалистов с высшим образованием в народном хозяйстве», вышедшее после известного Пленума ЦК КПСС о перестройке и демократии, с которого и начался весь «сыр-бор» в стране. Оно, по-моему, не отменено.

– Ну и что там записано в этом постановлении?

– Если мне память не изменяет, там установлено, что министерства и ведомства отраслей материального производства возмещают часть затрат на обучение студентов, связанных с обеспечением требуемого качества подготовки специалистов, из централизованных фондов и резервов министерств и ведомств. А предприятия и организации компенсируют министерствам и ведомствам эти средства из фонда развития производства, науки и техники. Размеры отчислений определяются на основе норматива частичного возмещения затрат

ДВГУПС

ЭР03246

на подготовку одного специалиста и лимитов ежегодного направления министерствам и ведомствам молодых специалистов. Там, по-моему, были названы и ориентировочные суммы компенсации.

– Что-то вспоминаю. Мы же обсуждали это постановление на ученом совете.

– Правильно. Совет Министров даже рекомендовал, куда могут быть направлены эти средства. Отчисляемые средства используются в качестве источника финансирования капитальных вложений на строительство и реконструкцию объектов высшей школы, на приобретение оборудования, приборов, средств вычислительной техники.

– Что как раз нам и нужно. Хорошо. Я согласен с тобой. Постараюсь в самое ближайшее время, дай мне день-два, переговорить и с Геннадием Матвеевичем, и с начальниками дорог…Тебе даю срок на подготовку оперативного совещания ректората по этим делам – неделю. Надо будет подготовить проекты решения ректората и приказа ректора. Повторяю – сформулировать повестку надо будет все же так: «Об экономической безопасности академии». И туман я здесь не нагоняю.

– У нас еще запланировано заседание ученого совета на тему «О задачах коллектива, вытекающих из постановления Правительства о преобразовании института в академию» с моим докладом.

– Вот и хорошо, мероприятия об экономической выживаемости могут органически войти в решение ученого совета. Значительно расширится число участников решения проблемы…

– Имей в виду, что на следующей неделе начинает работу комиссия по распределению выпускников. Будут руководители кадровых служб во главе с заместителями начальников железных дорог, – заметил Сергеев. – Складывается сложная ситуация. Запросы у железных дорог на специалистов солидные. А вот предварительное распределение на факультетах показывает, что выпускники с нежеланием воспринимают предлагаемые места работы на линии.

– О каком распределении ты говоришь? По новому Федеральному закону «Об образовании» оно потеряло смысл. Нарушаются права человека на свободный выбор. Работа нашей комиссии будет носить формальный характер.

– Давай назовем ее по-другому. Например, комиссия по трудоустройству выпускников. Звучит? А суть одна: добровольное распределение и забота о трудоустройстве в соответствии с полученной в академии специальностью. Будет даже более гуманно и не противоречить закону. Да и у нас среди выпускников немало целевиков. Может быть, нам попробовать их продавать?

– Это тебе товар, что ли?

– Интеллектуальная продукция. Мы входим в рынок, все-таки.

– Кто их будет покупать при выпуске?

– Работодатель...

– Работодатель со студентом может договориться до выпуска. А после выпуска бесплатно получить уже готового специалиста. Специалист, получив диплом, сам к нему придет. Вопрос, как ты думаешь, не так прост.

ЭР03246

Ректор задумался, потом сказал:

– Теперь – о комиссии. Я предлагаю придать особое значение работе комиссии по распределению и трудоустройству. Пусть теперь она так и звучит. Все-таки мы предъявляем заказчику свою «продукцию». Представителем МПС вновь, как и в прошлом году, назначен заместитель начальника Дальневосточной железной дороги Ю.Н. Дегтярев. Ты свяжись с Юрием Никитичем и согласуй порядок работы комиссии. По окончанию ее работы подведем итоги на расширенном совещании с привлечением всего ректората, деканов факультетов, заведующих выпускающими кафедрами. А может быть, проведем расширенное заседание ученого совета с повесткой «Об итогах распределения и трудоустройства выпускников»? Пусть кадровики управлений железных дорог пригласят на него руководителей профильных служб. Там и поднимем вопросы дальнейшего взаимодействия академии и железных дорог региона в новых условиях, в том числе и вопросы выживаемости вуза. Надо продвигать контрактную систему на подготовку специалистов. Контракт – это и экономический документ. Он должен иметь взаимную выгоду. Давай внесем туда изменения. Все-таки мы в отрасли являемся инициаторами целевой контрактной подготовки специалистов. И деньги по контракту надо брать за каждый учебный год перед его началом. Может быть, как-то привязать сюда и твою Ассоциацию? Как ты считаешь?

– Почему вдруг – мою Ассоциацию? Это будет добровольный союз равноправных учреждений образования Дальнего Востока и Забайкалья, подведомственных Министерству путей сообщения.

– Ты же ее рожаешь. Не придирайся к словам. Скажи, поддерживаешь мое предложение?

– Поддерживаю. Раз уж ты затронул Ассоциацию, то полезно будет на распределение выпускников пригласить и руководителей отделов учебных заведений железных дорог. Параллельно я проведу здесь учредительное собрание Ассоциации.

– Хорошо. Прошу тебя, займись, пожалуйста, подготовкой всех этих вопросов.

– Под Вашим руководством, Виктор Григорьевич, мы взяли неплохой старт. Вуз, как говорится, стал набирать обороты. Он действует как бы в альтернативу процессам, происходящим в стране. Что мы видим? Распался Союз. Превалируют какие-то центробежные силы. Рушится экономика страны. А наш институт на этом фоне сделал рывок вперед и вверх: стал отраслевой академией. Благодаря чему? Внутренней консолидации. Концентрации сил коллектива на решении конкретных вопросов развития. Благодаря центростремительным, а не центробежным силам, в результате интеграции образования, науки и производства. Стало быть, несмотря на ситуацию, сложившуюся в стране и в системе высшего образования, интеграционные процессы во всей научно-образовательной деятельности нашего вуза априори. И пусть это будет одним из основных наших трендов в альтернативу складывающимся тенденциям.

– Действуй. Только советуйся со мной, ректоратом, деканами, ученым советом. Все твои идеи должны быть понятны людям, должны найти поддержку в коллективе вуза. И выражайся, пожалуйста, простым, доступным людям, рус-

ЭР03246

ским языком. – Ректор посмотрел на своего первого заместителя, затем с иронией тихо произнес:

– «Тренд». «Априори».

«Что он вкладывает в эти слова? – подумал он. – Наверное, что-то, связанное с интеграцией».

И не ошибся.

***

С распадом СССР транспорт страны, в том числе железные дороги, оказался в очень тяжелом положении.

Хотя к концу 80-х – началу 90-х гг. развитие железнодорожного транспорта СССР и носило экстенсивный характер, тем не менее, в этот период был достигнут рекордный объем грузовых перевозок – свыше четырех миллиардов тонн грузов в год, что определяло половину мирового грузооборота. И это при 11 процентах протяженности железных дорог страны от мировой сети. За послевоенные сорок лет при росте протяженности стальных магистралей СССР на 30 процентов объемы перевозок выросли более чем в десять раз. Достигнута полная социальная доступность железных дорог, обеспечение железнодорожным сообщением населения независимо от рентабельности пассажирских перевозок. Незыблемыми были фундаментальные социальные основы: строительство жилья, образование, здравоохранение, сфера отдыха и курортного лечения.

Подготовка специалистов поддерживалась на высоком отраслевом уровне и находилась под опекой МПС. По уровню учебно-материальной базы, составу научно-педагогических работников, качеству подготовки специалистов высшие и средние профессиональные учебные заведения отрасли были одними их лучших в стране. Министерство путей сообщения обеспечивало свои учебные заведения дополнительным устойчивым финансированием на развитие.

Все поменялось в 90-е гг. Резкий обвал в экономике и глобальные изменения, произошедшие на территории российской части бывшего Советского Союза, сказались на работе железных дорог. В этот период произошел обвальный спад всех показателей железнодорожного транспорта России. В два с половиной раза снизилось отправление грузов, четырехкратно уменьшился грузооборот, двукратно пассажирооборот, в два раза снизилась производительность труда. Не было ввода в строй новых линий. Упала среднесуточная производительность грузового вагона. Массово списывались и сдавались на металлолом вагоны, локомотивы, рельсы.

Винить здесь отрасль особо нельзя. Это была вынужденная (для транспорта, можно сказать, форс-мажорная) ситуация. Сократилось производство товаров. Следовательно, резко снизились объемы перевозок. Упала доходность и рентабельность транспорта, в том числе железнодорожного.

И, тем не менее, в лихие 90-е гг. управление железными дорогами, в отличие от других видов транспорта, осталось в руках государства, что помогло железнодорожному транспорту удержаться от полного развала и деградации. Этому спо-

ЭР03246

собствовали глубокие исторические традиции российских железных дорог, их огромная экономическая и социально-стратегическая востребованность, сохранившаяся организованность, дисциплина и профессионализм работников.

Вот как пишет в своей книге, посвященной истории железных дорог России, А. Вульфов: «В 1992–1999 гг. железные дороги, что называется, держались до последнего. Опорой были: сохранившийся государственный характер собственности, единство системы управления и централизованное руководство отраслью, которое возглавлял опытный железнодорожник и патриотически-настроенный человек – министр путей сообщения Г.М. Фадеев. Обвальный четырехкратный спад объема грузовых и двукратный спад пассажирских перевозок не повлек за собой катастрофы железных дорог, глобальной потери специалистов».

В сложившейся обстановке государство в лице его исполнительного органа – Комитета по высшему образованию – уже не могло, как прежде, уделять должное внимание высшим учебным заведениям. В вузах на какое-то время пропало финансирование из федерального бюджета. Потом оно восстановилось частично, и то только на зарплату и стипендию, к тому же не регулярно. В коллективах учебных заведений создавалась социальная напряженность. В этих условиях Министерство путей сообщения, заботясь о кадровом потенциале железных дорог и его развитии, все же находило возможности поддержки своих учебных заведений всех уровней: общеобразовательной школы, профессиональных учебных заведений – профтехучилищ, дорожных технических школ, техникумов, институтов. Основную долю нагрузки несли железные дороги. Для Хабаровского института инженеров железнодорожного транспорта это были Дальневосточная, Забайкальская, Байкало-Амурская и Сахалинская железные дороги.

***

После известного январского (1987 г.) Пленума ЦК КПСС «О перестройке и кадровой политике партии» в стране был взят курс на демократизацию общества. В марте этого же года вышло постановление Правительства СССР «О мерах по коренному улучшению качества подготовки и использования специалистов с высшим образованием в народном хозяйстве», в котором расширялись права и автономия вузов, закреплялась выборность ректоров высших учебных заведений. В.Г. Григоренко был одним из первых ректоров, избранных на альтернативной основе.

Нововведения тогда с пониманием были встречены вузовской общественностью. Выбирая, например, руководителя из своей среды, коллектив как бы тоже имел право голоса решать, каким образом должен развиваться вуз и кто будет вести его по избранному пути развития.

Известно, что качество образования и развития вуза зависят от ректора и управленческой команды. Не секрет, что у нас, зачастую, многие управленческие команды инертны при принятии решений. Боятся рисковать, пытаются все свои ответственные решения согласовывать с министерством. Но в условиях

ЭР03246

неопределенности, тем более в период перестройки, надо быть немного авантюристом, действовать с инициативой и уметь брать риск на себя. Иначе всегда будешь опаздывать, и плестись в хвосте.

И коллектив ХабИИЖТа в выборе ректора не ошибся.

Институт, несмотря на развал СССР и экономическую разруху девяностых годов, кризис начала двухтысячных, последовательно развивался. Почему в эти годы вуз превратился в один из крупнейших университетов транспортной отрасли, стал инновационным по содержанию и одним из лучших на Дальнем Востоке по сравнительным показателям? Потому что вокруг ректора сложилась высокопрофессиональная команда компетентных проректоров, деканов факультетов, заведующих кафедрами, руководителей других структурных подразделений, которая давала ректорату возможность стратегически мыслить, планировать и действовать. Своей внутренней и внешней интеграционной политикой ректорат обеспечивал интенсивную динамику развития вуза через эффективное использование высокого потенциала его научно-педагогических кадров. Ректор, избранный на альтернативной основе, сумел объединить вокруг себя и своих оппонентов по выборам, интегрировать лучшие идеи их предвыборных программ со своей программой.

Естественно, обновленный ректорат приступил к работе не на пустом месте. Институт в отрасли и регионе был на относительно высоком счету. И, тем не менее, ректорату в складывающейся обстановке надо было найти ответ на следующие три вопроса.

Во-первых, от чего необходимо было отказаться? В свете принятого в стране курса на демократизацию общества следовало избавиться от директивно-распорядительных методов управления и чрезмерной централизации; от равнодушия к интересам педагогической общественности и пренебрежения гуманистическим и культурологическим направлениям деятельности; от догматизма педагогов и чрезмерной дифференциации образовательных программ.

Во-вторых, что необходимо было сохранить? Как-то:

– фундаментальность и научность образования, его практическую направленность;

– научный потенциал и научные школы;

– курс на компьютеризацию;

– систему тесных творческих отношений с железными дорогами на основе интеграции образования, науки и производства;

– систему поддержки студенческих инициатив, достижений в области студенческого научного и художественного творчества, спорта, студенческих трудовых отрядов.

Третий вопрос. Он, конечно, главный: что необходимо ввести нового? На первом же заседании ректората в результате «мозгового штурма» был одобрен и принят широкий спектр предложений. Среди них:

– создание организационно-экономических механизмов саморазвития вуза;

ЭР03246

– обеспечение крепких творческих связей с производством, предприятиями транспорта, территориальными органами власти;

– создание интегрированного образовательного пространства транспорта в Дальневосточном регионе;

– внедрение системы формирования студенческого коллектива на основе кадрового заказа, контрактной (целевой) подготовки, и преимущественно с места жительства и будущей работы специалистов;

– создание действенной внутривузовской системы повышения научной и педагогической квалификации преподавательского состава;

– обеспечение своего присутствия на мировом рынке образовательных услуг, содействие международной интеграции транспортного образования в Азиатско-Тихоокеанском регионе;

– введение непрерывного образования как системы многообразных и преемственных образовательных программ и технологий;

– расширение спектра образовательных программ и выход за пределы сугубо транспортного образования;

– проведение институциональных преобразований, как в головном вузе, так и на его периферии; создание на базе периферийных подразделений академии региональных учебно-научных центров, интегрированных с отраслевой наукой и производством;

– модернизация учебно-лабораторной базы на основе новейших достижений науки и техники;

– повышение уровня социальных условий для обеспечения творческой работы сотрудников и студентов.

Новых, амбициозных идей, конечно, было много. И все они были подчинены общей цели: сформировать, укрепить и расширить на базе железнодорожного института транспортное образовательное пространство на территории к востоку от Байкала до Тихого океана и к северу от границ с КНР, Кореей и Японией до Арктики. На какой основе? Априори на основе интеграционных процессов, интеграции в самом широком смысле этого слова. Как то:

– интеграция образовательных программ и образовательных технологий различного уровня (среднего общего, начального, среднего профессионального, высшего), ориентация их на подготовку специалистов для транспортной отрасли северо-восточной и дальневосточной российской территории; обеспечение преемственности образовательных программ, организация «безотходной» подготовки специалистов для транспорта;

– интеграция образования и науки; включение в образовательные программы достижений вузовской науки;

– интеграция образования и производства; соединение теории и практики; подготовка специалистов, способных решать задачи развивающейся транспортной отрасли региона в экстремальных природно-климатических условиях;

ДВГНБ

ЭР03246

– интеграция вузовской науки и производства; совместные исследования и внедрение достижений фундаментальной и прикладной науки в области транспорта, в том числе в экстремальных природно-климатических условиях;

– международная интеграция транспортного образования на основе развития академических обменов, разработки и внедрения международных образовательных программ, совместных научных исследований и опытно-конструкторских работ;

– интеграция в области институциональных преобразований и создание в регионе вертикально интегрированного транспортного образовательного комплекса;

– горизонтальная интеграция учебно-научных учреждений региона транспортной направленности в научно-образовательный союз на ассоциативной основе;

– создание на территории на основе интеграции образования, науки и производства транспортного научно-образовательного кластера;

– интеграция вуза в международную систему транспортного образования стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

Предстояла трудная, разноплановая, но, в то же время, целеустремленная, интересная творческая работа.

Одно дело – сформулировать задачи. Но надо еще определить механизмы для их решения. Их обновленный ректорат тоже принял, основываясь на коллективный разум.

Ключевыми механизмами были следующие.

- Максимально широкое привлечение работников вуза к решению жизненно важных для коллектива вопросов.
- На основе организации информационных потоков, наглядная демонстрация того, что является главным для института, и что делается на этот счет. Было принято решение проводить ежегодные отчеты руководителей вуза перед коллективом по трем направлениям: учебно-методической – по итогам учебного года (отчитывался проректор по учебной работе); научно-исследовательской (отчитывался проректор по научной работе); финансово-хозяйственной (отчитывался ректор). Такие же отчеты – и в учебно-научных подразделениях (на факультетах, кафедрах и др.). При этом на основе анализа обсуждаются предложения «как сделать», а не причины – «почему нельзя».
- Достижение максимальной открытости вертикальных управленческих структур и взаимопонимания в коллективе на основе корпоративной культуры отношений. «Говори, что думаешь, а не то, что положено».
- Внедрение системы поощрений, в том числе поощрений по критериям вклада в развитие транспортного образования, транспортного учебного заведения. Достигнутый успех получит вознаграждение; добросовестность и стабильность – признание соответствия менталитету и культуре высшего учебного заведения.
- Восприятие и воспроизводство нравственных ценностей в студенческой среде и коллективе в целом. «Человек человеку – друг, товарищ и брат».

ЭР03246

• Установление крепких творческих связей с производством, Министерством путей сообщения и предприятиями транспорта, территориальными органами власти, личных контактов с их руководителями. «Вуз – для производства и общества, он обеспечивает воспроизводство и развитие кадрового потенциала».

Первое серьезное испытание новый ректорат выдержал при проведении мероприятий, посвященных пятидесятилетнему юбилею со дня открытия института. Это было в ноябре 1989 г. Торжественные мероприятия проходили в стенах института и краевого театра музыкальной комедии с широким участием общественности, представителей всех вузов отрасли, многих железных дорог, органов советской и партийной власти. Присутствовали выпускники ХабИИЖТА, в том числе первый заместитель Министра путей сообщения Г.М. Фадеев, первый секретарь крайкома КПСС В.С. Пастернак, секретари крайкома партии В.Г. Неупокоев, В.А. Богданов, Г.С. Боровик, первый секретарь Хабаровского горкома КПСС Б.Н. Суслов, председатель горисполкома А.Н. Соколов, начальники железных дорог Куйбышевской Э.С. Поддавашкин, Красноярской В.П. Бабенко, Забайкальской А.И. Довгялло, Байкало-Амурской С.М. Бабаев. Руководители всех двенадцати отделений Дальневосточной, Забайкальской и Байкало-Амурской железных дорог были тоже выпускниками института и участвовали в торжествах. Мероприятия прошли на высоком уровне. Ректорат нашел возможность использовать участие в юбилейных мероприятиях руководителей железных дорог и региональных администраций в решении многих вопросов оказания действенной помощи институту.

Утвержденная ректором программа по развитию института на первые пять лет выборного срока 1989–1994 гг. была выполнена успешно. Вот ее основные итоги.

Была разработана и внедрена трёхуровневая система управления качеством учебного процесса, заинтересовавшая педагогическую общественность всех отраслевых вузов.

Впервые среди транспортных учебных заведений введена контрактная (целевая) подготовка студентов для железных дорог региона, разработана и внедрена система формирования студенческого коллектива с места жительства и будущей работы специалистов. В институте открыт Лицей (первый в отрасли), в большинстве линейных железнодорожных школ были открыты инженерные классы.

На волне государственной «перестройки» в подразделениях института начала внедряться система внутривузовского хозяйственного расчета.

Институт первым в отрасли приступил к апробации первого поколения Государственных образовательных стандартов. Значительно был расширен спектр специальностей. ХабИИЖТ первым из отраслевых вузов начал лицензирование бакалаврской и магистерской подготовки, тем самым обеспечив развитие системы непрерывного многоуровневого образования, а также выход на международный уровень.

Активно начала действовать Ассоциация учебных заведений железнодорожного транспорта на Востоке России – прообраз нынешнего университетского комплекса. И тоже единственная такого рода ассоциация в отрасли на тот период.

ЭР03246

Институт сделал первый шаг в международную образовательную среду. Это был экспорт образовательных услуг в Китайскую Народную Республику.

Произошли значительные изменения в области научных исследований и повышения научно-педагогической квалификации преподавателей. Расширилась тематика исследований, увеличился объем НИР и ОКР. Вырос научный потенциал сотрудников.

Нужно отдать должное начальникам железных дорог региона того периода, поддержавшим прогрессивные начинания института: Дальневосточной – Анатолию Петровичу Иванову, Забайкальской – Александру Ивановичу Довгялло, Байкало-Амурской – Салману Магомедрасуловичу Бабаеву, Сахалинской – Анатолию Борисовичу Васильеву.

Неоценимый вклад в реализацию инноваций в области интеграции транспортного образования и транспортного производства внес заместитель начальника Дальневосточной железной дороги Юрий Никитич Дегтярев. В то время в ХабИИЖТе совместно с кадровыми службами железных дорог региона были разработаны системы, обеспечивающие доступность высшего образования для молодежи с линии. Главные из них: контрактная (целевая) подготовка специалистов; формирование студенческой молодежи с места жительства и будущей работы специалистов; довузовская подготовка молодежи с линейных станций путем организации лицеев и специальных инженерных классов в средних общеобразовательных школах,

Ю.Н. Дегтярев активно содействовал внедрению на дороге этих начинаний.

Под его руководством как представителя Министерства путей сообщения четко действовала стройная система трудоустройства и распределения выпускников. Этот опыт был достоянием и других железных дорог региона.

В решении вопросов интеграции вузовской науки и транспортного производства решающую роль играл главный инженер Дальневосточной железной дороги Владимир Антонович Крапивный. Он совместно с вузом создал совет главных инженеров железных дорог Сибири и Дальнего Востока для решения вопросов продвижения результатов научных исследований в практику работы железных дорог.

Интеграция образования, науки и транспортного производства на полигоне железных дорог Дальнего Востока и Забайкалья значительно повысила авторитет института среди транспортных вузов страны.

При государственной аттестации института в конце 1992 г., члены комиссии, учитывая достижения вуза, пришли к беспрецедентному решению. Они записали в заключительном акте, что вуз вышел за рамки института, став подлинным научно-методическим центром отрасли на Дальнем Востоке России. Институт заслуживает присвоения ему статуса академии, как соответствующего уровню и результатам его деятельности. В этой связи от имени государственной аттестационной комиссии было высказано предложение «просить Министерство науки, высшей школы и технической политики России и МПС рассмотреть вопрос об

ДВГУПС

ЭР03246

открытии дополнительного финансирования и выделении фондов ХабИИЖТу в соответствии с комплексной программой его развития».

Ректорат проявил в этом вопросе оперативность. Как говорится, «по горячим следам» были подготовлены все необходимые документы и представлены в Минвуз. Мы согласовали с Г.М. Фадеевым, который к тому времени был уже Министром путей сообщения, и название вуза в результате преобразования: «Дальневосточная государственная академия путей сообщения».

И в этом вопросе мы были впереди всех вузов железнодорожного транспорта. Многие чиновники отраслевого образования в МПС были недовольны такой инициативой ХабИИЖТа и выступали против переименования дальневосточного института хотя бы до тех пор, пока будут готовы к аналогичным преобразованиям головные вузы МПС. Но, тем не менее, состоялось известное Постановление Правительства Российской Федерации: в марте 1993 г. Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта был переименован в Дальневосточную государственную академию путей сообщения.

***

К концу рабочего времени в кабинет к Сергееву зашел ректор.

– Докладываю: я выполнил твое вчерашнее поручение.

Сергеев заметил в поведении Виктора Григорьевича приподнятое настроение, значительно отличавшееся от того чувства безысходности, которое имело место в их предыдущем разговоре по вопросу экономической безопасности академии.

– Я тебе поручений не давал, – сказал Сергеев, – и не могу их тебе давать. Могу только просить и предлагать.

– Ни скажи... Твои просьбы выглядели как поручения.

– Я говорил, что наше положение трудное, но не безнадежное.

– И что ты можешь сейчас предложить?

– Ты же дал мне недельный срок, чтобы проблему обсудить на ректорате...

– Но прежде посоветовавшись со мной, – напомнил ректор.

– Хотя срок еще не прошел, кое-что могу предложить. Во-первых, необходимо увеличить доходы от образовательной деятельности...

– Эта статья никогда не приносила доход.

– Теперь пусть приносит.

– Каким образом?

– В современных условиях не следует биться за госзаказ.

– ?

– Он не обеспечивается финансированием из федерального бюджета. Надо его сравнять с объемом целевого приема по контрактам. В договорах предусмотреть компенсацию до уровня окупаемости хотя бы той части средств, которая недофинансируется из госбюджета. Это – первое. Далее…

– Подожди. Как это – не бороться за госзаказ? Ты что-то говоришь не то, Андреич.

ЭР03246

– Почему не то? Как раз то. Посуди сам. Советский Союз создал систему высшего образования на уровне мировых стандартов и поддерживал ее более-менее на этом уровне до самой своей смерти в 1991 г. Почему в то время у государства была большая потребность в специалистах? Потому что в СССР на протяжении всего периода его существования экономика страны бурно развивалась. Создавались новые производства, внедрялись новые технологии. Теперь, с распадом Союза, экономика России враз рухнула. Наступил какой-то экономический коллапс. Остановилось производство. Нечего стало возить. Все показатели железнодорожного транспорта пошли резко вниз. Вот ты часто мне напоминаешь, что ты государственный муж. Пойми, что в создавшихся условиях в бюджете страны нет денег. Где их взять, если стоит производство? Да и вообще скажу, что государство должно финансировать то образование, которое обеспечивает реальную экономическую и технологическую безопасность страны и развитие перспективных отраслей экономики. А остальные пусть учатся за деньги...

– Стоп! Уймись, пока. Экономика страны, я думаю, быстро наладится. А железнодорожный транспорт тебе – это какая отрасль? Государственная. Как раз он и обеспечивает, как ты говоришь, «реальную экономическую и технологическую безопасность страны и развитие перспективных отраслей экономики»...

– А я разве против государственного заказа на специалистов для железнодорожного транспорта? Я предлагаю только включить этот заказ в рамки целевого приема и дотировать финансирование госзаказа до уровня окупаемости железными дорогами как заказчиками кадров, то есть, по-современному – работодателями.

– Здесь ты в чем-то и прав. В платном образовании, в принципе, ничего плохого нет. Закон теперь это разрешает. Но нам, людям из СССР, как-то не укладывается в сознание образование за деньги. Коммерциализация образования в высшем учебном заведении может обратиться в вопиющую социальную несправедливость. Опять же вопрос о доступности высшего образования. Да и как это скажется на качестве?

– Поступление в вуз по госзаказу или целевому договору доступно будет каждому. Пусть это тебя не беспокоит. Коммерциализация на качестве в государственном вузе, думаю, особо не скажется. А вот в частном вузе – другое дело. Об этом пусть думает Рособрнадзор.

– Да, – ректор вздохнул, – в России образование превращается в несложный и не требующий больших капиталовложений бизнес, который неплохо себя чувствует в частных учебных заведениях. Многие люди готовы заплатить за диплом о высшем образовании.

– Давай вернемся теперь к нашему госзаказу. Возникает вопрос. Если законом образование предусматривается и как коммерческая услуга, которую мы можем продавать за вполне приличные деньги, то причем тут государство? Почему государственный бюджет должен оплачивать наше содержание в части подготовки специалистов по коммерческим договорам? Особенно это касается отраслевых вузов. Подготовка специалистов для железнодорожного транспорта

ЭР03246

должна в первую очередь беспокоить государство, железные дороги, Министерство путей сообщения. Железные дороги должны доплачивать к госбюджету. Они должны компенсировать нам расходы на подготовку специалистов, не оплаченные федеральным бюджетом...

– За что? – перебил Сергеева ректор. – Как это обосновать?

– Пусть это будет доплата за подготовку специалистов по дополнительным программам, назовем их как отраслевая или региональная составляющая...

– Подготовка по учебному плану оплачивается госбюджетом...

– В учебном плане не все можно предусмотреть.

– Например?

– Строительство, содержание и эксплуатация транспортных средств и инфраструктуры в экстремальных природно-климатических условиях Дальнего Востока. Включение в образовательные программы последних достижений науки и техники, в том числе результатов прикладных научных исследований, проводимых учеными нашей академии. Освоение, например, рабочей профессии. Перечень тем могу продолжать.

– Не надо. Что ты хотел предложить еще?

– А вот всех остальных, желающих получить высшее образование по специальностям, не включенным в госзаказ по номенклатуре или по количеству, нужно переводить на платную систему обучения. И если количество бюджетных мест за счет этих специальностей уменьшится пусть даже наполовину, бюджет вуза от этого не пострадает, даже преумножится. Необходимо, Виктор Григорьевич, расширить подготовку специалистов по так называемому внебюджету с полной компенсацией затрат, то есть, по самоокупаемости и плюс двадцать пять процентов на развитие. Довести «внебюджетный» прием по количеству до «бюджетного». Площади вуза позволяют это сделать. Процентов десять-пятнадцать мест от общего приема выделить для китайцев. Они к нам «стучатся». Уже в этом году надо ехать к ним и заключать договора и с сентября начинать занятия. Уже эти мероприятия позволят удвоить бюджет университета. Да и вообще надо развивать платный сектор образовательных услуг. Дать право это делать кафедрам на условиях предпринимательства. Я ведь не зря говорил, что надо расширять спектр образовательных программ, в том числе бакалавров, специалистов, магистров, да и не только по системе высшего образования. Надо полнее использовать предоставленное право делать это в заявительном порядке...

– Как это?

– Лицензия на подготовку бакалавра может быть выдана, если есть по соответствующему направлению право подготовки дипломированного специалиста. Лицензия на подготовку магистра может быть выдана, если по соответствующей научной специальности есть аспирантура. То же самое относится к специальностям по уровню ниже высшего.

– Понятно.

ДВГНБ

ЭР03246

– Надо изучить возможность сдачи в аренду помещений академии негосударственным коммерческим вузам, которые множатся сейчас как грибы после дождя, для ведения образовательной деятельности во вторую смену или в вечернее время, и брать с них немалые деньги. Есть и другие предложения по предпринимательской деятельности академии в области науки, проектно-конструкторской работы, создания малых предприятий. Не исключено, что в академии придется создавать коммерческие подразделения. Академия теперь может стать не только научно-образовательным и воспитательным учреждением, но и коммерческой, предпринимательской организацией. Надо об этом сейчас говорить? Или дашь возможность все предложения изложить в письменном виде.

– Как хочешь, так и излагай. Но я вижу, что основа для серьезного разговора на ректорате или ученом совете уже есть…

– Сегодня, в непростых экономических условиях необходимо максимальное сближение образования с производством, с практикой, с реальной жизнью…

– Вот как раз об этом я и хотел сказать, – перебил Сергеева ректор. – Конечно, такая связь с производством, с железными дорогами просто необходима. Ты прав: сейчас, как никогда, важно налаживать прямые тесные контакты с будущими работодателями наших выпускников. Ты мне своими предложениями добавляешь оптимизма. Напомни теперь, пожалуйста, какие у тебя ко мне были поручения? Или, как ты говоришь, просьбы?

– Поклониться начальству, нашим выпускникам, теперь так называемым работодателям, – с иронией заметил проректор, – не оставить на произвол судьбы свою альма-матер.

– Так вот, я и хочу доложить первому проректору, что я выполнил его поручение...

– Просьбу, – поправил ректора Сергеев.

– Считай – просьбу. Я же говорил как-то, что проректор главнее ректора, потому что он – «про», – с определенной долей шутки сказал Виктор Григорьевич. – Итак, докладываю: вчера поздно вечером, когда я был уже дома, разговаривал по телефону с министром Геннадием Матвеевичем Фадеевым. Он, выслушав меня внимательно, обещал всестороннюю помощь в обновлении, укреплении и развитии учебно-материальной базы своей альма-матер, оснащении ее лабораторий современным оборудованием по всем железнодорожным специальностям, чтобы с учетом перспектив развития железных дорог Дальнего Востока академия в полной мере соответствовала своему статусу как научно-методического центра отрасли в регионе.

– Это уже хорошо, даже здорово. Давай зачетную книжку, поставлю тебе зачет, – пошутил Сергеев.

– Ты бы лучше послал водителя в магазин… Хотя не надо. Соедини меня с моей приемной.

После того как соединение было сделано, ректор дал поручение своей помощнице:

ДВГНБ

ЭР03246

– Закажи нам чего-нибудь закусить в столовой, мы с Первым сегодня задержимся на работе.

Потом посмотрел на Сергеева и сказал:

– Там у меня и поставишь зачет. Я тебе еще не все сказал: это только начало. По моему разговору с министром нам надо срочно подготовить письмо, изложив в нем потребности академии в развитии учебно-материальной базы. Заявку сделать по-крупному. Мелочиться не надо. Нам требуется новое большое общежитие, чтобы реконструировать под учебный корпус общежитие номер один. Это – мечта моих предшественников и учителей Валентина Иосифовича Дмитренко и Артура Григорьевича Тиличенко. Мы в два раза увеличим учебные площади. Вот тогда в полной мере может быть реализовано твое предложение по увеличению контингента студентов, в том числе иностранных, на внебюджетной основе. Да и главный корпус требует реконструкции. На что уже похожи окна, двери, полы, крыша, внешний вид стен? Главный корпус «железки» был и должен быть красивейшим зданием города, привлекательным для молодежи. Вот мы решили резко повысить «остепененность» профессорско-преподавательского состава. Сами можем готовить кандидатов и докторов наук. Создаем диссертационные советы. А где будут жить молодые специалисты? Надо срочно строить «малосемейку». Жилой многоквартирный дом не потянуть. Да и денег на него никто не даст. А вот на дом с малосемейными квартирами под видом общежития деньги у министра попросить можно.

– Ты говоришь о капстроительстве. Но у нас стареет учебно-лабораторная база. Современный вычислительный центр мы создали. Надо идти дальше. Компьютеризация учебного процесса должна быть содержанием работы кафедр. Нужны современные персональные ЭВМ, компьютерные классы. Техника учебных лабораторий по железнодорожным специальностям устаревает и отстает от сегодняшнего уровня предприятий железных дорог.

– Министр на этот фактор обратил особое внимание и обещал нам помочь. Надо подумать и включить в заявку технику и оборудование, но тоже по-крупному и обязательно перспективное.

– Например?

– Я бы предложил заказать образцы современного подвижного состава: электровоз, тепловоз, вагоны. Мы бы могли создать действующий учебный полигон с верхним строением железнодорожного пути, подвижным составом, контактной сетью, средствами управления, автоматики, телемеханики и связи, техникой неразрушающих методов контроля…

– Ну, у тебя и аппетиты. Кто ж тебе даст новый локомотив?

– Сейчас как раз и могут дать. На фоне спада производства в стране и снижения потребности в перевозках высвобождается подвижной состав. «Лишние» вагоны, рельсы, локомотивы списывают и сдают в металлолом. Почему бы при этом не одарить учебные заведения. В общем, давай готовить аргументированное письмо министру с нашими потребностями, указав в нем, что они происте-

ЭР03246

кают из программы дальнейшего развития академии и преобразования ее на Дальнем Востоке в отраслевой научно-образовательный центр.

– В университет путей сообщения, – поправил Сергеев.

– А ты все гнешь свое. Не дотягиваем.

– Дотянем, если МПС поможет.

– Теперь слушай дальше. С министром я разговаривал вчера. А сегодня я переговорил со всеми начальниками железных дорог региона. Докладываю: все поняли мою озабоченность и выразили готовность оказывать академии всестороннюю помощь, в том числе в части оплаты расходов, не покрываемых госбюджетом. Правда, я им изложил позицию министра путей сообщения в этом вопросе. Лед тронулся.

Ректор, довольный результатами переговоров с руководителями дорог, потер руки и спросил:

– О каких суммах компенсации может идти речь?

– Примерно в пределах двадцати тысяч рублей в год за одного специалиста, если иметь в виду, что себестоимость составляет сорок тысяч рублей.

– Я, кстати, так и сказал, что бюджет оплачивает только половину себестоимости. Но здесь, дорогой мой первый проректор, возникают две задачи, которые должна решить академия.

– Какие?

– Во-первых, дороги согласны платить за тех специалистов, которые после окончания вуза явятся на работу туда, где они будут востребованы. Это твоя задача. Думай, как ее решить Нам нужно разработать целостную систему формирования студенческого коллектива.

– У нас устойчивый конкурс. Контракт на целевую подготовку поможет нам решить эту задачу.

– Здесь надо смотреть глубже. Молодежь надо искать там, где она после окончания вуза будет работать. На линии, по месту жительства. А там во многих школах нет учителей по профильным дисциплинам. О каком конкурсе может идти речь? И как они будут учиться в академии, не имея базы? В нашей системе формирования студенческого коллектива должны быть ответы на все эти вопросы. Вот тут может помочь задуманная тобой Ассоциация, интеграция вуза, техникумов, общеобразовательных школ, производства, органов власти.

Ректор подумал и добавил:

– Решим эту проблему – возникнет другая: резко возрастет контингент приезжих студентов. Для них потребуются дополнительные места в общежитиях...

– Задача поставлена, будем решать. А что – во-вторых?

– Вторая задача – абсолютно новая: мы срочно должны научиться обналичивать деньги.

– Не понял.

– Как и везде – на дорогах нет наличных денег. Они готовы помогать, но не деньгами.

ЭР03246

– Как это?

– Например, БАМжд. Откуда у дороги деньги? Перевозки мизерные. Она убыточна. Начальник Салман Бабаев готов платить за подготовку специалистов углем. Обещал поставить состав нерюнгринского угля. И что мы с ним будем делать?

– Раздадим бамовским студентам. Пусть продают и платят за обучение, – засмеялся Сергеев.

– Здесь не до смеху. А вот начальник Дальневосточной железной дороги Анатолий Петрович Иванов, посоветовавшись с начальником фирменного обслуживания Паршиной, есть теперь на дороге такая служба, предложил списывать за подготовку специалистов часть средств со счетов так называемого ТехПД в оплату перевозок и для целей осуществления расчетов по иным требованиям.

– И что это такое?

– А я и сам толком не разобрался. По-моему, мы сможем пользоваться этими обязательствами на перевозку и передавать, или продавать, их клиентам, от которых получать деньги.

– Интересно.

– Начальник Забайкальской дороги Александр Иванович Довгяло берет обязательство полностью принять на себя расходы по содержанию и развитию Читинского филиала. Кстати, он поддерживает наше предложение о преобразовании статуса филиала, и впредь именовать его институтом. Обещал ходатайствовать перед МПС и форсировать окончание строительства нового корпуса за счет дороги.

– Здорово! А Сахалинский начальник что сказал?

– Анатолий Борисович Васильев тоже не отказал в помощи, обещал подумать. Он ведь тоже решает вопросы развития Сахалинского филиала. Кстати, выделяет нам новый южнокорейский джип.

– Не плохо.

– Подготовь, пожалуйста, проекты договоров о творческом сотрудничестве академии с железными дорогами, – продолжал ректор. – Надо будет выкроить время и проехать всем ректоратом в Читу, Тынду, Южно-Сахалинск. Проверено практикой: личный контакт с руководством железных дорог эффективней всякой переписки и телефонных звонков.

– Конец мая наиболее приемлемое время.

– Вот и давай планировать выезд на это время... Ты вот заикнулся о необходимости иметь в академии коммерческое подразделение. Из второй задачи как раз и следует, что нам нужно создавать коммерческую службу, которая бы, в том числе, аккумулировала выделяемые академии сторонними организациями и физическими лицами материальные активы и услуги...

– И обналичивала их?

– Ну, примерно так. Предлагаю пополнить ректорат проректором по экономике, который бы решал эту вторую очень важную задачу. У меня есть и подходящая кандидатура.

– Кто?

ДВГУПС

ЭР03246

– Широглазов Владимир Викторович.

– Не знаю такого.

– Наш выпускник. Тепловозник. Работал на Забайкальской дороге. Потом был выдвинут на партийную работу. Последнее время, до роспуска КПСС, был на службе в отделе науки и учебных заведений Читинского обкома КПСС. Кандидат технических наук. Сейчас работает в Читинском филиале. Переезжает в Хабаровск. Жена – начальник финансовой службы Дальневосточной дороги. Парень перспективный.

– У нас получается, что почти весь ректорат будет состоять из экспартийных функционеров, – в шутку заметил Сергеев. – Ректор, первый проректор, проректор по учебно-воспитательной работе Березуцкий – бывшие секретари партийного комитета ХабИИЖТа, теперь вот проректор по экономике тоже бывший партократ, Да и проректор по науке Гончарук тоже был членом парткома, заместителем секретаря.

– Хорошая была в СССР школа руководителей, школа работы с людьми. Может, поэтому наш вуз и идет в гору, несмотря ни на какие трудности, – похвалил он самих себя. – Я думаю, что экономический спад и разруха в стране – это ненадолго. Выстоим в этом экономическом коллапсе, еще раз докажем, что мы прошли неплохую школу образования и воспитания. Нам только нужно поддерживать лучшие традиции и развивать творческие связи с производством, в первую очередь с железными дорогами. Пока они в руках государства, транспортный конвейер будет работать. Ну и, конечно, иметь тесный контакт с органами власти, какой бы партийный оттенок она не имела. В общем, дорогой мой друг, – интеграция. Другого пути у нас просто нет.

– А я что говорил? Априори.

Ректор посмотрел на собеседника, недовольный новым, не совсем понятным ему словом:

– Это заумное слово ты уже который раз произносишь в совокупности с интеграцией. Оно плохо воспринимается.

– Ты вот сказал, что «другого пути у нас просто нет». Это как раз и есть априори,

– Готовься ставить мне зачет. По-моему, зачет, который я заслужил, для тебя он тоже будет априори. Или я неправ? Заслужил я его, или нет?

– Заслужил, заслужил...

– Тогда идем ко мне в кабинет, а то закуска остынет.

***

Когда они вошли в заднюю комнату ректорского кабинета, на журнальном столике, стоящем меж двух массивных кресел, уже был приготовлен скромный ужин, состоящий из салата и двух порций котлет с рисовым гарниром. Около термоса с кипятком стояли пустые чайные кружки. На отдельной тарелочке – горка пакетиков с растворимым кофе и чаем. На бумажной салфетке лежали кусочки нарезанного ржаного хлеба.

ЭР03246

Посмотрев на стол и его содержимое, ректор спросил:

– Как ты думаешь, для зачета этого достаточно?

– Зачетной-то книжки что-то не вижу. Доставай уж.

– Момент. Сейчас будет.

Виктор Григорьевич открыл холодильник, достал из него две пол-литровые бутылки: в одной была минеральная вода «Боржоми», в другой – водка «Парламент». Из шкафа со столовыми приборами взял две рюмки и два стакана. Все это поставил на стол и спросил Сергеева:

– Ну, как теперь? Неужели еще потребуешь подать тебе ручку с чернилами?

Заняв место в кресле, Сергеев ответил:

– Я думаю, обойдемся без ручки и бумаги. Так будет демократичнее. Поверим друг другу на слово.

Виктор Григорьевич, открывая бутылки .и разливая водку в рюмки, а минеральную воду в стаканы, говорил:

– Тебе бы тоже надо ставить зачет. Заслужил.

– Я ведь не выполнил до конца твоего задания. За что зачет?

– Но ты же к решению приступил, и у тебя уже есть конкретные предложения. А когда выполнишь полностью задание, тогда оно будет оценено уже как экзамен. Мое задание тебе – сложнее и существеннее, чем твое, поэтому оно требует более высокой аттестации.

– К сожалению, у меня нет с собой зачетной книжки.

– Ничего, потом предъявишь.

Виктор Григорьевич поднял рюмку:

– Ну, за успех нашего безнадежного дела...

Непринужденный разговор за столом о текущих делах незаметно перешел на политику.

– Ты, наверное, чувствуешь, – заметил Виктор Григорьевич, – горбачевская перестройка, а затем реформы новой российской власти, хотя и не привели пока к экономическому росту в стране, а только лишь к разрухе, но они развязали руки нам, и в целом высшей школе, дав больше прав, самостоятельности в принятии решений, свободы действий.

– Пользы от этого я что-то пока не вижу. Недаром ты забеспокоился и поднимаешь вопрос об экономической безопасности своего вуза.

– Так-то оно так. Но все-таки демократия...

– Ты имеешь в виду, – перебил его Сергеев, – демократичный характер действий, когда президент «демократической» страны расстреливает демократически избранный парламент?

– Считаю, что это было вынужденным решением. Парламент пошел против президента, избранного конституционным путем. Что же он в этом случае должен был делать?

– Действовать согласно конституции.

ЭР03246

– Идет подготовка к выборам в Государственную Думу. Вот в конце года мы ее выберем, и все встанет на свои места. В рамки закона и либеральной демократии.

– Выборы не проходят стихийно. Ими управляют партии, общественно-политические движения, союзы. Кроме коммунистической партии Российской Федерации я не вижу другой политической силы, которая бы могла взять большинство в Думе. Горбачев, продвигая свою «перестройку» и демократию, мечтал об альтернативных партиях. И где сейчас Михаил Сергеевич? К началу девяностых в СССР были разрешены оппозиционные партии. Уже полно было демократов и созданных ими движений. И где сейчас союз нерушимых республик? По-моему, в этот период была создана ЛДПР. Не ее ли ты имеешь в виду, ожидая рассвет грядущей демократии?

– Ты все иронизируешь. Буквально на днях объявлено об организации нового политического движения либеральной ориентации – «Выбор России». Организаторы этого движения заявили о намерении объединить ряд других общественных движений с целью интеграции усилий в создании Всероссийского объединения избирателей в поддержку реформаторского курса президента и правительства. Это будет мощная альтернатива КПРФ. Сейчас, как никогда, требуется единство народа, интеграция его с государственной властью. Это – априори.

Ректор посмотрел в сторону собеседника:

– Вот, видишь, я уже пользуюсь твоим сленгом. Пойми: стране нужна стабильность, экономическое развитие, людям – спокойствие и уверенность в лучшем будущем. Поэтому я – за «Выбор России».

– И кто же организаторы этого движения?

– Александр Яковлев, Егор Гайдар, Анатолий Чубайс, ну и другие известные общественные деятели – сторонники демократических реформ.

– Так они же были коммунистами, состояли в КПСС!

– Теперь они – демократы либерального толка.

– Перелицевались. Чехов таких называл хамелеонами. И когда же ты сам стал демократом либерального толка?

– Когда меня не избрали первым секретарем Хабаровского крайкома КПСС. А потом и последовал запрет КПСС и ее роспуск.

– У партий, созданных «сверху», нет будущего.

– Есть немало примеров партий без будущего, созданных «снизу». Например, та же КПСС.

– Пример неудачный. Был СССР – была КПСС. Теперь у России есть КПРФ. Так что у коммунистических партий есть будущее. Коммунистическая идеология еще завоюет умы людей.

– На западе превалирует идеология либерализма. И люди там живут лучше. Чем тебе не нравится либеральная демократия? Либерализм провозглашает свободу личности и общества, свободу человеческого духа от стеснений. Права и свобода каждого человека – высшая ценность. Разве это плохо?

ЭР03246

– Плохо. Либерализм, провозглашающий права индивидуальной личности превыше всего, ведет к анархии и беспределу, если не ограничивать эти права рамками закона. Свобода одной личности может накладываться на свободу других индивидов. Тогда здесь уже начинает действовать закон джунглей: кто сильнее, тот и хозяин; хотя либералы и провозглашают свободу личности слабого и защиту меньшинства. Либерализм ведет к расслоению общества на богатых и бедных, что создает социальную напряженность.

– Но ведь на западе ничего этого не происходит.

– Как раз происходит. Там есть богатые и бедные. Колониальная политика: завоевание сильными странами слабых – разве это не закон джунглей? А война США во Вьетнаме – это пародия на либеральную демократию сильнейшей страны мира.

– Чего ты ершишься! Когда я говорю о поддержке «Выбора России», я имею в виду сами идеи либерализма, те ценности, на которые ориентируется это движение.

– Либералистические ценности ты хочешь возвести в ранг религии.

– Это как?

– В ранг того, во что надо безусловно верить, а соответственно, верующие фанатики задавать вопросов не должны, ибо это святотатство (покушение на святое).

– Ничуть. Я имею в виду как раз идеи либеральной демократии, которые положены в основу нового движения. Никакой здесь религиозной догмы нет. Хочешь – верь, не хочешь – не верь. Свобода совести.

– Вот когда ты произносишь словосочетание «либеральная демократия», меня как-то корежит.

– Это почему?

– На мой взгляд, понятия демократия и либерализм – из разных категорий. Первое понятие означает способ принятия решения большинством голосов. Второе – свободу личности и защиту меньшинства. Вот, например, тебя избрали ректором на альтернативной основе из пяти кандидатов большинством голосов делегатов конференции в 67 процентов. Демократично? Да. После выборов ты – ректор, правитель института, теперь академии. За Лихачева (один из кандидатов в ректоры – прим. автора) было подано всего пять голосов. Меньшинство. И где он после выборов? Как-то, мягко говоря, не очень-то либерально.

– И все-таки, как бы то ни было, либеральные идеи завоевывают мир.

– Не надо, Виктор Григорьевич, безоглядно спешить в светлое либеральное будущее, не оставляя времени для рефлексии. Мы уже имеем пример безудержной спешки к не менее светлому коммунизму. И что получилось? К чему пришли? Элиты безоглядно гнали народ в светлое будущее, но перегнули палку. А популисты воспользовались этим. Ты, наверное, догадываешься, кого я имею в виду.

– Либеральные идеи популярны на Западе. И сейчас экономическая мощь Запада не имеет равных, – Виктор Григорьевич «подогревал» проректора. – Либеральные идеи не имеют альтернативы.

ЭР03246

Сергеев стоял на своем:

– И пока некоторые политики и «околополитики», в том числе и ты, повторяют мантру о том, что либерализму нет альтернативы, поднимаются страны и народы, далекие от либеральной идеи, и заявляют о себе. Возьми Китай, Индию, Вьетнам, некоторые страны Южной Америки, Африки.

– Но все-таки Запад…

– Что Запад? – перебил ректора проректор, – у Запада тоже есть проблемы. Внутри и извне. Его тоже раздирают противоречия. Я думаю, сама либеральная демократия скоро будет поставлена под вопрос. И экономическая гегемония его под угрозой: число врагов и конкурентов в мире растет.

– Ну а как насчет поддержки и защиты меньшинства? – не унимался ректор.

– Ты имеешь в виду ЛГБТ? Большая гордость – защита однополых браков. В большинстве стран Запада они приветствуются и скоро будут законны. Огромное достижение, когда власти, подогреваемые идеями либерализма, отстаивают права представителей меньшинств, в том числе ЛГБТ, призывают международное сообщество бороться с дискриминацией гомосексуалистов, лесбиянок и трансгендеров.

– Ну, куда тебя уже занесло!

– Может быть ты сам «голубой», раз так рьяно отстаиваешь идеи защиты меньшинств? – пошутил, может быть, неудачно, Сергеев.

Чтобы как-то закончить никчемный спор, Виктор Григорьевич тоном, не допускающим возражения, сказал:

– Я поддерживаю движение «Выбор России» еще и потому, что оно собирается проводить курс президента и правительства России на либеральные реформы. В нынешней обстановке – это путь к стабилизации общества, солидарности его слоев, интеграции национальных образований. Я как ректор государственного высшего учебного заведения состою на службе у органов государственной власти, у президента страны и ее правительства. На эту службу я заключил государственный контракт с органами исполнительной власти в лице Министерства путей сообщения и Государственного комитета по высшему образованию. Я должен служить этой власти и проводить ее политику в области образования. Если я буду не согласен с ее политикой, я должен буду покинуть занимаемую мной должность и передать ее другому человеку, который будет солидарен с действиями президента и правительства.

Подумав, он добавил:

– Это – априори. Неужели так сложно понять? И заканчивай свои вольнодумства.

– Вот и закончился либерализм. Начался авторитаризм... Я должен тебе сказать, что на практике, в повседневной жизни людей, также и в деятельности государств, либерализма никогда не было, его нет и сейчас. Либеральные идеи есть на бумаге. На практике – его нет и быть не может. Как нет и коммунизма. Коммунистические идеи есть – со времен монаха Кампанеллы, который проповедо-

ЭР03246

ДВГНБ

вал «Город солнца». Многие коммунистические идеи заложены в заповедях Иисуса Христа, в Манифесте Карла Маркса, в трудах Ленина, в программе КПСС и многих других бумажных документах. На практике же коммунизма никогда не было. Никита Хрущев обещал его построить, сказав, что «нынешнее поколение советских людей будет жить при коммунизме». Не получилось. Вот когда уровень производства и сознание людей поднимутся на такую высоту, что может воплотиться принцип «от каждого по способности и каждому по потребности», коммунистические идеи могут перейти в практическую плоскость. Но тогда не нужен будет либерализм, который взяло на вооружение твое движение «Выбор России». Он органически сольется с коммунизмом. При одном, правда, условии: свобода личности одного человека не должна ограничивать свободу другого. При высоком сознании общества это вполне достижимо. Но это будет не очень скоро. Во всяком случае, далеко за пределами нынешнего поколения.

Виктор Григорьевич молчал, видимо, обдумывая слова проректора о либерализме и коммунизме. Воспользовавшись заминкой, Сергеев добавил:

– А ты ведь тоже заметил, что под воздействием «либерально-демократических перемен» и политики нового правительства из страны уезжают ученые, интеллектуальный потенциал нации?

– Да, к сожалению. Но причем здесь либеральные идеи руководства страны? Ты не путай, как говорится, праведное с грешным. Люди уезжают туда, где им будет лучше жить. Там больше платят...

– Мне вот недавно попалось в одном из журналов выступление в Риксдаге шведского политика, члена Социал-демократической рабочей партии, Харса Енсена, произнесенное им еще 60 лет назад: «Когда из страны уезжают ученые, инженеры, врачи и остальные представители умственного труда (это уезжает цвет нации – интеллигенция), то потом в такой стране правителями становятся бизнесмены, политиками становятся плебеи и проходимцы с улицы, а депутатами парламента – базарные спекулянты, спортсмены и артисты». Ныне то же самое происходит в России.

– Вот пройдут выборы. Надо, чтобы победило движение «Выбор России». Я все-таки верю в реформы нового правительства, мне импонируют идеи лидеров «Выбора».

– Твои новые политики выдвинулись на волне государственного переворота. Ты что, любишь их за слова? Но для них они ничего не стоят. В действиях ищи истину. А действия власти и той элиты, которую ты назвал, пока таковы, что ты озаботился, как выживать руководимой тобой академии. Так что, дорогой друг, следи не за их словами, а за их руками.

– Новая власть поменяет обстановку в стране.

– Ты же только что говорил, что «Выбор России» за то, чтобы оставить ту власть, которая есть! Стало быть, новой власти-то не будет. Лучше так и скажи, что ты служишь сейчас и, наверное, будешь служить в будущем, тем людям, которые у власти. А либеральные идеи здесь не причем. Тем более, что мы с тобой в них глубоко не разбираемся. Нас им не учили.

ЭР03246

– Нам бы в этой либеральной каше не растерять то лучшее, что было достигнуто в высшей школе Советского Союза, в образовании, науке, воспитании молодежи...

– Я никак не могу понять, – перебил ректора Сергеев, – почему Ельцин со своей так называемой либеральной свитой, «демократами» в кавычках, которые сейчас инициируют движение «Выбор России», пошли на разрушение Советского Союза, интегрированного государства – добровольного союза социалистических республик? Неужели они не знают многовековую историю нашей страны? Только свободная интеграция народов, населяющих нашу страну, придавала ей силу. Но только не дезинтеграция. Да, возьми, к примеру, мировой опыт. Та же Америка, которая называется Соединенные Штаты Америки. Она же – страна, интегрированная из сорока восьми штатов. Потому и сильна. Понятно, что развалили СССР наши демократы под диктовку американских империалистов. Но США никогда не хотели, чтобы наша страна была сильной. Или возьми государства Европы. Они наверняка взяли опыт Советского Союза: чтобы быть сильными и что-то значить в этом мире, 28 государств Европы объединились в Евросоюз. Каждое, отдельно взятое европейское государство мало бы что значило на мировой арене, не будь оно в Европейском Союзе. Вот я и задаю себе вопрос, чем же руководствовались наши правители, пойдя на такой шаг?

– Наивный ты человек. Конечно же – не заботой о благосостоянии народа, не желанием об укреплении союзного государства. А личными амбициями на руководство своими вотчинами. Желанием быть в них царьками, нуворишами. Пусть они удовлетворили свои политические амбиции, но ведь это привело к полному разрушению интегрированной экономики.

– Трудно будет нашему молодому государству выжить. Слишком много у него врагов, как внутри страны, так и вне нее. Они будут мешать всеми «фибрами души» поступательному развитию России. Это о них писал писатель Леонид Леонов в своей публицистической статье «Жаба»: «…Видимо, имеются среди двуногих такие гурманские создания, которым на руку человеческое горе, для которых слезы составляют лакомство. И если мы враги Зла, то они враги врагов Зла». Поэтому я и считаю, что интеграция в нашем деле – априори. Я согласен с тобой: нам нужно удержать и развивать дальше единение транспортной науки, образования и производства, чтобы устоять в этом хрупком мире дезинтеграции.

– Экономические проблемы, я надеюсь, мы как-нибудь худо-бедно решим. Но у нас есть еще задача воспитания молодежи. Мне больно за то, что ликвидировали комсомол. Хорошо, можно убрать идеологию, убрать прилагательное «коммунистический», но союз-то молодежи должен остаться. Это – колоссальная школа воспитания и консолидации молодежи. Консолидации вокруг таких хороших дел как научное, прикладное и художественное творчество, спорт и здоровый образ жизни, патриотическое и трудовое воспитание, волонтерство.

– Да, нет парткома и комитета комсомола, которые брали эти вопросы на себя.

ЭР03246

– Я хочу, чтобы часть их функций все же взял на себя назначенный проректор по учебно-воспитательной работе Березуцкий Юрий Николаевич, наш последний секретарь партийного комитета.

– Это правильно. Но один он ничего не сделает. Например, проректор по науке имеет научно-исследовательскую часть, проректор по учебной работе – учебную часть…

– Давай создадим ему отдел, или даже управление воспитательной работы. Надо развивать студенческое самоуправление, содействовать созданию студенческих организаций по интересам, или направлениям деятельности. Не откладывая, выносим этот вопрос на ректорат и ученый совет. Этим вопросом я займусь сам.

***

Мероприятия по вопросам экономической стабилизации работы академии и активизации воспитательной деятельности среди студенческой молодежи были обсуждены на очередном заседании ректората и закреплены в решении ученого совета, рассмотревшего вопрос «О задачах коллектива в связи с преобразованием института инженеров железнодорожного транспорта в государственную академию путей сообщения».

Как было отмечено на ученом совете, в докладе с которым выступил первый проректор, проблема экономической стабилизации работы коллектива академии сейчас, как никогда, является актуальной и злободневной. Вуз вступил в фазу хронического недофинансирования из государственного бюджета. Разница между расчетной потребностью и фактическим финансированием образовательной деятельности с каждым годом увеличивается.

Дело в том, что состояние бюджетной сферы соответствует общему состоянию экономики страны. Кризис в производственном секторе и последовавшая за ним глубокая депрессия ведут к тяжелейшему бюджетному кризису. Растет государственная задолженность. Бюджетные долги многократно воспроизводятся во всех секторах экономики. Это, конечно, ведет к упадку расчетно-платежной дисциплины. Особенно пострадали от неплатежей учреждения образования, в том числе высшая школа. Планируемый объем ассигнований системы образования в текущем году составляет немногим более тридцати процентов от суммарной потребности в бюджетных средствах. Это, в основном, на стипендию студентов и зарплату сотрудников, чтобы хоть как-то снизить социальную напряженность

Складывается крайне напряженное финансово-экономическое положение и на железнодорожном транспорте. Стремительно растет дисбаланс доходов и расходов. Дебиторская задолженность, к примеру, превысила прошлогодний уровень в три с лишним раза. Министерство путей сообщения также работает над программой стабилизационных антикризисных мер. Это, прежде всего, жесточайший контроль за расходованием средств, повышение доходов, сокращение инвестиционных программ, оптимизация материальных активов и другие.

ЭР03246

Как заявил руководитель Департамента кадров и учебных заведений МПС Н.М. Бурносов, под большим вопросом пополнение фондов отрасли на поддержку образовательных учреждений. Поэтому рассчитывать вузам отрасли на дальнейшую значительную помощь железных дорог не придется, по крайней мере, в ближайшие годы. Каждый рубль должен быть заработанным самим вузом. «Основная задача учебных заведений на сегодня, – сказал он, – уменьшить нагрузку на железные дороги в части снижения их расходов на содержание учреждений образования. Надо переходить на самофинансирование, надо значительно увеличить долю собственных средств в расходной части бюджетов».

Сделав анализ потребности академии в расходах на предстоящий год, как и на какие цели будут тратиться деньги, докладчик изложил позицию ректората по экономической стабилизации вуза.

«Хочу вынести на решение ученого совета следующие конкретные предложения, реализация которых, на наш взгляд, поможет коллективу академии выжить в этот сложный период и, может быть, развиваться.

Начну с того, что нам нужно серьезно заняться внебюджетной деятельностью, подумать, как получать доходы от нее, и довести их хотя бы до 50–60 % от общих потребностей, надеясь, что остальная часть будет профинансирована федеральным бюджетом. Другими словами, нам надо переходить на режим самоокупаемости, увеличения доли собственных средств, на строжайший режим сокращения расходной части бюджета везде и во всем. Задача непростая, для нас новая, но выполнимая.

Каковы механизмы ее решения?

Во-первых, нам нужна хорошо организованная экономическая служба, в задачу которой входили бы финансово-экономический анализ деятельности академии, формирование и реализация таких методов хозяйствования, которые бы приносили максимально возможную прибыль от образовательной, научно-исследовательской и предпринимательской деятельности. В основу экономической работы должны быть положены маркетинговые начала. Нужно глубоко изучить спрос на специалистов, которых мы можем готовить на рынке труда Дальневосточного региона, в том числе на международном рынке стран АТР, как по номенклатуре, так и по количеству, с учетом перспектив развития; завоевать на этом рынке свою нишу, сформировать надежный портфель заказов на таких специалистов, провести меры по повышению «потребительских качеств» нашей «продукции», и, наконец, извлечь из этого максимальную прибыль.

Во-вторых, аналогичные меры нам нужно провести и в отношении эффективности научных исследований. Следует расширить тематику исследовательских и опытно-конструкторских работ, увеличить их объемы. Актуализировать НИР и ОКР за счет региональной специфики.

Дальневосточный регион занимает сорок процентов территории России, – продолжал докладчик, – это транспортное образовательное пространство академии от Байкала до Тихого океана. Территориально – это Читинская, Амур-

ДВГНБ

ЭР03246

ская и Сахалинская области, Хабаровский и Приморский края, Республика Саха (Якутия), в пределах которых пролегают Забайкальская, Байкало-Амурская, Дальневосточная, Сахалинская и строящаяся Якутская железные дороги. Специфика территории – малонаселенность, суровые природно-климатические условия для проживания и работы, порой не имеющие аналогов в мире, дефицит квалифицированных кадров. Повышенные требования к специалистам транспорта – высокий уровень профессиональной подготовки, организованность, дисциплина, адаптация к суровым условиям работы и проживания.

В-третьих, нам необходимо провести институциональные преобразования с целью оптимизации учебного процесса, его организации и управления.

В-четвертых, и это, пожалуй, самое главное, выполнить комплекс мер по укреплению и дальнейшему развитию интеграционных процессов в области образования, науки и производства.

О пользе такого взаимодействия, пожалуй, всем ясно. В основу творческого сотрудничества должен быть положен договор. У нас в последнее время в этом отношении сделаны определенные шаги. Но, тем не менее, здесь имеется большой резерв. Имею в виду контрактную, или как называют ее у нас, целевую подготовку специалистов. Здесь мы видим не только социальную защиту студентов, но и значительный источник внебюджетных средств, ту прибавку к бюджету академии, которую могут дать дороги за каждого целевика. Нам нужно добиваться, чтобы все сто процентов студентов имели целевые договора.

В-пятых, открытие новых направлений подготовки, специальностей, специализаций, реализация маркетингового принципа быстрого реагирования на конъюнктуру рынка труда: готовить таких специалистов, которые востребованы, нужны производству в связи развитием научно-технического прогресса, внедрением новой техники и технологий. Это касается не только технических и технологических транспортных специальностей, но и широкого спектра естественнонаучных и социально-гуманитарных направлений подготовки. Это путь к новому статусу нашего вуза – государственному транспортному университету».

«Члены ученого совета, – продолжал докладчик, – получили вместе с проектом решения и перечень мероприятий по экономической стабилизации. Остановлюсь на некоторых из них отдельно.

Ректорат обратился за помощью к железным дорогам Дальнего Востока как основным заказчикам специалистов. Вы знаете, что под лозунгами свободы и демократии была отменена система распределения выпускников на работу туда, где в них была наибольшая потребность. Эта позиция была закреплена и в новом законе «Об образовании», который вышел в прошлом году. Железные дороги это прочувствовали уже в процессе работы комиссии по распределению в этом году. Поэтому они на наш призыв откликнулись и согласились помогать. И хорошо помогать: к финансированию подготовки специалистов из федерального бюджета доплачивать из средств дороги необходимые суммы. И это – кроме того, что в университет будет направляться новая техника и приборы,

ЭР03246

поступающие на дороги. Причем оплата будет производиться ежегодно, но при условии, что выпускники после окончания учебного заведения будут прибывать на работу к местам назначения. Позиция работодателей, как это сейчас стало модно называть тех, кто обязан принимать на работу молодых специалистов, логична и понятна. Что делать? Как поступить?

Вот здесь и родилась идея: создать специальную систему отбора молодежи, в основу которой был бы положен принцип формирования контингента студентов вуза с места их жительства и будущей работы. Идея, на первый взгляд, является простой, но, в то же время, новой, инновационной в практике подготовки специалистов для железнодорожной отрасли.

Известно, что специфика железных дорог Дальнего Востока заключается и в том, что они пролегают, главным образом, по малонаселенным или совсем безлюдным территориям, а специалисты там нужны с высокой квалификацией, потому что должны иметь дело со сложной и ответственной техникой и управлять движением поездов преимущественно с линейных станций. На этих станциях, или даже полустанках, если и имелись школы, то качество подготовки учеников в них, зачастую, очень низкое. По некоторым предметам даже нет учителей. О какой конкуренции с городской молодежью в данном случае могла идти речь при поступлении в высшее или среднее профессиональное учебное заведение? Выпускники городских школ, имея лучшую подготовку и выдержав конкурс при поступлении в железнодорожное учебное заведение, после его окончания не очень-то реагируют на призывы работать там, где они больше всего нужны. Кроме патриотических призывов не было других действенных механизмов заинтересовать молодых специалистов ехать на линейные станции. Страна переходила на путь либерально-демократических реформ. Свобода личности! Свобода выбора! Рыночные реформы отодвигали патриотические чувства и романтику на второй план.

Что же теперь нам предпринять, чтобы и Конституцию соблюсти, и решить кадровую проблему, не нарушая закон «Об образовании»? И, вместе с тем, получить помощь от железных дорог. Вот здесь и должна сработать система отбора молодежи, когда после окончания вуза молодой специалист ехал бы на работу туда, где он будет нужен.

Железные дороги готовы активно участвовать в этом процессе. Их отделы учебных заведений расширяют интернаты, создавая в них лицеи по образу и подобию того, что мы создали три года у нас в институте. На крупных станциях, таких как Могоча, Шилка, Шимановск, Белогорск, Комсомольск, Ружино и других в железнодорожных школах намечается организация лицейских инженерных классов с ориентацией к поступлению в дальнейшем в вуз и техникумы железнодорожного транспорта. Мы должны помочь школам в довузовской подготовке. Согласован вопрос с железными дорогами об учреждении Ассоциации учебных заведений железнодорожного транспорта Дальнего Востока. Если ученый совет поддержит эту идею, то через неделю мы проведем учредительное собрание и создадим такую Ассоциацию.

ДВГУПС

ЭР03246

С целью приближения образования к месту жительства и будущей работы студентов нам надо развивать действующие периферийные подразделения академии в Чите, Тынде, Свободном, Уссурийске, Южно-Сахалинске, создавать новые в Якутии и Комсомольске-на-Амуре. Пусть на их базе будут подлинные интегрированные центры образования, науки и производства.

Учитывая то, что площади и содержание периферийных подразделений находится в ведении железных дорог, затраты на подготовку специалистов там будут ниже по сравнению с головным вузом. Кроме того. там будет резерв роста контингента студентов, в том числе, на внебюджетной основе.

На дорогах считают, что предлагаемые мероприятия, обеспечивающие доступность высшего транспортного образования для молодежи с линии, также способствуют закреплению кадров специалистов из числа родителей этой молодежи, созданию благоприятной среды для роста трудовых династий».

Докладчик, раскрывая суть интеграционных процессов в области образования, науки и производства, сделал пояснения и по другим позициям плана экономической стабилизации.

Предложенные ректоратом академии мероприятия по вопросам интеграции вуза с предприятиями железнодорожного транспорта и образовательными учреждениями, находящимися в ведении МПС подавляющим большинством были одобрены. Но все же необходимо отметить, что отношения к ним у отдельных членов ученого совета были неоднозначными.

Например, те, кто первым уловил «перестроечные» изменения в стране, курс на либерализацию экономической политики, легализацию частного предпринимательства, задавали нелицеприятные вопросы первому проректору, как докладчику, и ректору – председательствующему на ученом совете.

К примеру, вопросы плана мероприятий по экономической стабилизации, касающиеся институциональных преобразований и оптимизации организационной структуры академии, вызвали бурную дискуссию.

Тон ее задал исполняющий в то время должность председателя профсоюзного комитета сотрудников вуза Ф.И. Янковский:

– В связи с преобразованием института в академию Вы затеваете целый ряд реформ. Высшая школа, как составная часть образования и воспитания, по сути своей консервативна. Волевое и непродуманное вмешательство в ее устои, складывавшиеся веками, чревато непредсказуемыми последствиями. Вот, новый закон «Об образовании» толкает высшую школу к новым реформам. Например, к многоуровневому высшему образованию. И там – бакалавр. Кто он? Что он умеет делать? Кому он будет нужен на производстве? Каков на него будет спрос на транспорте или в строительстве? Ну, да ладно – есть мировой опыт, будем изучать, а потом применять в своей стране. Не можете ли Вы подробнее разъяснить суть институциональных реформ в нашей академии, как Вы выразились – структурной оптимизации. Не приведут ли они к сокращению штатов, дополнительной социальной напряженности в коллективе? Вы как первый проректор, в результате первым и будете в ответе за последствия.

ЭР03246

– Начну с того, – отвечал докладчик, – что ответственность меня не пугает. Я ее не боюсь. Она меня обязывает действовать, а не смотреть со стороны и ждать. А вот сутью всех предлагаемых на рассмотрение ученого совета мероприятий по экономической стабилизации академии как раз и является исключительно забота о коллективе, его сохранение, снятие всякой социальной напряженности, ориентация его, коллектива, на творческий, продуктивный и свободный труд. Всякому здравомыслящему человеку должно быть понятно, что в сложившейся ситуации в стране проблема номер один – занятость населения. Она целиком затрагивает и транспортные вузы. Производство в упадке – нечего возить. Нет работы транспорту – наши выпускники как специалисты не будут востребованы. Конкурентоспособность наших воспитанников на рынке труда – вот ключ к снижению социальной напряженности в коллективе, а не институциональные преобразования. Что касается структурной оптимизации, то она вызвана дальнейшим ростом и развитием академии, снижением затрат на управленческие функции.

– Укрупнением структурных подразделений? – Голос из зала.

– В том числе.

– Конкретнее.

– Укрупнение факультетов не по отдельно взятой специальности, как имеет место у нас в настоящее время, а по направлению подготовки, или по группе родственных специальностей. Преобразование учебно-консультационных пунктов в филиалы академии или факультеты. Открытие в таких филиалах отделений очного обучения, научно-исследовательских лабораторий, открытие новых филиалов, например в Республике Саха (Якутия) или Комсомольске-на-Амуре, и тому подобное. В соответствии с новым законом «Об образовании» в академиях отдельные крупные факультеты и филиалы могут функционировать на правах внутривузовских институтов. Например, в Чите завершается строительство и сдача в эксплуатацию нового большого учебного корпуса. По площади он рассчитан на контингент студентов численностью, превышающей две тысячи человек. С руководством дороги согласован вопрос о преобразовании Читинского филиала в Забайкальский институт инженеров железнодорожного транспорта как филиал Дальневосточной академии путей сообщения. По отдельным специальностям там может быть законченный цикл обучения. По мере развития учебно-материальной базы и кадрового потенциала спектр таких специальностей может быть расширен. Кроме укрупнения учебных подразделений могут быть и другого порядка институциональные преобразования. По ним мы обязательно будем советоваться с коллективом. В настоящее время создание новых кафедр и факультетов, других внутривузовских преобразований – прерогатива ученого совета академии. И если какие-то структурные преобразования вошли в наш план экономической стабилизации, то мы обязательно к сроку их реализации будем выносить на решение ученого совета.

– Грозит ли укрупнение структурных подразделений сокращением штатов или увеличением учебной и другой нагрузки персонала? – Не унимался профсоюзный лидер.

ЭР03246

– Нет, не грозит. Планы экономической стабилизации, да и вообще планы дальнейшего роста и развития академии, как вы видите из розданных документов, предполагают увеличение контингента студентов и расширение спектра образовательных программ. Потребуется дополнительная численность персонала. А увеличение рабочей нагрузки, сверх положенной по закону, – только добровольно и за дополнительную оплату.

– В связи с преобразованием института в академию, а также мировыми трендами в области высшего образования, есть ли в ректорате новые идеи в области институциональных изменений? В России сейчас мода на все западное. Складывается впечатление, что у нас все было плохо, в том числе и наука, и образование. Не потеряем ли мы на волне реформ лучшее в мире российское инженерное образование? – Вопрос задал заведующий кафедрой «Мосты и тоннели» профессор Ю.В. Дмитриев.

– Юрий Владимирович задал серьезный вопрос. Сохранение лучших традиций российского инженерного образования, в том числе транспортного, зависит, в первую очередь, от нас самих. Конкретнее от выпускающих кафедр. И не надо, я думаю, уповать здесь на внешние силы. Так же, как не надо игнорировать и мировые тренды в области высшего образования. Здесь надо искать оптимальные варианты с учетом российской специфики. Теперь о новых идеях ректората. Они изложены в проекте пакета мероприятий об экономической стабилизации и проекте решения ученого совета о задачах коллектива в связи с преобразованием института в академию. Эти документы розданы членам ученого совета. Ждем ваших конкретных предложений в эти документы, чтобы они приняли форму коллективно выработанных решений. Я бы выделил здесь две главных цели. Первая – это выжить в сложившейся тяжелой экономической ситуации, адаптироваться в так называемых новых рыночных условиях, куда хочет направить нас нынешнее руководство страны. И вторая цель – достичь такого уровня конкурентоспособности. компетентности, учебно-материальной базы, потенциала научно-педагогических кадров, спектра образовательных программ, достаточного для преобразования академии в университет.

Голоса из зала:

– Прожектерство. Авантюризм…

– Да, в какой-то степени авантюризм, если смотреть на наш дальневосточный отраслевой вуз с запада, с европейской части страны. Но этот авантюризм положительный, прогрессивный. Когда мы решали задачу преобразования института в академию, многие тоже считали это авантюризмом. Однако преобразовали, причем, первые в отрасли. И название вернули транспортному образованию, как было при его зарождении 185 лет назад, расширили границы. Теперь наш вуз не узкопрофильный, железнодорожный: название «государственная академия путей сообщения» дает возможность, даже обязывает значительно расширить спектр инженерных транспортных специальностей.

– Это, каких же? – Голос из зала.

ЭР03246

– Они известны. Транспортный комплекс состоит: из наземных транспортных систем – железнодорожного, автомобильного, трубопроводного; водных – морского и речного; воздушно-космических – авиационного и ракетно-космического. На Дальнем Востоке, кроме нашего и морского института во Владивостоке, больше нет транспортных вузов. Это на территории-то, составляющей сорок процентов площади России, где без транспорта – никуда. Нам не надо спать. Надо действовать.

– С университетом Вы, по-моему, загнули, – громко сказал Дмитриев, и, оглядываясь, как бы ища поддержку в зале. засмеялся.

– Почему? Я говорю вполне серьезно, – ответил Сергеев, – вношу предложение: 60-летний юбилей вуза отметить уже в статусе университета путей сообщения.

Оживление в зале, аплодисменты.

– Что для этого нужно? Во-первых, широкий спектр образовательных программ, соответствующий университетскому уровню, в том числе по естественнонаучным и социально-гуманитарным направлениям подготовки. Задел уже есть. Ряд лицензий мы получили, главным образом, по направлениям экономики и менеджмента, готовясь к международному академическому сотрудничеству. Сюда относятся образовательные программы бакалавров, магистров и дипломированных специалистов по экономике и управлению, бухучету и аудиту, менеджменту, коммерции, финансам и кредиту. Готовятся к лицензированию ряд социально-гуманитарных программ по юриспруденции, психологии, социальной работе, сервису и туризму. Уже сейчас мы можем готовиться к открытию естественнонаучных программ, в основном прикладного характера. Это – прикладная математика, информациология, физика и техника оптической связи, безопасность жизнедеятельности, интеллектуальные системы, такие как автоматизированные системы проектирования, компьютерная графика, автоматическое регулирование. Во-вторых, необходим соответствующий уровень научно-педагогических кадров: 60–70 % «остепененности», в том числе не менее 10 % докторов наук, профессоров. Мы не так далеки от этого уровня. Под руководством проректора по науке Гончарука Сергея Мироновича готовится проект создания в академии стройной системы повышения научной квалификации профессорско-преподавательского состава, в основе которой формирование научных школ с аспирантурой и докторантурой, создание ученых советов по защите кандидатских и докторских диссертаций. Мы надеемся на то, что к нам придут доктора наук из других научных и образовательных организаций, учитывая то, что наша система оплаты труда остепененных сотрудников будет выглядеть предпочтительнее, чем в других вузах. Через четыре-пять лет мы вполне можем достигнуть университетского уровня и по этому показателю. В-третьих, по условиям учебно-материальной базы, в том числе библиотеки, возлагаем надежду на помощь МПС и железных дорог. Больших специальных затрат на обучение естественнонаучным и социально-гуманитарным направлениям подготовки не потребуется.

ДВГНБ

ЭР03246

– И все-таки, скажите конкретно, какие институциональные преобразования мы можем ожидать в ближайшее время?

– Давайте конкретно мы к этому вопросу подойдем осенью, после того, как пройдет сетевая научно-практическая конференция по проблемам многоуровневой и многоступенчатой подготовки специалистов для нашей отрасли с участием руководства МПС, железных дорог, отраслевых вузов и техникумов, представителей Государственного Комитета по науке и высшему образованию. Там будут рассмотрены механизмы реализации в вузах МПС Федерального закона «Об образовании». Тогда появится возможность уже предметного рассмотрения вопросов институциональных преобразований. На мой взгляд, для нашей академии возможны два варианта. Первый – укрупнение факультетов по направлению подготовки, или по группе родственных специальностей с количеством не менее четырех. Например, факультет «Наземные транспортные системы» будет готовить специалистов по локомотивам, вагонам, электроподвижному составу, строительным, дорожным машинам и оборудованию, а также бакалавров и магистров по направлению подготовки «Наземные транспортные системы». Просматриваются и такие укрупненные факультеты, как «Управления, автоматизации и телекоммуникаций» – на базе факультетов УПП и АТиС, «Транспортное строительство» – на базе факультетов СЖД. ПГС и МТ, «Экономика транспорта» и др. Второй вариант может быть осуществлен на основе зарубежного опыта, или нового закона «Об образовании». Суть его заключается в разделении базового высшего образования и профессионального высшего образования. В данном случае академия может состоять из двух институтов: базового и профессионального образования. Базовый институт будет иметь факультеты по подготовке бакалавров и магистров по естественнонаучным, социально-гуманитарным направлениям и направлениям по технике и технологиям. Институт профессионального образования, назовем его «Институтом инженеров железнодорожного транспорта», и, стало быть, сохраним надпись на фронтоне главного корпуса, будет иметь факультеты, департаменты, кафедры по подготовке дипломированных специалистов и магистров из бакалавров базового института. Готовясь к преобразованиям, ректорат склонен к первому варианту. Но мы хотим сделать так, чтобы при переходе ко второму, если вдруг созреет такой вариант, было меньше забот. В любом случае по поводу институциональных изменений мы всегда будем советоваться с коллективом академии, а последнее слово будет за ученым советом.

Ректор окинул взглядом аудиторию и спросил:

– Будут ли еще вопросы к докладчику?

Увидев поднятую руку, дал слово.

– Хочу спуститься с небес на землю. В стране начинают работать рыночные отношения, в основе которых действует интерес. Интерес продавца – производителя товаров и услуг, интерес покупателя – потребителя этих товаров и услуг, – заявил только что избранный заведующий кафедрой «Электроснабже-

ЭР03246

ние транспорта» и назначенный исполняющим обязанности руководителя департамента «Электроэнергетики», – зачем нам надо идти в линейные школы и выполнять чужую работу? Зачем нам надо биться за студента с места его жительства и будущей работы, а потом с ним мучиться в академии? Какой интерес у вуза? Пусть каждый занимается своим делом.

– Наша задача – отобрать способного абитуриента и подготовить из него хорошего специалиста, чтобы на него был спрос, – вторил ему заведующий кафедрой «Инженерная графика»,

– И выгодно «продать» его на рынке труда, – добавил заведующий кафедрой «Экономика транспорта».

Были и другие подобные вопросы.

– Понимаете, – отвечал им докладчик, – наш-то «продукт» одушевленный, к тому же интеллектуальный. Надо спросить еще его, захочет ли он «продаться» тому или иному «покупателю». Возьмем, к примеру, на рынке труда такой факт: «продукт» родом из Хабаровска, и проживает на улице Карла Маркса, а «покупатель» – Могочинское, Сковородинское, или Тындинское отделения железной дороги. Спрос на него там, на линейных станциях этих отделений. Деньги на подготовку хорошего специалиста затратили, но ничего за него не получили. Дынькин, Вялков, Подоба и другие могут остаться без зарплаты. «Товар» к «покупателю» не поступил, и платить не за что. Рынок, ведь, в основе которого, как вы говорите, – интерес.

Точку в «рыночном» споре об «интересах» поставил ректор:

– Пусть всем будет понятно, и не надо «к бабке ходить». В антикризисных планах ректората – один главный интерес: сохранить коллектив, обеспечить ему занятость и благоприятные условия для жизни и творческой работы. Все остальные, как у Фонвизина, «двери прилагательные». Вот этот интерес и был положен в основу разработки мероприятий по выживаемости вуза в это сложное, неспокойное время… Откройте, господа, глаза. Посмотрите, что происходит вокруг. Рушатся известные на всю страну предприятия. Рвутся экономические связи. Люди месяцами, а кое где и годами, не получают зарплату. Любопытно при этом задать вопрос: чей это интерес? Кому было надо развалить страну? Слава богу, что железные дороги пока работают. Если мы с вами выполним то, что наметили, значит, не только выживем, но и найдем точки роста и дальнейшего развития родного вуза, а вместе с ним и транспортного образования на Дальнем Востоке.

Ректор обвел взглядом зал заседаний:

– Будут ли у членов ученого совета еще предложения к нашему плану мероприятий?

Предложений не последовало.

– Напоминаю: только интеграция, только объединение усилий по всем направлениям. Это – априори. Давайте теперь принимать решение ученого совета. Проект был роздан каждому...

ЭР03246

***

Вот, и Виктор Григорьевич освоил это слово «априори», основной смысл которого определил еще Иммануил Кант как знание, заранее известное и не требующее доказательств, стало быть, факт, не допускающий возражений...

Как известно, «интеграция» – слово иностранного происхождения, но хорошо понятное в русском языке. Введенное еще в XVII в. Лейбницем и Бернулли как соединение, суммирование, оно применяется не только в математических операциях, но и во многих других случаях, не относящихся напрямую к математике. Определенным и неизменным, не требующим особого доказательства, то есть, априори, остается лишь то, что в результате интеграции получается новый продукт. И надо сделать все возможное, чтобы качество этого продукта отвечало новым запросам общества.

В феврале следующего года заканчивался пятилетний срок пребывания в должности ректора вуза. Предстояли выборы на очередной срок.

1.2. Кто придет в вуз?

Качество подготовки специалистов в вузе начинается, как говорится, с формирования студенческого коллектива.

Молодой человек становится студентом, придя в вуз преимущественно из средней общеобразовательной школы. Оценивая роль школы с позиций сегодняшнего дня, Сергеев понимал, что они, выпускники тех его юношеских лет, вступали в жизнь, как правило, не получив достаточно твердых навыков к производительному труду и обоснованной профессиональной ориентации. Далеко не все имели глубокую убежденность в необходимости работать по способности и столь же глубокую неприязнь к иждивенчеству. Все-таки у некоторых его школьных товарищей проявлялся инфантилизм, неразвитость чувства ответственности, пассивность, потребительское отношение ко всему. Такие потом не нашли себе достойного места в жизни. Потребность же общества в молодых творческих тружениках в то время была велика. В какой-то степени долю ответственности за это должна была взять на себя школа.

Вот и в последующем времени, когда Сергеев уже работал в системе высшего образования, он внутренне ощущал недочеты средней школы. Он был, конечно, далек от мысли, что все недостатки высшего образования надо списывать на школу. И, тем не менее, высокий процент отсева студентов из вузов свидетельствовал не только о недостаточно эффективной системе отбора и подготовки кандидатов для получения высшего образования, но и подчас о не отвечающем современным требованиям качестве обучения школьников. Корни этого кроются и в различном уровне подготовки учителей, и в их перегрузке, и в пресловутой процентомании, в устарелости самих принципов отбора учебного материала. А сейчас еще этот, трудно поддающийся пониманию, ЕГЭ.

ДВГНБ

ЭР03246

Наверное, давно уже назрела необходимость кардинальной рационализации программ обучения, сосредоточения внимания на том материале, который был бы максимально полезен в дальнейшем максимуму учащихся, на тех методах, которые развивают логическое мышление детей, их любознательность, активность, научные и технические интересы..

Но в итоге система тех ценностей, о которых рассказывалось на уроках, оказывало недостаточное влияние на практическое поведение учащихся. Складывалось впечатление (а это и было в действительности), что информируя о ценностях, школа, подчас, не занималась формированием индивидуальных ценностных ориентаций своих питомцев, не имела ни методики, ни систематизированного и научно обобщенного опыта в этой области. И, в первую очередь, в профессиональной ориентации.

Прошли десятилетия. Изменилось что-либо в лучшую сторону? Нет. Наоборот – ухудшилось, как говорится, в разы. Особенно в девяностые и последующие годы. И не только в общеобразовательной школе, но и в высшей.

Легко сказать, дать установки. Но как это сделать практически? Как найти нужные механизмы? Вот уже сорок лет прошло с тех пор, как Сергеев окончил среднюю школу. За это время много было исписано бумаги в диссертациях, разного рода методических указаниях с наставлениями и рекомендациями, как исправить дело, много было принято с тех пор решений, постановлений, в том числе, и на государственном уровне, но «воз и ныне там». Стало быть, проблема не так проста, как она кажется на первый взгляд.

Сергеев часто вспоминал, как у него, будучи еще учащимся средней общеобразовательной школы № 17 города Белогорска Амурской обрасти, проявился интерес к высшему образованию.

Одним из учителей математики в этой школе работал Карл Янович, фамилию его он забыл, кандидат физико-математических наук, латыш по национальности, депортированный на Дальний Восток во время Великой отечественной войны. Он вел математику в параллельном классе. В силу своего положения как неблагонадежного он не мог быть строгим и требовательным учителем. Дисциплина учеников на его уроках хромала. Не блистали они и глубокими знаниями по математике. Тем не менее, он был грамотнее своих коллег в школе. В Латвии он работал на кафедре высшей математики одного из вузов. Обладая гностическими способностями, тягой к творчеству, получая удовольствие от процесса познания, он на общественных началах, здесь в школе, вел семинар у учителей математики, и математический кружок с учащимися. Посещал этот кружок и Сергеев. В кружке занималось около десятка школьников. В душе, по всей вероятности, Карл Янович был недоволен советской властью, своим положением, но отдавал всего себя делу образования, и, может быть, в этом находил для себя какую-то отдушину. Сергеев был благодарен ему за то, что он помог понять и полюбить математику, эту «царицу всех наук». Карл Янович на внеклассных занятиях сумел дать ему знания начал высшей математики: понятия о бесконечно малых ве-

ЭР03246

личинах и производных, об основах дифференциального и интегрального исчисления. Это, в свою очередь, помогло потом Сергееву поступить в институт и успешно овладевать самостоятельно основами точных и прикладных наук, и. главное, найти призвание к педагогической деятельности.

Спустя годы, уже потом, когда Сергеев сам стал учителем, не учителем, а преподавателем, сначала в техническом училище, а затем и в высшем учебном заведении, последовательно занимая должности старшего преподавателя, доцента, профессора, он еще не раз убеждался в том, какую роль может играть общеобразовательная школа в профессиональной акмеологии. Но как притянуть эту школу к вузу, техникуму, профессионально-техническому училищу? Другими словами, к профессиональному образованию.

***

Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта на пороге девяностых годов имел достаточную базу притока абитуриентов, которая формировалась, в том числе, и из выпускников железнодорожных школ и техникумов железнодорожного транспорта. Значительная часть молодых людей начала поступать в вуз на основе контрактов – трехсторонних договоров «предприятие–студент–университет». Потом они стали называться договорами целевой подготовки специалистов. Эта форма комплектования студенчества имела тогда ряд преимуществ. Среди них: материальная поддержка студентов, создание необходимых условий для прохождения производственной практики, в том числе на рабочих местах, проведение стажировки на инженерных должностях старшекурсников до защиты дипломных проектов, трудоустройство после окончания вуза.

Однако, уровень подготовки лиц, направляемых железными дорогами на учебу по таким договорам, был недостаточным. Школа лишь примерно представляла, какой первичный интеллектуальный материал нужен вузу, поэтому он вынужден был организовывать довузовскую подготовку, отвечающую тем потребностям, которые необходимы для нормальной адаптации молодого человека к образовательной деятельности, находясь на студенческой скамье. К тому же школы, подведомственные Министерству путей сообщения и составляющие немалую базу формирования студенческого коллектива железнодорожного вуза, работали в отрыве от него. Общеобразовательная школа находились в структуре отдела учебных заведений управления железной дороги, а вуз непосредственно подчинялся министерству в структуре его Главного управления кадров и учебных заведений.

Ректорат решил провести эксперимент.

В 1990 г. вуз, имея тогда еще статус института инженеров железнодорожного транспорта, сделал попытку исправить положение: в составе факультета довузовской подготовки создал технический лицей с десятым и одиннадцатым классами общеобразовательной школы. Большую помощь в организации лицея оказал заместитель начальника Дальневосточной железной дороги Дегтярев Юрий Никитич.

ЭР03246

Одновременно была поставлена задача коренного улучшения уровня подготовленности юношей и девушек из железнодорожных школ небольших станций и узлов на основе единства общего и профессионального образования и воспитания, формирования контингента студентов с места их жительства и будущей работы.

Основой организации лицея ХабИИЖТа, так сказать, – «путеводной звездой», были, как это ни амбициозно звучит, принципы Царскосельского лицея, в котором учился и который закончил в свое время А.С. Пушкин.

Что это за принципы? Вот некоторые из них: «…разлука с домашними»; «молодые люди из разных состояний»; «в образе жизни – равенство, без различия в столе и одежде»; «преподавание на русском языке»; «товарищество без всякой подлости»; «отсутствие телесных наказаний»; другие.

Царскосельский лицей был своеобразным русским учебным заведением начала и середины XIX века. «…Не пансион, не училище, не университет, а все вместе. Пансион, потому что все готовое; училище, потому что там переростков не будет; университет, потому что там профессоры». Попечительствовал лицею лично император Александр I. Достаточно сказать, что он сам участвовал даже в выборе формы для лицеистов.

Царскосельский лицей открылся 19 октября (по ст. стилю) 1811 г., просуществовал до 1843 г.

Современный же лицей – это особый тип учебного заведения. В нашей стране они начали появляться в 1988–89 учебном году как средние общеобразовательные и профессиональные учебные заведения. В самом начале девяностых они начали организовываться и при высших учебных заведениях. Лицей ХабИИЖТа был среди оных одним из первых в отраслевом образовании.

Что такое школа-лицей сейчас? Это профессионально ориентированная школа, в которой обучение осуществляется по особой программе с углубленным изучением каких-либо предметов конкретно профессиональной направленности. Обучение в лицее при ХабИИЖТе проводилось в тесной связи с фундаментальной подготовкой по транспорту.

В учебном плане технического лицея наряду с сохранением предметов гуманитарной и естественнонаучной подготовки было расширено содержание компонентов, учитывающих профессиональную направленность института. Были введены элективные курсы с элементами логики, прикладной математики и информатики, этики и эстетики, общего курса железных дорог, что позволило сочетать повышенный уровень физико-математической подготовки с возможностью выбора учебных предметов по желанию учащихся.

Но не только принципы Царскосельского лицея, перечисленные выше, были путеводной звездой лицейского воспитания в ХабИИЖТе. Нужно было заложить в сознание молодых людей, перешагнувших порог железнодорожного вуза, основы транспортного мировоззрения, что они будут познавать науку, от которой пошло не только инженерное, но и всякое другое образование. Потому что транспорт – это движение, а движение, без которого не существует материя. Стало

ЭР03246

ДВГНБ

быть, транспорт, без которого не существует жизнь. Это понимали первые инженеры путей сообщения, которые прибыли строить Транссиб, Уссурийскую железную дорогу, и не ради денег, а творить новую здесь жизнь. Они прибыли на окраины страны в глушь и вековую тайгу, где рыскали звери да золотоискатели. Умные, дерзкие и сильные, они не спасовали перед лицом трудностей, и, радуясь богатырской дикости природы, покорили и обуздали ее. Их имена – в названиях станций: Вяземская, Кругликово, Дормидонтовка и еще в целом ряде других.

Достойный пример предков формировал мировоззрение лицеистов.

Прошло три года. На Дальневосточной железной дороге и в институте поняли, что опыт работы технического лицея себя полностью оправдал. Вуз получал хорошее профессионально ориентированное пополнение с достаточным уровнем знаний, обладающее навыками самостоятельной работы, адаптированное к условиям и методике обучения в высшем учебном заведении.

В лицее начали реализовываться принципы непрерывности и преемственности образования: как бы осуществляться плавный переход из общего среднего в высшее профессиональное образование на основе единства требований при организации учебно-воспитательного процесса, единства форм и методов обучения на общей лабораторной и методологической базе. Уроки проводили заведующие кафедрами, профессора, самые квалифицированные преподаватели института. Постоянное общение с вузовскими преподавателями и студентами вело к взрослению лицеистов, осознанию ими своей ответственности за качество обучения, снятию проблем психологической совместимости организационных основ обучения в средней школе и в вузе.

Погрузив лицеистов в ритм вузовского распорядка работы, в систему воспитания духовно-нравственных и профессиональных ценностей на примерах лучших традиций железнодорожного транспорта и транспортного инженерного образования, ряд недочетов школьного воспитания был исправлен. Среди лицеистов практически не было правонарушений, отсева.

Для проживания учащихся в общежитии Хабаровского техникума железнодорожного транспорта был выделен отдельный благоустроенный блок. Назначены квалифицированные воспитатели. Лицеисты получали бесплатную форменную одежду, бесплатное питание.

По окончании лицея и сдачи выпускного экзамена они зачислялись в институт. Отдельные выпускники – в техникум железнодорожного транспорта. Это был единый экзамен, но не как сейчас – ЕГЭ,

Став студентами, они потом играли заметную роль в учебно-воспитательном процессе вуза. Многие воспитанники лицея после окончания института стали руководителями линейных предприятий железнодорожного транспорта.

Основываясь на первые результаты работы технического лицея в ХабИИЖТе, Дальневосточная железная дорога создает аналогичный лицей в Уссурийском техникуме железнодорожного транспорта для иногородних граждан Владивостокского отделения. Его работу курировать тоже будет институт. К тому же в

ДВГУПС

ЭР03246

городе Уссурийске уже действовал учебно-консультативный пункт ХабИИЖта, преобразованный к этому времени в филиал.

Взаимодействие вуза с отделом учебных заведений дальневосточной магистрали в части интеграции общего среднего и высшего образования, первый опыт работы лицея при ХабИИЖТе, стали достоянием других железных дорог региона. Забайкальская железная дорога создает лицеи в Чите, на станциях Могоча и Хилок, в техникуме железнодорожного транспорта города Свободный.

Байкало-Амурская железная дорога преобразует Тындинскую школу-интернат в технический лицей, который тесно взаимодействует с академией, ее филиалом в Тынде и железнодорожным техникумом.

Средние общеобразовательные железнодорожные школы на станциях Комсомольск-на-Амуре, Михайло-Чесноковская, Чернышевская и других были преобразованы в гимназии с профориентацией на железнодорожный транспорт.

В ряде школ на станциях Сковородино, Шимановская, Белогорск, Новый Ургал, Высокогорная, Ружино, Южно-Сахалинск и других были созданы инженерные классы с усиленной подготовкой по физике, математике, информатике, общему курсу железных дорог.

Аналогичные классы были созданы в подшефных школах города Хабаровска: гимназия № 6, лицей информационных технологий, школа № 78, школа № 40 станции Хабаровск-2. В лицее информационных технологий и школе-гимназии № 6 были сформированы группы особо одаренных учащихся, в которых по основным естественнонаучным специальностям вели занятия ученые академии путей сообщения. Программы выпускного класса в этих группах были сопряжены с программой первого курса академии. По результатам выпускных экзаменов в школе они зачислялись в академию, и после аттестации по предметам социально-гуманитарного цикла дисциплин первого курса вуза переводились сразу на второй курс.

В 1994 г. в лицеях и инженерных классах железнодорожных школ Дальнего Востока впервые проводились совмещенные, как говорят, единые выпускные и вступительные экзамены. По их результатам, например, в том же году было зачислено 250 выпускников железнодорожных школ; это около четверти плана приема.

С этого же года начали проводиться региональные олимпиады старшеклассников из общеобразовательных школ железных дорог Дальнего Востока. Их результаты учитывались при решении вопросов зачисления в ДВГАПС или железнодорожные техникумы. А победители олимпиад зачислялись без экзаменов.

Все эти мероприятия по интеграции средней общеобразовательной школы и вуза, преемственности образования, приближения школы к вузу, составили основы новой системы формирования студенческого коллектива. Но главное значение этой системы все-таки заключалось в том, что при ее введении повышалось качество нового студенческого пополнения, обеспечивалась доступность высшего образования для молодежи с места жительства и будущей их работы, был дан заметный толчок к мотивации общего полного среднего образования. В линейных школах повысилась успеваемость. В семьях железнодорожников ли-

ЭР03246

нейных станций снималась часть проблем, связанная с заботой о дальнейшей судьбе детей, что, в свою очередь, способствовало закреплению кадров на транспорте, созданию и укреплению трудовых династий.

***

В 2020 г. отмечался юбилей – тридцать лет с тех пор, когда был основан лицей ХабИИЖТа. Бывшая «железка», давно превратилась в Дальневосточный государственный университет путей сообщения. Как-то Сергеев, уже не работая в университете, побывал на одном из мероприятий, которое называлось «Посвящение в лицеисты». Он был приятно удивлен, что традиции лицейского воспитания и образования, заложенные еще первым российским, Царскосельским лицеем, основанным более двух веков назад, поддерживаются и развиваются.

Но что бросилось в глаза? Контингент лицеистов состоял в основном из юношей. А вот среди его учителей, воспитателей – ни одного мужчины, тем более – ни одного преподавателя университета. Когда-то там вели занятия, в основном, профессора, доценты. И в знаменитом Царскосельском воспитателями были «дядьки», преподавателями – профессора.

На вопрос, заданный директору лицея Татьяне Ивановне Хорошиловой: «Почему среди наставников лицеистов нет преподавателей университета? Был получен ответ: «Не положено. Чиновники от образования запрещают. Да и платить, наверное, тогда надо будет больше. Хотя мы работаем на самоокупаемости». Налицо – явные издержки в воспитании будущих командиров транспортного производства...

Ученые, общественность выражают озабоченность и даже тревогу в школьном воспитании, и отнюдь не потому, что считают положение непоправимым, а нашу школу – неспособной взять на себя свою долю труда и ответственности за решение проблем воспитания. Прежде, чем решать проблему, надо ее увидеть, поставить, выявить причины создавшегося положения. Надо отдать себе отчет, по крайней мере, и в том, что школа нуждается не в исправлении «отдельных недочетов», а именно в реформе, коренной перестройке самих методов и показателей работы, и в том, что она с помощью государства и общественности в силах наверстать упущенное. При этом важна не только сама по себе констатация данного положения, а выдвижение задач воспитания в школе, в том числе трудового, профессионального, во всей полноте и глубине. Как, например, считает известный режиссер Н.С. Михалков: «…сколько есть сил у государства на образование, их нужно сконцентрировать на воспитании».

Да, молодой человек становится студентом высшего учебного заведения, придя из школы. От нее многое зависит, каким будет студент вуза. Сергеев периодически задумывался над тем, как приблизить школу к вузу, как помочь ей в воспитании ценностных ориентаций. Хотя бы в тех школах, которые составляли базу формирования студенческого коллектива. Это – подшефные школы города Хабаровска и общеобразовательные школы железнодорожных станций и узлов, подведомственные отделам учебных заведений управлений Дальнево-

ЭР03246

сточной, Забайкальской, Байкало-Амурской и Сахалинской железных дорог. Отсюда и пришла в голову мысль о создании на базе этих школ и вуза лицейских классов как центров проектной деятельности школьников и апробации новых методик и учебных материалов по профилизации образования.

Но грянула реформа железнодорожного транспорта. Созданная Акционерная компания «Российские железные дороги» постаралась избавиться от социальной нагрузки, не приносящей прибыли. Железнодорожные школы передали в муниципальное управление.

Как теперь организационно оформить создание такой «системы притяжения» школы к вузу? Как сконструировать такой образовательный союз, который бы функционально мог объединить вуз с другими образовательными учреждениями (или структурными подразделениями этих учреждений), организациями, центрами и т.п. без производственно-хозяйственной и имущественной общности? Как назвать такой союз.

1.3. Ассоциация

Возникновение Ассоциации учебных заведений железнодорожного транспорта Дальневосточного региона Российской Федерации уже имеет свою историю.

Шел 1993 год.

Союз Советских Социалистических Республик два года назад прекратил свое существование. Распоролся, как старый кафтан, по швам. Политики, приложившие к этому руки, начали работать над тем, как сшитый наспех из старых кусков новый союз, теперь уже как Союз Независимых Государств, который мог бы как-то устоять. Но у них пока плохо получалось. Лучше не стало. Стало гораздо хуже. В России, например, наступил не только экономический кризис, даже экономический коллапс, но и, похоже, конституционный кризис. Открыто начали проявляться разногласия и противостояния между высшими демократическими институтами власти: парламентом, президентом, правительством.

На этом фоне в ректорате Дальневосточной государственной академии путей сообщения, только что созданной по Постановлению Правительства России от 13 марта 1993 г. в результате преобразования института инженеров железнодорожного транспорта, возникает идея об организации Ассоциации образовательных учреждений железных дорог Дальнего Востока. Имелось в виду создание общественного некоммерческого объединения. Ставилась задача формирования единого образовательного пространства железнодорожной отрасли на территории Дальнего Востока.

Во второй половине марта в академии закончила работу комиссия МПС по распределению и трудоустройству выпускников. По итогам ее работы в ректорате прошло совещание с участием руководителей кадровых служб, техникумов, отделов учебных заведений Дальневосточной, Забайкальской, Байкало-Амурской и Сахалинской железных дорог с повесткой «Кадровое положение на

ЭР03246

железных дорогах региона и проблемы обеспечения работы транспорта специалистами». С докладом выступил представитель МПС, заместитель начальника Дальневосточной железной дороги Дегтярев Юрий Никитич. В своем докладе он выразил озабоченность железных дорог региона в создании кадрового резерва, комплектовании линейных предприятий транспорта квалифицированными специалистами и закреплении их на предприятиях.

В процессе работы совещания были заслушаны выступления и доклады по таким вопросам, как:

– о системе непрерывного образования и подготовки кадров на железных дорогах региона в соответствии с новым законом «Об образовании»;

– общеобразовательная средняя школа как база отбора молодежи и ее подготовки к профессиональной деятельности;

– техникум в системе многоуровневого образования и многоступенчатой подготовки специалистов;

– о новой модели высшего транспортного образования;

– о преемственности образовательных программ различного уровня и их профессиональное сопровождение;

– о взаимодействии учебных заведений между собой и с транспортным производством;

– о развитии договорной (контрактной) системы на подготовку и трудоустройство специалистов.

Участники совещания пришли к выводу, что на базе действующих образовательных учреждений региона при соответствующей организации их взаимодействия можно удовлетворить стопроцентную потребность железных дорог в специалистах. Совещание выработало ряд рекомендаций, в том числе:

– создать на базе академии интегрированный учебно-научно-методический центр, соединяющий систему непрерывного многоуровневого образования с многоступенчатой подготовкой квалифицированных специалистов, а также усовершенствовать систему довузовского и последипломного образования;

– создать на отделениях железных дорог и в крупных железнодорожных узлах региона на базе железнодорожных средних общеобразовательных школ центры профессиональной ориентации для отбора талантливой молодежи с линии и подготовки ее к профессиональному образованию;

– унифицировать образовательные и квалификационные требования, обеспечивающие преемственность образовательно-профессиональных программ учебных заведений разного уровня, разработать учебные планы среднего и высшего профессионального образования, позволяющие вхождение в многоуровневую структуру высшего образования без увеличения сроков обучения.

Очевидно, отдельные фрагменты рекомендаций совещания не входили в компетенцию образовательных учреждений, но прошедшие за последние годы изменения в стране в сторону демократизации общества и либерализации подходов к общественным процессам подталкивали субъектов образовательной де-

ДВГНБ

ЭР03246

ятельности и подготовки кадров к нетрадиционным, порой волюнтаристским, предложениям и поступкам. К тому же новый закон Российской Федерации «Об образовании» ставил во главу угла задачи обеспечения потребности личности, а также доступности образования.

Эти факторы вносили значительные трудности в организацию профессионального образования для железнодорожного транспорта. Они подрывали сложившиеся традиции воспроизводства и развития человеческого капитала отрасли, имеющей свою систему образования и подготовки кадров.

Железнодорожный транспорт обладал двумя такими уникальными возможностями, как широчайшие производственные связи, охватывающие все сферы человеческой деятельности, и единое образовательное пространство, начиная от дошкольного и кончая послевузовским и дополнительным. Это позволяло отрасли успешно решать кадровые проблемы.

Ю.Н. Дегтярев в своем выступлении наглядно показал, что проблема воспроизводства и развития кадрового потенциала железных дорог обострилась уже в этом году. Сама система образования и подготовки специалистов инерционна. Если не начинать ее решать сейчас, то она еще больше отразится в будущем.

– Это тем более важно для нашего восточного региона страны, – сказал он, – имеющего огромную малонаселенную территорию с большими объемами перевозок. Несмотря на то, что в последнее время объемы грузов и пассажиров несколько уменьшились, появился рынок труда, потребность в специалистах для железнодорожного транспорта не сократилась. В этих условиях еще более стало очевидным, что только объединение усилий всех видов образовательных учреждений железнодорожного транспорта, включая нашу общеобразовательную школу, поможет решить проблему подготовки специалистов для отрасли.

На совещании с новой инициативой вуза выступил первый проректор академии. Он предложил создать на территории Дальневосточного региона общественный орган отраслевого управления непрерывным образованием и подготовки кадров с центром в академии путей сообщения. К его полномочиям можно было бы отнести координацию работы отраслевых учебных заведений на территории региона, направленную на повышение качества образования, профессиональной ориентации молодежи, обеспечение конкурентоспособности выпускников линейных общеобразовательных школ при поступлении в железнодорожный вуз и техникумы. Сергеев предложил провести объединение творческих коллективов линейных общеобразовательных школ, техникумов железнодорожного транспорта, вуза и его филиалов в Ассоциацию учебных заведений железнодорожного транспорта Восточного региона Российской Федерации как общественного научно-методического центра образования и подготовки кадров отрасли. Аналогов подобной интеграции в отрасли не было.

Идея интеграции образовательных учреждений железных дорог региона вокруг академии путей сообщения на основе создания Ассоциации на совещании была одобрена. Определена ее цель – содействие воспроизводству и развитию кадрового потенциала железных дорог региона.

ЭР03246

Сразу же после совещания инициативная группа из сотрудников академии, отдела учебных заведений Дальневосточной железной дороги, Хабаровского техникума железнодорожного транспорта и средней общеобразовательной школы № 40 станции Хабаровск-2 разработала первичную документацию, включая проект устава Ассоциации. Документы были разосланы во все образовательные учреждения железных дорог региона. Создание Ассоциации поддержали кадровые службы железных дорог региона, все железнодорожные общеобразовательные школы, техникумы, профтехучилища, а также ученый совет ДВГАПС.

В начале июля состоялось учредительное собрание Ассоциации. Кроме академии, учредителями Ассоциации выступили отделы учебных заведений Дальневосточной, Забайкальской и Байкало-Амурской железных дорог, Хабаровский, Тындинский, Уссурийский, Свободненский и Читинский техникумы железнодорожного транспорта, средняя школа № 40 станции Хабаровск-2, которые затем органически вошли в состав Ассоциации.

На учредительном собрании был принят Устав «Ассоциации представителей учебных заведений железнодорожного транспорта Дальнего Востока. Участники собрания избрали Правление. В него вошли: руководители отделов учебных заведений Дальневосточной, Забайкальской, Байкало-Амурской железных дорог Зырянов Гурий Федорович, Попова Людмила Федоровна, Горожанкин Юрий Александрович; директора Хабаровского, Читинского, Свободненского и Уссурийского железнодорожных техникумов Грицов Геннадий Тимофеевич, Егоров Владимир Николаевич, Сергиенко Валерий Иванович, Дунаев Анатолий Максимович; директора школ № 40 станции Хабаровск-2 и № 200 станции Белогорск Зимин Алексей Борисович и Дунаевский Владимир Моисеевич; представители ДВГАПС – проректор Березуцкий Юрий Николаевич, декан факультета довузовской подготовки Погребинский Зиновий Борисович. А.М. Дунаев вскоре умер и его заменил Запорожский Николай Семенович, назначенный новым директором Уссурийского техникума. Председателем Правления был избран профессор Иванилов Сергей Андреевич.

15 октября Ассоциация была официально зарегистрирована в Управлении юстиции администрации Хабаровского края.

***

В результате либерализации профессионального образования и отмены системы распределения выпускников вузов подрывались основы воспроизводства и развития кадрового потенциала железнодорожного транспорта. Железные дороги Дальнего Востока, как было отмечено выше, на призыв поддержать вуз откликнулись и согласились помочь, но при условии, если выпускники после окончания учебного заведения будут прибывать на работу к местам назначения. Позиция работодателей, была, конечно, логичной. Академия откликнулась готовностью создать своеобразную систему формирования студенческого коллектива. Железные дороги поддержали идею ученых вуза.

ДВГУПС

ЭР03246

Центральным звеном в этой системе было создание и официальное учреждение некоммерческого партнерства – «Ассоциации учебных заведений железнодорожного транспорта Дальнего Востока России». Ассоциация должна была сыграть решающую роль в отборе и подготовке молодежи с линии, с места жительства и будущей работы к поступлению в высшее или среднее профессиональные учебные заведения.

Одновременно внедрялась целевая контрактная подготовка специалистов. И тоже впервые, раньше, чем это было сделано в других вузах отрасли.

После учредительного собрания Ассоциации Сергеев и Дегтярев зашли к ректору.

– Юрий Никитич, – обратился к Дегтяреву Виктор Григорьевич, – я должен выставить первому проректору зачет за его светлые мысли и претворение их в жизнь. Имею в виду те меры, которые направлены на развитие дружбы и сотрудничества с Дальневосточной железной дорогой, а также создание Ассоциации учебных заведений. А его система формирования студенческого состава с места жительства и будущей работы, разработанная вместе с Вами, заслуживает особой оценки – как экзамен.

Ректор сказал это в шутку, намекая на то, чтобы отметить событие небольшим застольем.

– Всецело поддерживаю, Виктор Григорьевич, Вашу оценку и предложение о поощрении, – сказал Юрий Никитич, не поняв шутки ректора и намека на выпивку.

– Неси зачетную книжку, – приказал ректор своему заместителю.

– У меня нет книжки. Придется бежать в магазин.

– Ладно. Никуда бегать не надо. У меня есть «Парламент». Займу. Потом отдашь.

Дегтярев, ничего не понимая, вопросительно смотрел на собеседников.

Сергеев ему разъяснил:

– Виктор Григорьевич намекает на выпивку. Под зачетной книжкой зашифрована бутылка водки.

– Вот оно, что! – проговорил Дегтярев и обратился к ректору: – Мы Вас приглашаем на ужин в Вашу столовую. Управление дороги его организует для членов только что организованной Ассоциации. Через полчаса стол будет накрыт.

– Выкрутился, – ректор посмотрел на своего первого помощника. – Имей в виду, зачетка, как у прилежного студента, у тебя должна быть всегда с собой. Или хотя бы должна стоять в холодильнике. Мало ли что.

– Учту, – заметил Сергеев. – У нас есть еще полчаса. Хочу поделиться еще одним предложением и выслушать ваше мнение.

– Что, опять? Может быть, на сегодня уже хватит? – возмутился ректор.

– Хочу его изложить, пользуясь присутствием Юрия Никитича. Его мнение очень важно. А скоро ли еще встретимся?

– Ну, говори, – согласился Виктор Григорьевич.

ДВГНБ

ЭР03246

– Создавая усовершенствованную, по сути, новую систему отбора и формирования контингента студенческой молодежи в академии на основе Ассоциации, – начал Сергеев, – одновременно замышляю осуществить еще одну идею: присоединить техникумы железнодорожного транспорта региона к академии путей сообщения. Объединиться с ними.

– Вот те раз! – воскликнул ректор, – Интеграции в рамках Ассоциации разве недостаточно? Ну-ну, продолжай.

– И тем самым решить еще одну проблему: сократить расходы на «производство» невостребованных знаний, иначе, создать систему профессионального отбора в процессе обучения в вузе на основе так называемой «безотходной технологии» профессионального образования.

– Вот как? – заметил Дегтярев, – и в чем ее суть?

– Еще работая деканом факультета в далекие семидесятые годы, я глубоко переживал за судьбу отчисляемых из вуза студентов за неуспеваемость. На моем факультете «Автоматика, телемеханика и связь» таких студентов было более четверти. Принимали на первый курс сто, сто двадцать пять абитуриентов при самом высоком конкурсе, а выпускали из них семьдесят, семьдесят пять специалистов. Отчисление – это трагедия и для студентов, и для их родителей. Это выброшенные денежные средства на их незаконченное образование, неэффективные затраты интеллектуального труда многочисленного профессорско-преподавательского состава. Куда пойдут отчисленные из вуза студенты? И поступить иначе было нельзя. Специальность сложная, связанная с безопасностью движения поездов. Потом, будучи избранным секретарем партийного комитета ХабИИЖТа, я поднимал эту проблему и в ГУУЗе МПС, и при собеседовании со мной в ЦК КПСС. Причем у меня были и конкретные предложения. Суть их заключалась в том, чтобы дать высшему учебному заведению право иметь все формы фундаментального и профессионального образования. Ведь как было? Да и сейчас – также. Вуз отбирает «по своим меркам» молодежь, затем он еще ее «просеивает» в течение всего срока обучения. В результате «коэффициент полезного действия», то есть, коэффициент выпуска – семьдесят процентов, а то и ниже. Ведь в ведении МПС есть все: дошкольные, школьные учебные заведения, профессионально-технические училища, техникумы, вузы. Своя стройная отраслевая система профессионального образования, и прекрасная база производственной практики. Все, как в отдельно взятом государстве. Почти полная автономия. При нынешней обстановке в стране, либерально-демократической неразберихе можно смело экспериментировать.

– Авантюра это, – заметил ректор.

– Почему, если это – на пользу дела? Что я предлагаю? Включить в состав вуза учебные заведения всех уровней образования. Вот, со средним общим образованием, вроде, решили: у нас теперь есть лицей. Три года уже. Разве это плохо? Надеюсь, такие же будут в каждом нашем филиале. Теперь дело за техникумами. Присоединим, а далее можно смело применить принцип «безотход-

ЭР03246

ной технологии», «обогащения» подготовки специалистов. В переносном, конечно, смысле – как на обогатительных фабриках. Это – выделение из породы нужных производству фракций и освобождение от всего наносного.

– Тот же отсев? – вставил ректор.

– Нет. Перевод на новый, другой уровень образования. Вот, представьте себе: в составе академии техникум как структурное подразделение, например, как факультет. Первые два года программа одинаковая, что у учащихся техникума, что у студентов. По итогам аттестации на первом или втором курсах лучших учащихся переводим на программу высшего образования, а студентов, с трудом осваивающих программу высшего образования, не отчисляем, а переводим на программу техника. Технология безотходная, мотивированная к образованию. Есть еще целый ряд преимуществ. Мы бы, например, могли на базе слияния техникумов и наших филиалов создать крепкие институты на периферии, своеобразное интегрированное транспортное научно-образовательное пространство в Дальневосточном регионе Российской Федерации. Но, за неимением у нас времени, хочу услышать ваше мнение в принципе. Стоит ли эту проблему инициировать?

– Сразу хочу сказать: я поддерживаю Вашу идею, – Юрий Никитич оживился. – Но здесь есть три нюанса. Первый – не потерять бы техника, дороге техники нужны. Второй – согласятся ли с вами объединиться техникумы. Третий – наш главк во главе с Бурносовым будет против. Но его может заставить согласиться нужда, безденежье... Друзья, нам надо подвигаться, нас ждет коллектив новой Ассоциации. А разговор с идеей слияния академии с техникумами давайте оставим в повестке нашего сотрудничества. Тем более, осенью намечается отраслевое совещание по непрерывному образованию и подготовке кадров. Предлагаю выступить там единым фронтом… Я пошел одеваться и жду вас на выходе.

Ректор задержал Сергеева.

– Ты чего вылез со своей новой идеей, не посоветовавшись со мной? Зачем нам эта дополнительная обуза? Какой, как говорит Дынькин, интерес?

– Интерес все в том же, чтобы выжить. При таком развитии событий, такой экономике, которые складываются в стране, может резко упасть потребность в специалистах. Надо завоевывать образовательное пространство, монополизировать на Дальнем Востоке транспортное образование, а также подготовку специалистов в других областях, таких как энергетика, строительство, телекоммуникации и связь, компьютерные технологии, информатизация. Надо внимательно посмотреть на Якутию, Север региона. Туда идет железная дорога. Якуты готовят свое правительственное решение о научном и кадровом обеспечении строительства и эксплуатации Амуро-Якутской железной дороги. Я знаком с их представителем в Хабаровском крае Слепцовым Артемом Пантелеймоновичем. Он мне говорит, что к ним уже стучатся Новосибирский и Иркутский институты железнодорожного транспорта. А вот мы – пока спим.

– Завтра продолжим этот разговор…

ДВГГУ

ЭР03246

***

Ассоциативная интеграция учебных заведений железнодорожного транспорта Дальневосточного региона станет впоследствии основой создания на Дальнем Востоке вертикально интегрированного университетского транспортного комплекса – «Дальневосточный государственный университет путей сообщения». На территории России от Байкала до Тихого океана и от государственной границы с Китаем и Кореей до Северного Ледовитого океана, которая называется Дальневосточный федеральный округ, создается распределенная транспортная научно-образовательная среда. Эта среда покрывает 41 % площади страны с одиннадцатью субъектами Российской Федерации: две республики (Саха Якутия и Бурятия), четыре края (Забайкальский, Хабаровский, Приморский, Камчатский), четыре области (Амурская, Сахалинская, Магаданская, Еврейская автономная), и национальный округ (Чукотский).

Территория богата природными ресурсами и имеет огромные перспективы социально-экономического развития. Основой этого развития является транспорт, все его виды: наземный, водный, воздушно-космический.

Ассоциация – это своеобразная прелюдия к формированию в будущем на этой обширной территории Дальневосточного учебно-научно-производственного транспортного консорциума (кластера), путем дальнейшего преобразования вуза в национальный опорный университет – лидер транспортного образования в Азиатско-тихоокеанском регионе.

1.4. Техникум

До прибытия поезда оставалось еще тридцать минут. Сидя на диване в здании вокзала в ожидании поезда, Сергеев еще раз перебирал в памяти все детали посещения железнодорожного техникума. На душе был неприятный осадок от встречи с педагогическим коллективом,

В здании вокзала практически никого не было. Очевидно, все, кто должен был ехать этим поездом, уже имели билеты и находились на перроне. Стоял теплый для этих мест сентябрьский вечер. По громкоговорящей связи объявили о наличии свободных мест. Беспокоиться о месте в поезде ему было нечего – билет на обратный выезд был приобретен заранее еще в Хабаровске при оформлении командировки.

Он не ожидал такой реакции от педагогов техникума на предложение объединиться с университетом. В плане его двухдневной командировки было ознакомление с учебно-материальной базой, встреча с учащимися и педагогическим коллективом.

Уссурийский техникум железнодорожного транспорта был на хорошем счету. Благоприятное впечатление производили ухоженные аудитории, лаборатории, оборудованные, в основном, современными техническими средствами, чи-

ДВГУПС

ЭР03246

стое и благоустроенное общежитие. Опрятно одетые учащиеся при встрече давали дорогу и вежливо приветствовали. Стало быть, здесь неплохо была поставлена и учебная, и воспитательная работа.

Основная же цель командировки заключалась в следующем. Через месяц в Москве должно состояться совещание ректоров и проректоров железнодорожных вузов, ответственных работников Главного управления кадров и учебных заведений Министерства путей сообщения. Цель – совершенствование системы подготовки специалистов для отрасли в новых условиях. На совещание приглашались заместители начальников железных дорог страны по кадрам и социальным вопросам, представители Государственного комитета России по высшему образованию. Будут обсуждаться задачи по повышению качества подготовки специалистов, организации производственной практики студентов, прибытия их на дороги после выпуска. Главный же вопрос повестки совещания – многоуровневая и многоступенчатая подготовка специалистов в вузах системы Министерства путей сообщения.

Все эти вопросы и ряд других должны будут наверняка рассматриваться в свете нового закона «Об образовании». На совещании было запланировано и его, Сергеева, выступление. Он подготовил целый ряд конкретных предложений, среди которых: организация в вузах отрасли многоуровневой системы образования в контексте вертикальной интеграции транспортных учебных заведений в образовательные комплексы, проблемы целевого отбора молодежи для поступления в вуз и ее довузовской подготовки. В техникуме он должен был в какой то степени апробировать эти предложения, а главное – проверить, прочувствовать готовность коллектива к объединению с вузом, вхождением его в состав академии путей сообщения на основе преобразования уже созданной им Ассоциации учебных заведений в отраслевой региональный образовательный комплекс.

Было намерение посетить филиал академии, который располагался рядом с техникумом в обособленном двухэтажном здании. В филиале учились заочники. В последние годы там было организовано очное отделение с общенаучной подготовкой. После второго курса студенты переводились в головной вуз.

Сергееву приходилось неоднократно бывать в филиале, инспектировать его работу. Сейчас же хотел выяснить реакцию коллектива филиала на объединение с техникумом. На основе такой интеграции можно было бы создать учебное заведение нового типа, назвав его институтом, тире филиалом головного вуза. В составе его на первом этапе могло бы быть два факультета: факультет высшего профессионального образования и факультет среднего профессионального образования – нынешний техникум. Статус такого института вполне мог подтверждаться законченным циклом обучения с государственной аттестацией студентов с уровнями среднего профессионального образования, неполного высшего образования, а по мере развития кадрового потенциала и учебно-материальной базы, то и с уровнями бакалавра или дипломированного специалиста. Согласно новому закону «Об образовании» статус академии позволял иметь в своей структуре подобные институты.

ДВГУПС

ЭР03246

Итак, оставив дела в своем вузе, он выехал в краткосрочную командировку. Поезд подходил к станции назначения по расписанию. Проводник предупредил о скором прибытии. За окном – темно. Было около шести часов утра. Хотелось ужасно спать. В туалет стояла небольшая очередь. Быстро освежился, окатив лицо холодной водой. В окна вагона прыснул яркий свет. Поезд шел уже по хорошо освещенным станционным путям. Слышно было, как тележки вагонов начали перестук, проходя по стрелочным переводам. С характерным шумом сработали тормоза. Тамбур уже был занят людьми в ожидании полной остановки.

У вагона его встречали директор филиала и заместитель директора техникума по учебной работе.

– Рады приветствовать Вас на нашей земле.

– С благополучным прибытием.

– Здравствуйте. Почему не спите? Еще ведь очень рано, – ответил он на приветствие и спустился с подножки вагона. Пожали друг другу руки. Они были хорошо знакомы, представляться не было смысла.

После обмена приветствиями, втроем отправились в здание техникума, которое располагалось напротив вокзала. Нужно было только перейти относительно большую для этого города привокзальную площадь с хорошим электрическим освещением, зелеными насаждениями деревьев и кустарников. На спланированных газонах красовались разноцветные гвоздики. Площадь была пуста и, казалось, спала вместе со всем городом.

Сергеева провели в гостиничную комнату техникума.

– А у вас в филиале разве негде остановиться? – обратился он к директору.

– Есть, конечно. Но здесь комфортнее.

– Давайте договоримся так: около девяти встретимся у директора техникума, если позволит его время, и обговорим детали нашей работы на дни моего здесь пребывания. А сейчас мне нужно привести себя в порядок после дороги.

Они начали уходить. Заместитель директора, задержавшись, сказал:

– Чайник и заварка на столе. В холодильнике есть бутерброды. Но имейте в виду, что завтрак предусмотрен.

– Спасибо.

Сняв пиджак, он прямо в брюках завалился на диван, закрыл глаза и сразу же уснул. Короткой ночи в поезде не хватило для нормального отдыха. Вдруг звонок телефона разбудил его. Быстро взяв трубку, он посмотрел на часы. Стрелки показывали восемь. И все же два часа успел поспать.

Звонил Запорожский Николай Семенович.

– Алло! Доброе утро. Узнали? Я не разбудил? Как чувствуете себя?

– Доброе утро. Нормально, – ответил он на приветствие директора техникума. Но голос, который он услышал в телефонной трубке, казался продолжением какого-то тягостного сна. «Может быть, я еще не совсем проснулся? Или этот голос сильно изменился?» Он казался ему из не так далекого прошлого, но вызвал в нем чувство какого-то расстройства. Они не виделись со дня последнего

ЭР03246

заседания Ассоциации. Он недавно выписался из больницы и, видимо, недуг давал о себе знать.

– В половине девятого я зайду за вами, и мы идем завтракать.

– Хорошо, спасибо, – последовал ответ.

В зазоры штор на окнах гостиничного номера пробивались полоски слабого утреннего света. Взглянув еще раз на часы, он понял, что уже не рано и что пора вставать. Впереди сложный день с разнообразными деловыми встречами. Потянувшись, он продолжал лежать, испытывая какую-то истому во всем теле. Закрыв глаза, вспоминал фигуру директора техникума – человека среднего роста, с худым и бледным лицом, с черной шевелюрой, живыми глазами, казалось, все время избегающими смотреть на собеседника. Странный тип человека, внешне весьма мало напоминающий руководителя, хотя он отличался умением повести за собой педагогический коллектив на хорошие дела. Воспитанный советской школой управления, он был одержим борьбой за лучшие показатели в соревновании среди подобных учебных заведений. Он многого в этой деятельности добился. Техникум был в числе лучших в отрасли.

Он был одним из первых, кто поддержал идею создания Ассоциации учебных заведений железнодорожного транспорта. На заседаниях занимал активную позицию, вносил много конкретных предложений, старательно пытался проводить в жизнь ее решения.

Размышляя о прежних встречах с директором, Сергеев все еще лежал на диване, потеряв контроль над временем. Вдруг раздался стук в дверь.

– Войдите, открыто, – громко сказал он и быстро поднялся.

Дверь открылась. В комнату вошел директор техникума. «Как сильно он сдал с того времени, когда мы виделись последний раз», – промелькнуло в голове. Они обнялись.

Встречаясь, как правило, после долгой разлуки, мы всегда с тайным любопытством оглядываем друг друга, и говорим радостными возбужденными голосами все то, что полагается говорить в подобных случаях: «Сколько лет, сколько зим!.. О, ты – молодец, ты совсем не изменился!» И каждый, как бы не соглашаясь с таким мнением, стремится перевести разговор на другие, хотя тоже стандартные, темы. «Как дела?.. Каковы успехи в работе?»

Завтрак, хоть и не совсем обычный, был хорош. Довольно крупная отбивная котлета с картофельным пюре, обильно политым сливочным маслом. Кофе был изумительным. К пирожному они не притронулись. Директор ел диетические, приготовленные на пару, рубленые котлеты. Сидя за столом студенческой столовой, Сергеев глядел на пожелтевшее лицо директора и слушал несколько сиплый, казавшийся уставшим, его голос. Он понимал его характер, его труд, повседневные заботы. Не только понимал, он ощущал их. Так приятно иногда поговорить с хорошим человеком. Но одна мысль мучила его. Вот такие люди, столько сил и здоровья отдавшие делу обучения и воспитания молодежи, а может быть и жизнь, к великому сожалению, зачастую забываются своими преемниками. О

ДВГНБ

ЭР03246

них не вспоминают и не говорят, а если и говорят, то только с критической точки зрения, чтобы не затмить и не умалить свою личную роль. Пишут книги и истории со своими фотографиями, всячески возвышая себя любимого и забывая роль предшествующих руководителей, ветеранов, вложивших неоценимый вклад в становление и развитие учебного заведения. Он знал много таких примеров, и поэтому всегда трепетно относился к своим учителям. Как ему не хотелось, чтобы так случилось и с памятью об этом человеке. Прежний директор Дунаев не так давно умер. Его заменил Запорожский. И, кажется, тоже не совсем здоров.

– Вы о чем-то задумались. Как вы смотрите на мои предложения: сегодня до обеда Вы знакомитесь с учебно-материальной базой, после обеда – встреча с учащимися. Завтра до обеда работаете в своем филиале, а после обеда – встреча с педагогическим коллективом, – произнес он.

– Борода гостя в руках хозяина, – отшутился Сергеев. – Согласен полностью. Примерно так я и планировал.

– Вас будет сопровождать мой заместитель по учебной работе Павел Александрович Дмитриев. У меня есть неотложные дела. Но я хотел бы попросить Вас вот о чем. Как бы это сказать?.. – Сделав паузу, он продолжил, – я бы Вам не советовал при встрече с преподавательским составом поднимать вопрос о присоединении техникума к академии. Многие не поймут. Будут против.

– Вы же раньше были за. Что изменилось? Мне через месяц ехать в Москву. Там созывается отраслевое совещание руководителей вузов и кадровых служб железных дорог страны. Запланировано и мое выступление. Наш опыт работы показал большую эффективность объединения усилий учебных заведений в решении многих вопросов, направленных на повышение качества подготовки специалистов. Главное же в этой работе – отбор молодежи и формирование студенческого коллектива. В образовательном комплексе возможна организация так называемой «безотходной технологии» подготовки. В едином вертикально интегрированном образовательном комплексе можно менять траектории обучения, переводя с одного уровня на другой в зависимости от способностей обучаемого, не приходя к крайним мерам, связанным с отчислением. Находясь в обособленном положении мы, например, не можем перевести одаренного учащегося техникума в вуз. Он должен окончить техникум, а потом по конкурсу держать экзамен в вуз, порой, предварительно отслужив в армии. Сколько теряется времени. И наоборот. Студента вуза, который не в состоянии освоить программу высшего образования, мы вынуждены отчислять. А он бы мог успешно учиться в техникуме, осваивая программу среднего профессионального образования. При этом в дипломе было бы записано «…окончил Дальневосточную государственную академию путей сообщения по такой-то специальности и ему присвоена квалификация техник». Звучит?

– Звучит, – ответил он, выслушав монолог. – Меня убеждать не надо. Я, как Вы знаете, и раньше был за такой подход. И сейчас моя позиция не изменилась.

– Так в чем же дело? Позиция директора и педколлектива расходятся? Так же невозможно работать.

ЭР03246

– По этому вопросу я им своей позиции прямо не высказывал. Отношения у меня с педколлективом доверительные. Для большинства педагогов Ваше предложение будет новостью. Хотя слухи ходят, ведь эта тема затрагивалась на последних заседаниях Ассоциации. Есть много вопросов, на которые ни у Вас, ни у меня однозначных ответов нет.

– Например?

– Как изменится заработная плата преподавательского, лаборантского, обслуживающего персонала? Старшее поколение педагогов дополнительно к зарплате получает пенсию за педстаж. А их в техникуме шестьдесят процентов. Сохранится ли она, когда они перейдут в штат академии?

– Пока определенного ответа дать не могу, – проронил Сергеев.

– Вот видите! Вы скажете, что объединение с вузом даст обновление учебно-материальной базы, пополнение нового лабораторного оборудования, приток молодых кадров преподавателей, в том числе остепененных. Все это, конечно, приведет к повышению качества подготовки специалистов.

– Правильно. Мы поменяем лабораторное оборудование, в первую очередь по общенаучным дисциплинам, на модульное. Тогда на одном стенде можно будет выполнять лабораторные работы на разные темы учебной программы. Используя несколько таких стендов, можно будет выполнять работы параллельно. То есть, когда учащиеся всей группы, или подгруппы будут обособленно выполнять одну и ту же работу одновременно. К каждому стенду поставим компьютер. Можно будет моделировать рабочие процессы. Конечно, это потребует определенной подготовки преподавателей. Мы более широко организуем их переподготовку и повышение квалификации. В академии есть и аспирантура по самому широкому спектру специальностей. У преподавателей открывается широкая дорога в науку. Учебный процесс будут вести в перспективе молодые кандидаты наук…

– Куда же пойдут преподаватели с возрастом? – перебил он, видя, что Сергеева «понесло». – Большинство из них имеют не только большой педагогический стаж, но и хорошую практическую подготовку. Они являются хорошими воспитателями молодежи. Переучиваться им, пожалуй, очень сложно. А их в техникуме большинство. Я думаю, что конкурсная система пока для техникума неприемлема. Здесь нужен не революционный подход, а эволюционный. Я верю в то, что Вы говорите. Мы к этому придем, но потребуется определенное время. Может быть, не один год, и даже не пять лет. Проблема должна созреть. Не надо торопиться.

– В какой-то степени я с Вами согласен. Но кадровую проблему в учебном заведении все равно надо решать. Это злободневный вопрос не только для техникума, он стоит и в вузе. У нас средний возраст преподавателей тоже, как говорится, зашкаливает. Но большинство из них имеют ученые степени и звания, авторство учебников, методических пособий, научных трудов…

– Есть и еще вопросы, – он посмотрел на Сергеева, видя, что беседа затянулась.

ДВГГР

– Какие?

– Вас не поддержит производство, кадровые службы железных дорог. В первую очередь начальник Управления кадров и учебных заведений. По двум позициям.

– Почему? По каким это позициям? – насторожился Сергеев. Хотя догадывался, каков на него будет ответ.

– Кадровики боятся, что будет размыта подготовка техников. А они нужны производству. Тем более начальник Управления в последнее время много сил и энергии приложил к укреплению и развитию отраслевого среднего профессионального образования. «Как это не будет техникумов? – считают на производстве, – ведь они могут раствориться в вузах».

– Ну а по второй позиции я догадываюсь сам. Министерству, не нравится бакалавр. Производственники считают, что он не специалист. Но ведь это не так. В отрасли много должностей, которые могут замещать бакалавры. В тех же службах управления персоналом он может успешно работать, подготовленный по направлению «Менеджмент». У специалиста, получившего образование в вузе, как показывает практика, не все знания, полученные в учебном заведении, востребованы на производстве, на конкретном рабочем месте. А на эти невостребованные знания затрачены значительные средства. Я считаю, что бакалавр должен быть обязательным атрибутом высшего профессионального образования, как, например, общее среднее образование. Но по определенному направлению, объединяющему ряд родственных специальностей. Именно так задумано в новых государственных образовательных стандартах, хотя они еще «сырые». Видимо, сделаны они наспех, по образцу и подобию зарубежных бакалаврских программ. Хотя зарубежный опыт тоже интересен. Он – в большинстве стран мира, за редким исключением (Германия, Нидерланды). В России подобное транспортное образование, видимо, началось под влиянием опыта Петра I, которое он получил в этих странах, и потом закрепилось Александром I учреждением Института корпуса инженеров путей сообщения. С введением бакалаврских программ не отрицается, в сущности, и инженерное образование. Бакалавр, прибывший на производство, может быть доучен до уровня инженера, причем к конкретному рабочему месту, либо на самом производстве, куда он прибыл, либо в тех же вузах по системе дополнительного образования. Конечно, для этого предприятие должно вложить некоторые средства. Позицию МПС можно понять. Подготовка инженеров для железных дорог производится по государственному плану и за счет бюджета государства. Особо ведь не нужно тратиться. Но это же не государственный подход.

– Я бы хотел, чтобы во встрече с педагогическим коллективом Вы как-то учли то, о чем мы сейчас говорим. А теперь время заняться Вашей программой пребывания в вверенном мне учебном заведении.

Вспоминая и еще раз «переваривая» этот разговор, Сергеев сидел в гордом одиночестве в небольшом зале ожидания вокзала.

ЭР03246

– Граждане пассажиры, будьте осторожны: по первому пути от перрона с западной стороны от вокзала проходит грузовой поезд, – сказал громкоговоритель, прервав его неутешительные мысли.

Он вышел из здания вокзала. Электровоз, надрываясь, тянул состав, груженный углем. Он начал считать вагоны, на семидесятом сбился. «Не менее семи тысяч тонн» – мысленно представил. Какой же надо обладать силой, чтобы тянуть состав такой массы! Какая же огромная энергия заключена в движущемся по станционным путям поезде! Скорость его, пожалуй, не менее шестидесяти километров в час! А сколько потребуется энергии, чтобы разогнать такой состав, или затормозить? Какое огромное, трудно поддающееся воображению, количество движения!

Мимо проходили вагоны, создавая специфический шум взаимодействующего металла и громко отсчитывая стыки на рельсах. Над полувагонами тоже двигалась, отставая, угольная пыль.

Сколько же задействовано квалифицированных специалистов, рабочих, техников, инженеров, чтобы обеспечить транспортный процесс от производителя товаров к потребителю? Обеспечить сохранность грузов, безопасность, график доставки? Впереди этого «количества движения» поставлен локомотив, ведомый машинистом. Какая ответственность лежит на его плечах! Трудно представить, сколько энергии может высвободиться при непредвиденных обстоятельствах: столкновениях поездов, или сходе с рельсов. Именно поэтому аварии на железных дорогах могут приводить к страшным последствиям. Безопасность и еще раз безопасность движения! Это одно из главных измерений качества работы железнодорожного транспорта. Автоматизация управления движением поездов, неразрушающий контроль и диагностика, автоматизация обеспечения безопасности даже в том случае, если машинист потерял бдительность – все это на железных дорогах Дальнего Востока есть. Эти важнейшие технические средства и технологии перевозок, транспортная инфраструктура являются предметами изучения в вузе и техникумах. В них готовятся высококвалифицированные специалисты, которые востребованы, которые обеспечивают работу транспорта и его безопасность. Поэтому из всех видов железнодорожный транспорт является самым безопасным.

Поезд прошел. Сергеев даже попытался мысленно сравнить эти два понятия: энергия движущегося поезда и количество движения, соотношение этих двух физических величин. Расчеты оставил на потом...

Сознание переключилось на вуз. Вот и там имеет место аналогичный «транспортный процесс»: передача, своеобразная транспортировка, знаний от преподавателя и учебника как «производителей знаний», к студенту, «потребителю этих знаний». Какое же огромное количество знаний – аналогии количеству движения – передается в образовательном процессе! Можно ли дать ему измерение? Наверное, можно: количество часов, отведенных на изучение программного материала, помноженное на количество студентов. В некоторых зарубежных странах применяется так называемый образовательный кредит, который, в сущности, включает в себя определенное количество затраченных на обучение часов. Управляет этим

ЭР03246

сложным интеллектуальным процессом передачи знаний **ректорат –** своеобразный локомотив, движущий участников образовательного процесса в нужном направлении, во главе с машинистом – ректором. От того как слаженно работает ректорат и «везет» груз знаний этот «локомотив» – ректор, проректоры, деканы факультетов, другие руководители – зависит очень многое: и качество подготовки специалистов, и актуальность научных исследований, воспитательная работа, связь с производством и еще много-много других показателей.

Ректорат в высшем учебном заведении – это сгусток интеллектуалов, можно сказать, топ-менеджеров. Сейчас стало модно так называть крупных руководителей, зачастую не за интеллектуальные их способности, не за профессиональные знания техники и технологии производства, не за социальную их обязанность, как помочь людям, чтобы жизнь была лучше, а за умение, как извлечь большую прибыль, как обогатиться. К счастью, в высших учебных заведениях сохранились традиционные демократические принципы конкурсного отбора и назначения на преподавательские должности и на большинство должностей руководящего состава, ректората. Причем на выборах учитываются не только менеджерские способности каждого кандидата, но и его ученая степень и звание, научные и методические заслуги, связь с производством, принципы дидактики и психологии, педагогические способности работы с молодежью и многие другие качества, не позволяющие войти в состав ректората случайным людям. Хотя нет правил без исключения.

Ректорат – это своеобразный президиум ученого совета вуза, постоянно действующий совещательный орган при ректоре. На его заседаниях рассматриваются самые животрепещущие проблемы развития вуза. На его коллективно принятые решения опираются в своей работе все руководители учебно-научных и хозяйственных подразделений. В том числе и ректор.

Если проводить аналоги с крупными акционерными компаниями, ректорат вуза – это тот же совет директоров. В поле его зрения – экономика, научная и методическая работа, повышение научной и педагогической квалификации преподавательского состава, организация учебного процесса и внеаудиторной воспитательной работы со студентами, развитие учебно-материальной базы, и решение целого ряда больших и малых, но очень важных для жизнедеятельности вуза, вопросов…

«Что-то устал, – подумал он, – Сяду в поезд, высплюсь.....

***

Спал недолго. Проснувшись от свистка встречного локомотива, Сергеев мысленно, не открывая глаз, начал перебирать события прошедшего дня, его пребывания в техникуме. Он вспоминал, как войдя в аудиторию на встречу со студентами, после того, как представил его директор и затем вышел, погрузился в уже знакомую атмосферу. Он увидел в этих молодых людях подвижную, храбрую, жаждущую деятельности и перемен, молодежь. Они смотрели на него с явным любопытством. С чем же он пришел к ним? Что он им скажет? Какое

ЭР03246

дело у проректора высшего учебного заведения, профессора к ним, простым учащимся профессионального учебного заведения? Чему же пришел он их поучать? Эти же вопросы он задавал и сам себе.

– Здравствуйте. Добрый день, дорогие друзья. Я попросил вашего директора, чтобы он организовал эту встречу. Знаете, я сегодня половину дня провел в вашем учебном заведении, и мне очень понравилось у вас. Кругом порядок. В аудиториях и лабораториях, других помещениях чисто. Учащиеся приветливы, вежливы и, здороваясь, уступают дорогу старшим, аккуратно одеты, мальчики подстрижены. Я сделал вывод, что у вас хорошие преподаватели, настоящие наставники молодежи. Я тоже преподаватель, но пришел не учить вас, а хотел с вами посоветоваться по одному очень важному, на мой взгляд, вопросу.

По аудитории прошел шумок, потом все затихли. Какой же ему нужен совет от них?

– Но сначала я задам вам три вопроса. Кто ответит, чему равен логарифм при основании два дроби одна шестнадцатая?

Поднялось несколько рук.

– Ну, скажите Вы, – обратился он к одному из желающих ответить.

– Одной четвертой, – ответил он.

– А Вы как считаете? – обратился он к следующему.

– Логарифм заданного числа при основании два равен минус четырем. Остальные руки опустились.

– Правильно. Давайте вместе проверим: в какую степень нужно возвести число два, чтобы получить одну шестнадцатую? Конечно – в минус четвертую. Это и есть ответ. Теперь второй вопрос. В каком случае можно считать отношение синус икс, деленное на икс, равным обратному выражению, то есть, икс, деленное на синус икс? – Он записал это на доске. Поднялось уже меньше рук.

– Скажите, пожалуйста, Вы, – обратился он к учащемуся, выше всех тянувшему руку.

– Икс сокращается, остается слева – синус, а справа – единица, деленная на синус.

– Синус чего? Символическая запись «синус» не может оставаться без угла, величина которого в нашем случае выражена через икс. Сокращение на икс – абсурдно. Ну-ка скажите Вы, молодой человек, – обратился он к другому учащемуся.

– При угле в нуль градусов. То есть при икс, равном нулю, и синус икс будет равен тоже нулю. Будет слева ноль, деленное на ноль, и справа – то же.

– Кто может добавить к сказанному? – Желающих не оказалось.

Он продолжал:

– В принципе верно, но не полно. Во-первых, синус икс равен нулю не только при угле икс, равном нулю, но также и при ста восьмидесяти градусах…

– При минус сто восемьдесят… При триста шестьдесят… – перебивали его, называя и другие углы, кто в градусах, а кто в радианах, выраженных через число пи.

ЭР03246

– Молодцы. Верно. Но, все же, ответ является не совсем… правильным, – он хотел сказать «неграмотным», но поправился. – Нуль, деленное на нуль, это – неопределенность. Нужно ее раскрыть, взяв производные от этих функций. Тогда слева и справа указанного равенства получается по единице. Другими словами, это равенство будет достаточно достоверным при сколько угодно малом икс.

Следующий, третий, вопрос касался законов механики Ньютона, лежащих в основе так называемой классической механики. В частности, был задан вопрос: как формулируется второй закон? Был «лес» рук. Ребята знали ответ. Но, в то же время, как он трактуется при действии на движущееся тело переменных сил, и как он переходит в основное уравнение движения поезда, никто ответить не смог.

– Какой смысл был заложен в поставленных мной вопросах, я остановлюсь позднее, в конце нашей беседы. А сейчас о главном.

Он рассказал, что создана Ассоциация учебных заведений железнодорожного транспорта, основной задачей которой была совместная с кадровыми службами железных дорог работа, направленная на повышение качества подготовки специалистов. При этом, главное внимание вуза и производства было сконцентрировано на том, чтобы сформировать контингент обучающихся с места их жительства и будущей работы.

Далее он обратился к высвеченной на экране схеме:

– Слева показаны уровни образования, установленные Законом Российской Федерации «Об образовании», принятым 10 июля 1992 г., а справа – квалификации специалистов, соответствующие указанным уровням образования. На схеме видно, что общеобразовательные школы с неполным средним и общим полным средним образованием являются базой формирования контингента обучающихся профессионально-технических училищ, техникумов и вузов. Начальное профессиональное образование дает производству квалифицированного рабочего специалиста, учебное заведение среднего профессионального образования – техникум или колледж – дает производству специалиста-техника. Вузы дают неполное высшее, высшее и послевузовское образование. Высшее образование имеет три уровня с квалификациями бакалавр, дипломированный специалист и магистр. Послевузовское – два уровня с научными квалификациями кандидат и доктор наук. На схеме, как вы видите, есть форма дополнительного профессионального образования, где по заданию производства, или по своему желанию, специалист может получить углубленную подготовку к конкретному рабочему месту и даже переквалификацию. Как видите, эта система образования и подготовки специалистов реализуется различными учебными учреждениями. Ассоциация предлагает их интеграцию, объединение, слияние.

Далее он рассказал студентам в доступной форме, что в связи с программой структурно-институциональных преобразований в системе высшего профессионального образования в России, а также с учетом и мирового опыта, интеграцию транспортного образования можно осуществлять путем объединения транспортных учебных заведений. Один из механизмов может быть реализован в

ДВГНБ

ЭР03246

процессе создания вертикально интегрированной структуры путем объединения вокруг транспортных вузов учебных заведений более низкого уровня: общего среднего, начального профессионального и среднего специального образования. Получается так называемый образовательный комплекс.

– Объединение может быть ассоциативным, с сохранением прав юридического лица у субъектов комплекса, – продолжал он, – или полным, с включением субъектов комплекса в состав вуза. Ассоциативное объединение уже в основном состоялось. Оно дает возможность решать ряд методических вопросов. Но поскольку каждое учебное заведение – это самостоятельный хозяйствующий субъект, то перевод с одной образовательной программы на другую возможен только при полном завершении одной программы, с получением соответствующей аттестации, и конкурсного отбора на другую. Например, нельзя перевести способного учащегося техникума в вуз без вступительных экзаменов, при этом он должен окончить техникум и получить диплом о среднем профессиональном образовании. А потом уже, при желании, поступить в вуз

Далее Сергеев рассказал, что вертикальная интеграция транспортного образования в крупные образовательные комплексы должна проходить на основе полного, включая имущественное, объединения образовательных учреждений различного уровня. Это позволит наиболее эффективно использовать научно-педагогический потенциал, учебно-материальную базу субъектов комплекса, обеспечивать преемственность всех уровней образования на основе инновационных образовательных технологий, общих подходов к оценке качества, инструментов социального развития и воспитания. Такая система будет иметь так называемую «безотходную», без «тупиковых траекторий», образовательную технологию, когда студент, будучи не в состоянии освоить образовательную программу одного уровня, не отчисляется, а может быть переведен на другую образовательную программу в том же образовательном учреждении. И наоборот, более талантливые учащиеся техникума могут быть переведены на программу вуза без вступительных экзаменов, не дожидаясь окончания техникума. В этом случае сокращаются сроки обучения и снижаются затраты на подготовку кадров транспортной отрасли. Так сказано и в законе «Об образовании», что лица, имеющие начальное или среднее профессиональное образование соответствующего профиля, могут получать высшее профессиональное образование по сокращенным ускоренным программам.

– Техникум, присоединившийся к вузу, получает статус факультета, – продолжал он, – а те, что расположены в региональных муниципальных образованиях (не на территории, где расположен головной вуз), объединившись с уже действующими там филиалами вуза, получают статус институтов. Вот так видится развитие транспортного образования на Дальнем Востоке. Ассоциация одобрила такой сценарий. Но для того, чтобы направить процесс объединения на практические рельсы, нужно согласие и поддержка коллективов учебных заведений и их учредителей. У нас общий учредитель – Министерство путей сообщения. Он мо-

ЭР03246

жет волевым порядком сделать такую реорганизацию. Но, как говорится, насильно мил не будешь. Вот я и пришел к вам, чтобы посоветоваться и заручиться вашим мнением на предмет объединения. Что вы думаете по этому поводу?

– А можно вопрос? Если я окончу программу техникума, что у меня будет записано в дипломе? Я ведь буду учиться, вроде бы как в вузе.

– У Вас какая специальность?

– ПГС.

– В дипломе будет написано, что вы окончили Дальневосточную государственную академию путей сообщения по специальности «Промышленное и гражданское строительство» и Вам присвоена квалификация «Техник – строитель».

– А что, после техникума все будут переведены на высшее образование?

– Нет, не все. Только по согласию и наиболее подготовленные выпускники, готовые к освоению программы высшего образования.

– И такие обязательно должны ехать в Хабаровск?

– Нет, не обязательно. Здесь, в вашем городе на основе слияния техникума и нашего филиала будет институт, где могут обучаться по программам среднего и высшего профессионального образования. Сейчас в филиале учатся на двух первых курсах. По мере развития учебно-материальной базы и педагогических кадров обучение будет доведено до уровня бакалавра или даже дипломированного специалиста.

– А где ваш филиал?

– Разве ты не знаешь, – послышалось несколько голосов из зала, – рядом двухэтажное здание.

– Я думал там магазин. На здании крупными буквами написано – «Магазин».

– А ты мелкие буквы читать не можешь?

Для Сергеева это была новость. По приезде рано утром, в темноте, здания филиала не было видно.

– В моем плане посещение филиала будет завтра. Обещаю вам, что завтра к концу дня магазинной вывески крупным планом не будет.

Еще много было вопросов. Почему институт переименован в академию? В чем разница? Какие успехи в спорте? Могут ли студенты приехать в техникум с художественной самодеятельностью? Может ли академия принять делегацию студентов техникума? Строго ли подходят к форме одежды? Прическе? Много ли отчисляют студентов? И за что? И целый ряд других вопросов, серьезных и наивных. На все заданные вопросы пришлось аргументировано отвечать.

– А теперь я хочу вернуться к тем задачам, которые я поставил в начале нашей встречи. Здесь я хотел обратить ваше внимание на два аспекта. Во-первых, абстрактные формулы из математики или физики обязательно имеют прикладной характер. Двоичная система исчисления, логарифмические функции имеют широкое применение в информатизации, которой все большее место отводится в технологии транспортных процессов, да и во всей нашей жизни. Вторая задача дает понять соотношение некоторых тригонометрических функций при малых углах;

ЭР03246

это часто используется в проектировании кривых стрелочных переводов и железнодорожного пути, расчетах его профиля. А второй закон Ньютона дает возможность получить основное уравнение движения поезда при действии на него различных сил. Это уравнение потому и называется основным, что позволяет производить всевозможные тяговые расчеты, находить решение многих других задач, связанных с движением поездов.

– И, во-вторых, – продолжал он, – я уверен в том, что, кто ответил на мои три вопроса, могли бы быть переведены на программу высшего профессионального образования и успешно освоить ее. Я далек, конечно, от той мысли, что они умные, а другие не умные. Я сторонник того, что все люди с точки зрения суммы знаний и умений равны. И если один горазд в каком-то одном направлении, то другой может быть талантлив в другом.

Но главное, что он вынес из встречи с учащимися, было их единодушное желание войти своим техникумом в состав образовательного комплекса с многоуровневой системой образования и подготовки кадров специалистов.

Лежа сейчас на верхней полке купе и вспоминая встречу с молодыми людьми он думал: «Неужели эти мальчишки и девчонки наши современники? Наше будущее? Что-то непонятное, тягостное, даже опасное, но, в то же время, притягательное было в этих птенцах, выпорхнувших из самой богатой и усовершенствованной клетки индустриального общества. И вот они здесь, в техникуме, в поисках какой-то другой жизни, в смутной надежде на счастливый исход их задумок на будущее, которое откроет им способ зажить по-иному, разумнее и правильнее, и, может быть, лучше, чем мы. Говорят «молодо – зелено». Но, почему же тогда они пугают обывателей, приводят в недоумение политиков, смущают, а то и заводят в тупик своими вопросами учителей и профессоров. Много статей, книг, высказываний и суждений о том, что же это такое? что происходит с молодежью? «Наше поколение было не таким – лучше». Пишут о «конфликте поколений». Указывают на какую-то, неизвестную прежде, форму непризнания утвердившихся порядков в обществе, отрицание многих ценностей современной цивилизации. И так далее, и тому подобное. У меня, проведшего всю жизнь с молодежью в студенческие годы, потом в профтехучилище, и, наконец, в высшем учебном заведении в качестве преподавателя, далеко не такое собственное восприятие при встречах с молодыми людьми. Надо сердцем ощущать и понимать их, иногда странную внешность, их необычное, отличное от нашего, поведение, их, по-своему глубокомысленные, немного наивные и туманные, речи… Но господа хорошие! Эти молодые люди живут на земле в наше с вами время. Вот их образы, их мечты и надежды, может быть, даже наивные, их печали и радости, суждения, излагаемые их собственными словами, их пестрый и сумбурный, иногда даже смешной и нелепый, но очень живой и горячий мир. Почему мы игнорируем этот мир? Почему мы не погружаемся в этот внутренний мир, чтобы идти вместе с ними, может быть, даже впереди, помогая выбрать наиболее правильное направление?»

ЭР03246

После встречи со студентами техникума, покидая аудиторию, Сергеев унес видение этих юных лиц, выражение глаз, готовность их быть причастными к будущей судьбе своей страны…

Осталось тягостное впечатление от встречи с педагогическим коллективом техникума. Вопросы накатывались один за другим. Почему они не поддержали идею реорганизации и объединения учебных заведений в единый образовательный комплекс? Почему государственным интересам предпочтение было отдано меркантильным, личным? Ведь собрание членов правления Ассоциации поддержало эту идею. Даже с воодушевлением. Наоборот, некоторые члены в открытую думали, зачем вузу эта лишняя забота, дополнительная болезнь. Выходит, что члены правления не в полной мере представляют интересы своих коллективов. Своим несогласием к добровольному объединению с профильным вузом преподавательский коллектив техникума фактически проголосовал против повышения качества подготовки специалистов для отрасли, против обеспечения преемственности образовательных программ, обновления учебно-материальной базы, повышения научно-педагогического уровня преподавателей, притока молодых подготовленных кадров. Хотя никто в этом направлении не высказывался, такой вывод напрашивался сам собой.

Ведь при создании в регионе отраслевого образовательного комплекса как единого хозяйствующего субъекта будут сохранены, и даже получат дальнейшее развитие, все образовательные учреждения общего и профессионального образования. Появятся дополнительные условия для вариативного образования и образования по выбору, становления учебных заведений «повышенного типа», таких как гимназий, лицеев, колледжей.

Вон в Мордовии: в этом году вокруг Мордовского государственного университета был создан региональный учебный округ, представляющий собой добровольное академическое сообщество учебных заведений республики. Правда, там объединение носит пока тоже ассоциативный характер. Но оно может вносить предложения по изменению концепции и основных направлений развития регионального образовательного пространства, не являясь единым хозяйствующим субъектом.

Почему бы нам не пойти дальше? Создать образовательный комплекс, своеобразный образовательный конгломерат, в задачи которого бы входило научное и кадровое сопровождение развития транспорта на Дальнем Востоке. И в перспективе не только железнодорожного, но и других видов транспорта. И не только Дальневосточного округа, но и транспортного образования стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

«О куда меня понесло. Не решив одной проблемы, думаю о еще более сложных, как у Чапаева «в мировом масштабе» – подумал он… Но тем не менее, отрицательное отношение к объединению ставит под угрозу реализацию предложения по созданию вокруг академии вертикально интегрированного образовательного комплекса.

ДВГГУ

ЭР03246

1.5. Артефакты

При входе в кабинет его встретила Лена, работница вычислительного центра, временно исполняющая обязанности секретаря общей приемной первого проректора и проректора по учебной работе, которая в то время была на больничном. Лена, не очень общительная, но приятная, молодая и добросовестная женщина, часто заменяла секретаря, когда та отсутствовала по каким-то причинам. Еле заметные веснушки украшали ее милое лицо, на котором, как ему казалось, никогда не сходила печальная улыбка. Наверное, из-за веснушек она выглядела значительно моложе своих лет. Воспринимая ее открытый, доверчивый взгляд, ему так и хотелось сказать: «Frau meiner Träume» (женщина моей мечты, нем.).

– Что нового? – спросил он ее после того, как поздоровались

– Переворота не случилось. Вот здесь – срочные бумаги: приказы на подпись, подготовленные ответы на письма и другие документы. Здесь – банк. Почта. Командировки. А это работа на вечер, – показала она на две толстые папки бухгалтерских документов.

– Хватит, наверное, а то мы уже подошли к вечеру.

– Это еще не все. Вот список сотрудников, которые просились к Вам на прием. Против каждой фамилии стоят вопросы, по которым они хотели бы с Вами встретиться. Вы можете им назначить время?

– Не перестаю удивляться. Какая-то ты слишком..., ну, официальная что ли. Нет, чтобы как-то посочувствовать; ведь с поезда – прямо на работу. Можно сказать, минуя дом, торопился к тебе. Ты бы должна как-то душевно обогреть, приласкать. Хотя бы мило поприветствовать. А ты встречаешь меня с папками бумаг, как баба Яга с палкой, чтобы сразу загрузить работой.

– Во-первых, я не знала, что вы с поезда явитесь сразу на работу. Не могли позвонить, я бы хоть чай подготовила. Во-вторых, Вы торопились не ко мне, а на свою работу. Она у Вас как любовница. Вот пусть обогревает и ласкает. Хотя мне и нравится Ваш сегодняшний лирический настрой. Да еще с утра. Значит, командировка была успешной, и день будет продуктивным.

– Тебе пора бы уже знать: все, что в жизни имеет значение – это любовь и работа. Вот ты опять о делах. Опять пытаешься меня запрограммировать только на работу. Разве я не имею право, чтобы вместе с любимой работой иметь еще и любимую женщину?

– По-другому не будет.

– Почему ты так считаешь? Старый что ли?

– Возраст тут не причем. Все женщины так считают. Думают, что Вы строгий и недоступный.

– Стало быть, сухарь. Не правильно думают? И ты, общаясь со мной больше, чем другие, тоже так считаешь?

– Может быть, и не правильно думают. По крайней мере, я так не считаю.

ЭР03246

– Спасибо тебе не добром слове. Буду думать, как исправиться перед другими. – Он посмотрел на поданный ею список и распорядился: – этих можешь приглашать после двух часов.

Просматривая документы, позвонил по прямому проводу в приемную ректора.

– Верочка, доброе утро. Докладываю: приехал. Первым делом, хотел бы услышать твой, как всегда, ласковый и приятный голос. Он активирует вожделение чувств и настраивает меня на хорошую и плодотворную работу.

– Рада Вас слышать. Здравствуйте.

– Как вы тут без меня два дня работали? Сам у себя?

– У себя. Как всегда, освободится в десять. Ждем Вас. Вы же прекрасно знаете, без Вас – плохо. Сразу работы прибавляется. Что будете пить? Чай? Кофе?

– Чай.

– Приходите, ждем в десять. Я позвоню.

Ректор приходил на работу, как правило, в восемь часов утра. В это же время к нему приходил специалист по массажу – работник одной из кафедр, и около двух часов разминал ему больные суставы ног.

Просматривая документы, Сергеев обратил внимание на брошюру с тезисами докладов на планируемую сетевую научно-практическую конференцию. На обложке крупными буквами было написано: «Многоуровневая и многоступенчатая подготовка специалистов для железнодорожного транспорта». На этой конференции он должен будет выступать с докладом на тему «Отраслевая система непрерывного образования и подготовки кадров на Востоке России». Организаторы и учредители конференции: Министерство путей сообщения Российской Федерации и Государственный комитет по высшему образованию. Отложив брошюру в сторону, на потом, подумал, что в ней должны быть опубликованы материалы и его доклада. Отвлекшись от документов и откинувшись на спинку кресла, задумался, вспоминая историю вопроса.

Дело в том, что в начале девяностых, когда распалось государство Советский Союз, сменилась власть, на гребне так называемой демократии молодую российскую республику захлестнули реформы. Погрузилась в очередную реформу и российская система образования. Появились, как грибы после дождя, потребители реформ, которые использовали их (не реформы, а образ реформ) для получения средств, займов, трансфертов, грантов, социальной поддержки многочисленной армии разработчиков разных мероприятий. Сразу же родилась целая система институтов научно-исследовательских проблем модернизации образования, аттестации, аккредитации, разработки измерительных материалов качества учебного процесса, институционального преобразования системы российского образования и многих других, вдруг ставших злободневными, проблем. Новорожденным требовалось «молоко». Все это проводилось в ущерб финансирования основной деятельности, связанной с подлинным образованием, за счет низкой и несвоевременно выплачиваемой зарплаты преподавателей, недофинансирования содержания и развития учебно-материальной базы, фун-

ДВГУПС

ЭР03246

даментальных научных исследований, воспитательного процесса. Стала охаиваться, подвергаться резкой критике советская система образования, признанная в свое время лучшей в мире.

Оказывается, реформы стоят денег! Многие, в том числе и в высших эшелонах власти, этого не понимали (или не хотели понимать). Начиная с начала 90-х годов реформы образования, реструктуризации, модернизации и тому подобное, шли волнами. Не достигнув апогея, выяснялось, что на реализацию очередной волны не хватает потраченных денег. Начиналось все сначала. Цунами реформ систематически накатывались и накатываются до сих пор на систему российского образования двадцать с лишним лет. Наводнение ненужных новшеств не прекратилось и в первое десятилетие двадцать первого века. Апогей всегда приходился на каждую смену высшего руководства в системе науки и образования.

Каждая реформа обосновывается как бы благими намерениями. Но результаты оказываются прямо противоположными. Например, ставится задача сокращения числа высших учебных заведений, а они, наоборот, размножаются: количество их увеличивается, как говорится, в разы. Хотят повысить качество выпускаемых специалистов, а оно резко падает. Высшую школу захлестнула коррупция, коммерциализация, извращенное понятие о рынке и рыночных отношениях. Дипломы, экзамены, зачеты, контрольные работы и курсовые проекты сплошь и рядом продаются и покупаются взамен знаниям. Причем торги освещаются в открытой рекламе. Университеты России уже не стали входить в первую сотню передовых университетов мира. Такого никогда не было! Стало серьезно подрываться лучшее в мире инженерное образование. На смену техническим и естественнонаучным специальностям насаждаются гуманитарные: юриспруденция, экономика, финансы, менеджмент. Выпускники по этим специальностям с низкими знаниями оказываются лишними и не находят работы.

Складывалось впечатление, что новая политическая элита в стране не понимает (или не хочет понять) той тесной связи между знаниями и мощью государства, между образованием и экономической крепостью страны. Что успешное решение глобальных общественных проблем зависит от уровня и глубины инженерно-технической мысли, фундаментальности и направленности системы образования в целом и инженерного образования в частности. Поэтому нельзя не принимать эти аргументы при определении государственной политики в отношении инженерного образования. Масштабы инженерного образования не должны сокращаться, а спектр специализаций должен расширяться, ориентируясь в основе своей на междисциплинарность, на межнаучные взаимодействия.

Ради объективности нужно признать и то, что не должно быть и благодушного настроения, самоуспокоения в отношении того, что, дескать, наше образование было и остается лучшим в мире, и поэтому его нечего реформировать. Реформы нужны. Но при этом должны быть сохранены и приумножены лучшие традиции, накопленные дореволюционным и послереволюционным российским государством, мировым опытом. В российской системе образования в начале девяностых

ЭР03246

наметился не только застой, но и налицо признаки его деградации. Многие изменения, которые сейчас происходят, приносят не положительный, а отрицательный результат. Снизилось внимание к образованию как со стороны правящей элиты, так и общества. Они заняты сейчас другими делами, порой, далекими от нравственных ориентиров. Система образования становится все больше обычной локальной отраслью, которая замыкается, погружается в саму себя: сама себя спасает, сама по себе выживает. Вследствие этого Россия по основным индикаторам развития образования быстро вытесняется даже из первой десятки государств мира, не говоря уже о первой пятерке, где она была ранее, при советской власти.

Принятый в 1992 г. Государственной думой Закон «Об образовании», к сожалению, не решал этих проблем. Наоборот, отмена системы распределения и трудоустройства выпускников привела к дефициту кадров на производстве, там, где они больше всего востребованы. Среди выпускников появились безработные. Сразу после окончания вуза многие шли на биржу труда, регистрировались в качестве безработных. Установленная многоуровневая подготовка специалистов не давала ответа на вопрос, кто такой бакалавр. Не знали, как с ним быть, и работодатели. Неполная ясность, неопределенность, на первых порах, была и в отношении магистров. Номенклатура специальностей и рабочих мест на производстве под эти уровни образования не была подготовлена.

Нельзя сказать, что в целом закон был плох. Он устанавливал определенные гарантии реализации прав граждан на образование, в том числе значительно расширял права работников образовательных учреждений и меры их социальной поддержки. Учреждения образования на волне демократизации общественной жизни получали во многих областях своей деятельности автономию, дополнительные права в экономической сфере, в том числе «право на самовыживание». Последнее накладывало особую ответственность на коллективы за судьбу учебных заведений в условиях государственного недофинансирования. Ведь образование стоит денег. Хорошее образование стоит еще больших денег.

Что делать? Как не растерять лучшие традиции инженерного образования путей сообщения? Как сохранить те высокие требования, которые всегда предъявлялись к специалисту транспорта? В их числе – фундаментальность научных знаний, высокий профессиональный уровень и мастерство, умение самостоятельно овладевать новой быстро меняющейся информацией по своей и смежным специальностям. Кроме того, на специалисте этого профиля лежит личная ответственность за безопасность транспортных средств. Как сохранить доверие транспортной отрасли к вузу, к качеству подготовки специалистов? Как обеспечить востребованность выпускников на производстве? Как брать на себя ответственность перед отраслью за воспроизводство и развитие ее кадрового потенциала? Где ответы на вызовы сложившейся ситуации в российском образовании? И, пожалуй, главный вопрос жизнедеятельности отраслевого высшего учебного заведения – где взять деньги? Откликнется ли на беды вуза отраслевое министерство? Как заручиться его поддержкой, в том числе – финансовой?

ДВГУПС

ЭР03246

Ректоратом института на большинство поставленных вопросов ответы были найдены.

В десять часов прозвучал звонок из приемной ректора:

– Шеф Вас ждет. Приходите.

Кабинет ректора был расположен напротив, через коридор. Поздоровались. Секретарша принесла чай. Отхлебнув из чашки, ректор спросил:

– Ну как съездил? Каковы результаты?

– Неважные. Идея ассоциативного объединения поддерживается всеми, и преподавательским составом и учащимися. Войти в состав образовательного комплекса с единым юридическим лицом, то есть быть структурным подразделением этого вертикально интегрированного регионального учебного конгломерата, работники техникума не согласны.

– Почему?

– Превалируют личные интересы перед государственными. Я, например, не смог дать вразумительного ответа на то, как изменится их материальное положение в результате объединения. Преподавательский состав, имеющий двадцатипятилетний стаж педагогической работы в техникуме, как и в общеобразовательной школе, получает надбавку к зарплате в виде пенсионного вознаграждения. А работники вуза – нет. Таких преподавателей в техникуме большинство. Поэтому они не хотят переходить в штат вуза. Есть и другие причины.

– Правильно.

– Что же здесь правильного? Я им привел целый набор преимуществ такой реорганизации. Было же коллективно выработанное решение правления Ассоциации учебных заведений железнодорожного транспорта. Этот вопрос, как ты помнишь, мы обсудили и на ректорате. У меня завтра запланирована аналогичная встреча с коллективом Хабаровского техникума.

– Значит, что-то не учли и на Ассоциации и на ректорате. Какой же следует вывод? Ты думал об этом?

– Думал. Вывод предельно прост. Любое новшество, предлагаемое коллективу, должно быть, в первую очередь, направлено на улучшение жизни людей. Независимо от того, какими бы благими намерениями мы не оперировали – государственными или отраслевыми.

– Нам как раз об этом и надо подумать. Чтобы и волки были сыты и овцы целы. Завтра, когда будешь встречаться с коллективом работников техникума, пожалуйста, постарайся обойти эту проблему. Здесь не только педколлектив будет против преобразований, но и все руководство техникума. Власть они так просто не отдадут. Тем более, это учебное заведение имеет очень глубокие традиции и свою, почти столетнюю историю.

– Я уже решил. Доклад делать не буду. Предложу своеобразный коллоквиум на тему «О развитии сотрудничества между нашими учебными заведениями по повышению качества подготовки специалистов для отрасли в свете нового закона об образовании». Предложу заключить двухсторонний договор на подобие тех, что мы уже заключили в рамках Ассоциации между вузом и железнодо-

ЭР03246

рожными общеобразовательными школами, между вузом и техникумами. Обговорим основные положения этого договора.

– Согласен.

– Я посетил и наш филиал. Встретился с коллективом, со студентами. Посетил занятие по математике. Вел его недавно принятый кандидат наук из сельхозинститута. В общем, здесь все как бы в порядке. У коллектива жалоб нет. Предложений тоже нет. Новшеств тоже никаких нет. Науки – никакой. Тишь и благодать. Что и настораживает. Видимо, директора филиала и декана заочного факультета, кому подчиняется сейчас филиал, такое положение устраивает…

– Кстати, как мы хотим переименовать этот факультет? В институт интегрированных форм обучения?

– Да. А по-хорошему, творческая жизнь там должна кипеть. Рядом расположено лучшее в России рефрижераторное депо. Через дорогу – крупный локомотиворемонтный завод. Тоже передовое в отрасли предприятие. Владивостокское отделение железной дороги – с традиционными проблемами взаимодействия с морским транспортом.

– А кто там этими проблемами будет заниматься? Научно-педагогических кадров таких направлений нет.

– Надо создать на этих предприятиях филиалы наших кафедр «Вагоны», «Локомотивы», «Управление процессами перевозок». Организовать содержательную производственную практику. Да и учебную практику там можно проводить. Наверняка, будут и научно-исследовательские проблемы, требующие решения.

– Давай эти вопросы вынесем на ректорат. Поручим подготовить их проректору по научной работе и декану заочного факультета. Здесь я вижу очень важное направление развития академии, если хочешь, «экспансии» на Восток, укрепления там ее позиций. Пригласим на заседание ректората представителей кадровой и профильных служб дороги, заведующих кафедрами. Прошу тебя взять под контроль подготовку к заседанию ректората, и подготовить хорошее решение.

– И еще хочу сказать, что под влиянием «новой экономической политики» директор филиала сдал одно помещение на первом этаже в аренду под магазин. Было бы ничего особенного, это помещение практически пустовало, да и деньги за аренду не лишние, если бы на фасаде здания филиала не появилась огромная вывеска с названием магазина. На ее фоне не сразу видно скромное название учебного заведения. Студенты техникума меня даже спросили, почему мы из филиала сделали торговую точку. Я приказал снять эту вывеску.

– Правильно сделал. Вот видишь, в отношении совершенствования учебного процесса и научной работы у директора застой, а здесь проявилась предпринимательская жилка. Надо менять там руководство. Нужны люди со свежими идеями. И там и тут.

– Скоро вопрос разрешится автоматически. После присоединения техникума к академии и объединения его с филиалом…

– Не скоро, – как отрезал, сказал ректор тоном, не допускающим возражения.

ДВГУПС

ЭР03246

Немного помолчав, отхлебывая чай из чашки, потянулся за отложенной в стороне стола брошюрой с материалами сетевой научно-практической конференции.

– Ты же в курсе того, что через месяц в Москве Управлением кадров и учебных заведений Министерства путей сообщения созывается совещание под эгидой научно-практической конференции. Среди организаторов названы Госкомитет по высшему образованию России, учебно-методический кабинет МПС и учебно-методическое объединение по образованию на железнодорожном транспорте. Тема – «Многоуровневая и многоступенчатая подготовка специалистов для железнодорожного транспорта». Формально объясняют цель конференции – сверить соответствие транспортного образования новому закону «Об образовании». Действует этот закон уже год. Какова реакция на этот закон транспортной школы? На конференцию приглашены руководящие работники кадровых служб железных дорог. Главным образом – это заместители начальников дорог и начальники служб управления персоналом, начальники отделов учебных заведений железных дорог. Приглашены ректоры и проректоры высших учебных заведений отрасли, директора техникумов. Чувствуешь уровень?

Ректор всегда любил «напустить тумана» и подчеркнуть важность даже самого незначительного мероприятия, проводимого вышестоящим органом власти.

– Но, я думаю, не только закон «Об образовании» волнует наше руководство. На карту поставлено качество инженерного образования путей сообщения в сложившихся условиях реформирования экономики страны. – Это были уже не его слова, а произнесенные свыше. – Ты даешь себе отчет, какая ответственность ложится на нас? За **наше** выступление на конференции при таком высоком представительстве?

– Я всегда относился с должной ответственностью за **свои** выступления.

Открыв брошюру на вложенной закладке, ректор продолжал:

– К **нашей** статье попросился в авторы заместитель начальника отдела вузов Аверин. Правда, это было давно, когда еще материалы готовились к выпуску. Я как-то забыл тебе об этом сказать. Я не стал возражать: ему нужны были публикации в связи с подготовкой к конкурсу на звание доцента. Но по его просьбе из статьи были удалены два момента: предложение о создании научно-образовательного комплекса на Дальнем Востоке, а также организация в вузах специалитетов на базе бакалаврской подготовки по договорам с работодателями. Министерство, видимо, боится, как бы ни пришлось ему платить за подготовку специалистов. Там же будут присутствовать представители Госкомитета по образованию: они сразу ухватятся за это предложение.

– Но ведь мы в сущности уже договорились с нашими железными дорогами, что они будут доплачивать разницу к стоимости подготовки специалистов, финансируемой из бюджета. Выходит, что нельзя говорить и о том, что мы впервые в отрасли перешли на договорную форму подготовки специалистов для железных дорог региона со всеми вытекающими из этого последствиями?

ДВГУПС

ЭР03246

– Это разные вопросы. Договорные условия на подготовку кадров в рамках действующего учебно-научно-производственного объединения «вуз – железная дорога» – наше ноу-хау, и об этом надо говорить. Это зафиксировано и в **нашей** статье.

– Может быть, вообще убрать мою фамилию? – сказал с обидой Сергеев, взяв брошюру и увидев, что у его статьи значатся еще две фамилии. Вот, оказывается, почему ректор в разговоре называет не твоя, а «наша статья», не твое, а «наше выступление». Подумал: «Мы что, хором будем выступать?»

– Ты не обижайся. Смотри, почти над каждой статьей сборника материалов конференции стоит несколько фамилий. Следовательно, то, что там написано, является позицией учебного заведения. А у **нашей** статьи к тому же и позиция отдела учебных заведений главка. Это наверняка поможет нам успешно реализовать на практике наши предложения.

Раздался звонок по прямому телефону.

– Мы уже закончили. Забери чашки и приглашай. – Посмотрев на собеседника, сказал: – Заместитель главы администрации района. Наверное, пришел по поводу уборки закрепленной территории. Скоро праздники. Вопрос в том, будем ли мы их отмечать, как раньше, торжественно и «с помпой»?

В своей приемной его встретила Лена.

– Я Вам чай приготовила.

– От одного чая к другому. Но я там к нему не притронулся. Твой лучше.

Она вошла в кабинет с чашкой, когда он уже сидел за своим рабочим столом.

– Куда поставить?

– Давай сюда.

Она поставила чашку с горячим чаем ему на стол. Он быстро взял ее руку, и, удерживая, сказал:

– Спасибо тебе. А почему рука такая холодная?

– Зато сердце горячее. – Сказав это, она осторожно высвободила руку и пошла к выходу. Он оценивающе посмотрел ей вслед. Она была среднего роста с прямой нескованной свободной осанкой. Простое светло-серое платье, стянутое черным поясом, не скрывало фигуры и подчеркивало правильные пропорции ее тела. «Почему мне сегодня все женщины нравятся?» – подумал Сергеев и еще раз отметил про себя, что раньше не замечал ее простой, и в то же время необычной красоты.

Ей было чуть больше тридцати. Муж погиб на службе в милиции. Одна воспитывает двоих детей. Ей помогает мать, работающая в одном из отделов института рядовым работником. Скромная семья. Вероятно, их заработной платы еле-еле хватает на жизнь. Но они никогда об этом не говорили и даже не давали намеков на то, что им было тяжело.

Половина из контингента работающих в вузе являются женщины. Это нормально для технического учебного заведения. Но совершенно ненормальным является то, что многие из них – незамужние. Главным образом, это женщины в

ДВГНБ

ЭР03246

возрасте от тридцати до сорока, сорока пяти лет. В основе своей грамотные, симпатичные, порядочные, жизнелюбивые. Какие эпитеты еще можно придумать в их адрес? Женщины детородного возраста. Казалось бы, что мы сталкиваемся с очевидной несправедливостью природы: кто-то, не обладая высокими человеческими качествами, оказывается в более выигрышной житейской ситуации лишь благодаря привлекательной внешности. Но ведь большинство из них имеют и духовную красоту, и внешнюю привлекательность. Далеко за примерами ходить не надо. Вот, например, Лена, которая только что вышла из кабинета. Почему так несправедливо сложилась их судьба? Какая демографическая ситуация повлияла на их одиночество? Почему мужчины так слепы? Рожденные до Великой отечественной войны, они, конечно, для них были стары. Но где те мужчины, которые родились после войны, в пятидесятых и шестидесятых годах? Их что, не хватает для этих женщин? Или они выбирают себе более молодых? Конечно же, определенный отпечаток на демографическую ситуацию наложила война. Но где их ровесники? Многие из одиноких женщин воспитывают своих детей. Откуда-то появились же у них дети? Библиотека, финансовый отдел, планово-экономическое и учебно-методическое управления, отдел кадров, гуманитарные кафедры – это далеко неполный перечень структурных подразделений, где женщины составляют большинство, и среди них много незамужних самого благоприятного для семейной жизни возраста. Где же справедливость? Что же можно сделать, чтобы жизнь этой части женщин была более полнокровной и счастливой?

– К Вам начальник отдела кадров, – послышалось по громкоговорящей прямой связи.

– Пусть войдет. – Вот еще одна одинокая женщина. Возраст – тридцать четыре года. Училась в одном классе с его дочерью. Воспитывает двоих детей. Симпатичная блондинка. Ее полная грудь, хотя и несколько превышает в окружности бедра, особенно не портит антропологических стандартов женщины среднего роста и ее возраста. Пышная прическа, современный модный брючный костюм, казалось, придают такую внешность, за которой должна быть счастливая жизнь, хорошие отношения с людьми. Почему-то мы зачастую уверены, сознательно или бессознательно, что приятная внешность способствует удаче во всем, в первую очередь, в общении. Тогда почему же эта женщина с удачной внешностью до сих пор одна? Видимо, лицам с привлекательной внешностью чаще везет при кратковременном знакомстве, при возникновении отношений. При длительном же контакте внешность уходит на второй план. Гарантию на успех в любви, дружбе внешность не дает. Тогда что же дает? Однозначного ответа на этот вопрос, к сожалению, нет.

– Можно? Здравствуйте. Я ненадолго. Пришла посоветоваться, как оформлять на преподавательскую работу специалиста с производства.

– Присаживайся. Кто он? Подходит под категорию «крупный специалист»?

– Бывший начальник службы управления персоналом. Но сейчас он ушел на пенсию.

ЭР03246

– А что юрист не смогла помочь? Если уже ушел, то обычным порядком – по конкурсу на вакантную должность. Если в порядке перевода, то там действует специальное положение Министерства путей сообщения, когда за специалистом сохраняется зарплата. Он может занять должность доцента или даже профессора. Через пять лет при наличии соответствующих учебно-методических и научных работ по конкурсу может быть переизбран на занимаемую в установленном порядке должность. Посоветуйся, пожалуйста, с юристом, пусть поднимет документы. Там, вероятно, есть нюансы.

– Хорошо.

– Как у тебя дома-то дела? Как ребятишки? Ты получаешь хоть что-нибудь на них?

– Так, нормально. Помогает мать. Бывший муж как был пьяницей, так, по-моему, и остался. От него никакой помощи нет.

– Ну а как в личной жизни?

– А личной жизни нет никакой. Новый алкоголик мне не нужен. А порядочный человек, с кем бы можно было разделить судьбу, не находится. Видимо, всех уже разобрали. Да и кому я нужна такая… уже в годах и с таким «хвостом»?

– Не падай духом. Хорошие люди не перевелись. Они просто не туда смотрят. Ты видная, симпатичная женщина. Знай, что неуверенность в собственных достоинствах враг номер один в общении людей. Ты еще полюбишь и будешь любима. Поверь мне: появится такой настоящий, достойный тебя, и ты станешь для него богиней. Эх, где мои молодые годы? – произнес Сергеев, потянувшись в кресле. – Не переживай, Света, он есть, он пока не видит тебя. Он будет дрожать от желания и нетерпения…

– Дрожащих и нетерпеливых хоть отбавляй, – перебила она его.

– Он будет неистощим на выдумки и старания выразить тебе любовь свою, восхищение. Вы будете счастливы, и ты, и твои дети.

– Вашими бы устами мед пить, – тихо произнесла она.

Сергеев больше не нашел нужных слов, только подумал:

«Куда смотрят мужики?»

Она вышла, низко наклонив голову. В чем же скрывается загадка одиночества внешне привлекательных и умных женщин? Только ли неуверенность? А, может быть, и самоуверенность? Иногда избранная мужчиной для общения женщина сразу хочет получить власть над партнером. Она может не только радовать, но и принести боль. От этого часто выбор мужчины неосознанно останавливается на той, которая не унизит, хотя и менее привлекательна. Может быть, такая «техника безопасности» и есть причина одиночества иных симпатичных женщин? Может быть, во взгляде, в их лицах мужчины видят что-то отпугивающее, недоброжелательное? Предчувствуют сложность общения, высокомерие? А за этим следует неуверенность в достижении сексуального успеха.

– Можно мне сходить на обед? – послышалось по прямой связи, – уже пришло время. Приемную замкнуть?

ДВГУПС

ЭР03246

– Не надо. Я тоже схожу в столовую. С утра ничего не ел.

Поднимаясь из-за стола, взгляд упал на брошюру с материалами отраслевой конференции. Мысли автоматически переключились на историю вопроса об экономической безопасности вуза в условиях экономического коллапса, в который впала страна в результате реформ начала девяностых годов. «В нашей статье», как выразился ректор, наряду с изложением «нашего» отношения к многоуровневой и многоступенчатой подготовке специалистов, как раз и предлагаются меры не только самовыживания, но и дальнейшего развития вуза в сложившейся ситуации.

После обеда просмотрел почту. Расписал поручения на письмах для подготовки ответов с указанием сроков исполнения. Пригласил водителя, поручил ему купить небольшой букет цветов, чтобы смягчить напряженную обстановку дома. Посмотрел на часы, висевшие на стене. Стрелки показывали два часа.

– К Вам записавшиеся на прием посетители, – послышалось по прямой связи.

– Возьми почту и проси.

Вошла Лена, взяла папки с бумагами и вышла. После нее вошла посетительница, молодая преподавательница кафедры философии. Он вспомнил ее, а также их беседу, когда она оформлялась на работу, прибыв по направлению МПС после окончания одного из южных университетов России. Она, осторожно, как бы с опаской, присела на край стула, назвала свою фамилию и должность по кафедре.

– Я Вас знаю и помню: Вы были у меня на приеме, когда прибыли к нам на работу. Как адаптировались на кафедре?

– Нормально. Коллектив хороший, творческий. Он мне понравился.

– Нашли ли контакт со студентами? Сейчас, наверное, трудно вести занятия по философии, особенно, семинары? Программы изменились, литературы под эти программы пока нет. Ваша кафедра, как я считаю, одна из основных в академии, потому что формирует мировоззрение молодежи.

– Со студентами контакт нашла. На семинары хожу с удовольствием. От трудных вопросов стараюсь не уходить. Ну а что касается новых программ, то хочу Вам сказать, что философия – это такая наука, которая не меняется в зависимости от политической конъюнктуры. От того, что поменялась власть, мироздание не разрушилось, диалектический материализм остается незыблемым.

– Студентам нравится предмет? Понимают они философию как науку?

– Не все. Но большинство – да. Во многом это зависит от преподавателя.

– Это правильно.

– Я хочу Вам привести интересный пример. Обсуждая как-то на семинаре вопросы, связанные с теорией познания, один студент привел слова из романа С. Сартакова «Философский камень», которые звучат примерно так: «И если передний сумел пройти два шага, почему идущий за ним по следу не сумеет сделать уже три шага». Понимаете, он сумел найти простые слова, доказывающие сложные философские вещи: и что мир познаваем, и что ученик может превзойти своего учителя, и многое другое. Я спросила: «Давно ты читал эту книгу?» Он ответил: «Я ее читаю второй раз».

ЭР03246

– Я недавно где-то читал, что в технических вузах, каким является наш, особое внимание должно быть уделено философии технологии, отличной от философии науки. В то время, как философия науки в конечном итоге вращается вокруг вопроса – каким образом оценить научную истинность и какой смысл этой истинности, философия технологии должна изучать вопросы целенаправленного вмешательства человека в бытие, можно сказать, должна вращаться вокруг вопроса о природе артефакта. Другими словами, одной из главных задач философии технологии является нахождение ответа на вопрос: «Какова природа того, что мы делаем, и почему мы это делаем?» В принципе-то вопрос стоит об интеграции обществоведческих, естественнонаучных и технических дисциплин. Как Вы считаете? Согласны?

– Ответы на многие вопросы о природе артефакта, то есть сделанного человеком, можно найти и в материалистической философии Л. Фейербаха, и диалектике Гегеля, и в трудах великих мыслителей по материалистическому пониманию истории К. Маркса, Ф. Энгельса, В. Ульянова (Ленина), И. Сталина и многих других. Но у каждого из них были какие-то ошибки. Правда, все это относительно: разные люди с различными взглядами и убеждениями по-разному могут воспринимать, что в их трудах является ошибкой, а что истиной. И это нормально. Но не должно быть и крайностей. При советской власти марксизм-ленинизм считался единственной и верной теорией философии. При нынешней власти – другая крайность: классики марксизма не только не цитируются, но и не упоминаются их фамилии в вопросах теории и практики развития общества. Но если все это отвергается, то взамен должно предлагаться что-то свое. К сожалению, новых идей и новых теорий у нашей политической элиты нет. Ликвидировали кафедры научного коммунизма, убрали эту дисциплину из программы высшего инженерного образования, а ведь коммунистическими идеями «заразилась» треть человечества. Да и чем плохи коммунистические принципы свободы, равенства и братства, провозглашенные еще в средневековье монахом Томмазо Кампанеллой в его «Городе Солнца»? А если учесть то, что эти принципы перекликаются с заповедями Иисуса Христа, а их, в свою очередь, разделяют верующие христиане, то это будет уже свыше половины жителей планеты. Тогда почему же такое гонение на теорию научного коммунизма в нашей современной высшей школе? Я, конечно, не против того, чтобы изучать и другие научные теории, например, теорию либерализма. Но это я так, к слову. Наболело.

Он слушал ее монолог и думал: «а все-таки она в чем-то права».

– А что касается философии технологии, или, как Вы сказали, вопроса о природе артефакта, то здесь я с вами полностью согласна. И тоже за интеграцию. Но есть причины, которые мешают нам на кафедре уделить больше внимания проблеме осмысления этой философии. На самом деле проблема шире. Наше общество постоянно создает артефакты. Окружающая среда сама по себе является артефактом. Им же становятся и люди.

ЭР03246

Он не стал вступать с ней в дискуссию относительно незыблемости научного коммунизма и судьбы диалектического материализма в бывшем Советском Союзе и других бывших социалистических странах. Тогда борьба за власть, стремление к введению единомыслия и подавлению всякой интеллектуальной конкуренции привело к тому, что диалектический материализм классиков марксизма-ленинизма стал своего рода «священным писанием», цитаты из которого были абсолютными аргументами в любой дискуссии. Догматизм диалектического материализма, например, нашёл свое крайнее выражение в истории коммунистической партии. Идеологический контроль в науке, основанный на философии диалектического материализма и отрицании всякого либерализма, в некоторых случаях приводил к кампаниям репрессий, в ходе которых целые научные направления объявлялись «буржуазными» и «идеалистическими», а их приверженцы подвергались гонениям и репрессиям, вплоть до физического уничтожения.

Он перешел к вопросу о природе артефакта:

– Что же мешает, как Вы выразились, уделить больше внимания проблеме осмысления философии технологии?

– Незнание вопросов технологии. Незнание технологии работы транспорта, и, в частности, железнодорожного транспорта. Наша учебная работа оторвана от профессиональной деятельности будущего специалиста.

– Что же сделать в этом направлении?

– Не знаю.

Сергеев часто задумывался над тем, что обществоведческие кафедры «грешат» формализмом, и, как говорится, «схоластическим теоретизированием». Они как-то оторваны от других кафедр, формирующих инженерную подготовку. Как повернуть их ближе к жизненной практике? Важный резерв в повышении качества преподавания общественных наук – это углубление их связи с естественнонаучными и специальными дисциплинами. Более того, принесло бы несомненную пользу, как выпускникам, так и преподавателям-обществоведам, организация для студентов-старшекурсников спецкурсов по философским вопросам специальности. Вместо ликвидированного курса научных основ коммунизма. Главная задача таких спецкурсов – выработка современной культуры мышления, ядром которой была бы материалистическая диалектика, целостный подход к объектам и явлениям развивающего мира. К практическим задачам социальной практики, транспорта. Конечно, здесь не должно быть смешения фундаментального философского содержания с частными методологическими и методическими вопросами собственно специальных наук, не должно быть подмены предмета философии общими рассуждениями по поводу естествознания, техники или технологии. Ведь не секрет, что и естественники, порой, совершают наступление на область гуманитарно-социальных проблем, подчас злоупотребляют своей специальной терминологией, навязывая качественно иной области неадекватное толкование. Иные естественнонаучные категории не вписываются в явления общественной жизни. Они требуют философского

ДВГНБ

ЭР03246

осмысления. Без должной философской культуры не может быть сегодня полноценного специалиста в любой области профессиональной деятельности.

– Как Вы посмотрите на то, что мы введем для преподавателей вашей кафедры, да и не только вашей, но и других кафедр общественных наук, социально-гуманитарных, естественнонаучных, общетехнических, не связанных напрямую с технологией транспорта, общий курс транспорта, или общий курс железных дорог? Чтобы подвигнуть эти кафедры к профессиональной направленности читаемых курсов. Чтобы преподавание не носило абстрактный характер.

– Интересное предложение. Я думаю, что это поможет уделить больше внимания философии технологии, увязать ее с практикой. «Теория без практики мертва» – так сказал один из классиков марксизма.

– И еще, как бы заканчивая разговор на эту тему, хочу предложить Вам организовать методологический семинар. Назовем его, например, «Философия технологии», или «О природе артефакта». Программу нужно подготовить так, чтобы преподаватели философии обогатились знаниями технологии, а технари – углубили свои знания в области философии. Как Вы смотрите на это мое предложение?

– Я подумаю.

– Мы с Вами работаем в транспортном высшем учебном заведении. Как Вы среагируете, если я Вам скажу, что транспорт существовал вечно, независимо от сознания, был первичным по отношению к нему, как часть бытия материального мира?

– Это – абсурд. Транспорт – продукт человека, его сознания.

– Почему? Вы ведь согласны с тем, что «движение есть форма бытия материи»?

– Конечно. Ведь еще Фридрих Энгельс в «Анти-Дюринге» писал: «Нигде и никогда не было и не может быть материи без движения, движения без материи».

– Вот видите, Энгельсу Вы верите, а мои слова для Вас – абсурд. А ведь смысл один и тот же.

– Не думаю.

– Многие, связавшие свою судьбу с транспортом, не вдумываются в то, чем чревата общность понятий и «транспорт», и «движение». Нет транспортных процессов там, где нет движения. Ведь так?

– Так. Но – не наоборот. Там, где есть движение материи, не обязательно присутствует транспорт.

– Все зависит от того, что Вы понимаете под «транспортом». «Движение» и «транспорт» – одно и то же. Согласно энциклопедическому переводу и определению транспорт означает перенос, перемещение. Транспортные феномены можно встретить везде и всюду. Во вселенной, например, – перемещение галактик, звезд, планет, астероидов и других космических тел. В физике – перенос энергии элементарных частиц атомов, движение электронов по определенным орбитам. И так далее. Все, что движется, суть транспортные процессы. И только тогда, когда зарождалось человечество, транспорт стал еще и продуктом дея-

ЭР03246

тельности человека. И, одновременно, средством развития цивилизации в том представлении, какое мы имеем о транспорте в настоящее время, как способе перемещения товаров и людей… Вот Вам и предмет совместных размышлений, может быть, споров философов и «технарей».

– Меня заинтересовали Ваши мысли. А насчет организации семинара я посоветуюсь с заведующим кафедрой, с коллегами.

– Хорошо.

Перейдя на другую тему, спросил:

– Вы живете в общежитии?

– Да.

– Какие там условия?

– В принципе, нормальные. У меня с ребенком отдельная комната в общежитии.

– А не в принципе? В семье есть взаимопонимание?

– Муж не захотел здесь жить. Уехал назад, ближе к Ростову. Говорит, что хочет поступать в аспирантуру. Хотя диссертацию можно писать и здесь на кафедре. Он тоже философ. В общем, это наши семейные дела. Я никуда не собираюсь уезжать. У меня здесь неподалеку от Хабаровска родители, уже в возрасте. Ребенок находится сейчас у них. Я его хочу забрать к себе. Ему на следующий год в школу.

«Вот еще одна одинокая женщина, – подумал он, – ей, наверное, еще нет тридцати». Она же, немного помолчав, продолжала:

– Вы на прошлой нашей встрече сказали, что если будет трудно, заходи. Вот я и пришла. Сыну требуется место в детском саду. Я была в нашем профкоме: ничем помочь не могли. У меня просто безвыходное положение. Могла бы жить с родителями – там у них на селе есть школа, но учителя-обществоведы не нужны. Да и у меня есть серьезные намерения заниматься наукой. Есть тема. Есть научный руководитель на нашей кафедре. В общем, все складывается хорошо. Но как быть с детским садом? Хотела попасть к ректору, но в приемной меня с этим вопросом к нему не допустили, направили в профком. Мне просто посоветовали обратиться к Вам, сказали, что Вы можете помочь.

– Помочь-то я рад. Но как это сделать? У нас был свой детский сад, но его недавно закрыли. Он был в жилом доме. Из него сделали несколько квартир. И теперь каждый раз обращаемся в отдел учебных заведений дороги, но часто получаем отказ...

Немного помолчав, он сказал:

– Сейчас что-нибудь предпримем. Позвоню начальнику отдела Зырянову.

Сергеев снял телефонную трубку и набрал нужный номер. После гудка ответили.

– Люда, добрый день. Это говорит… Узнала? Очень приятно слышать твой голос. Твой начальник у себя?.. Что?.. Ругается? Мне, почему-то кажется, что нет такого мужчины, который бы смог на тебя повысить голос… Не на тебя?

ЭР03246

По телефону? Ты соединишь меня с ним, когда он перестанет ругаться?.. Я подожду… Пока все нормально… Времени страшно не хватает на женщин… А у тебя?.. Не поверю. Чтобы такая женщина – и без личной жизни. Переходи работать к нам. У нас мужчин больше, чем в ваших школах… Что? Я поговорю с начальником дороги, чтобы он ваш отдел перевел в здание Управления. Там, в основном, мужчины сидят и штаны свои протирают… Освободился? Соединяй.

В телефонной трубке послышались звуки переключения. Ответил начальник отдела учебных заведений Управления дороги.

– Гурий Федорович, добрый день, дорогой… Прости, что побеспокоил… Я хотел тебе сообщить, что могу теперь выполнить твою просьбу. У меня освободилось место в лицее… Парень твой живет на линии?.. Нужно, наверное, место в общежитии?.. Лицеисты у нас живут в общежитии техникума, и я могу поговорить с директором. Или сам поговоришь?.. Хорошо… Но у меня есть встречная просьба: очень нужно место в детском саду. К нам прибыл преподаватель философии по направлению Госкомитета по высшей школе. Молодая женщина. Поселили в студенческом общежитии. У нее есть ребенок. Поможешь?.. Хорошо, я подожду.

– Сейчас перезвонит, – теперь обратился он уже к своей посетительнице: – конечно, никакого места в лицее не освободилось. Я ему сказал неправду. Ничего, примем лишнего, тем более с линии и по направлению дороги. Никто нас за это не осудит.

– Я Вам доставила дополнительные проблемы. Простите меня, – сказала она, виновато опустив глаза. Потом, посмотрев на телефонную трубку и куда-то в сторону, продолжала: – у меня, в принципе, неплохой муж. Мы с ним познакомились, когда он служил в армии, в вертолетной воинской части, которая рядом с нашим селом. Потом вместе уехали к его родителям. Вместе поступили в университет на один факультет. Когда родился ребенок, он мне помогал. Он его очень любит. Я надеюсь, что он вернется, может быть, даже с ученой степенью.

Раздался звонок по прямой связи:

– Звонит начальник отдела учебных заведений дороги. Соединять?

– Соединяй… Слушаю, Гурий Федорович… В старшую группу?.. Сколько лет ребенку? – спросил он, зажав телефонную трубку. Услышав ответ, продолжил: – пять полных лет, скоро будет шесть. Может быть, на следующий год пойдет в школу.

В телефонной трубке что-то долго говорили. Она с напряжением дожидалась ответа.

– Большое спасибо. Я – Ваш должник. По Вашему же вопросу свяжитесь завтра с директором лицея. Я ей дам соответствующее распоряжение… Всего доброго Вам.

– Подготовьте, пожалуйста, ходатайство на имя начальника отдела учебных заведений дороги, – обратился он к посетительнице, – Лена, секретарь, Вам поможет. За подписью ректора и председателя профкома. За ректора распишусь я.

ЭР03246

Председателю профкома не говорите, что вопрос решен. Иначе он начнет строить другие варианты. Скажите, что это просто ходатайство. После меня он подпишет. В крайнем случае, позвонит мне. Я его попрошу сам. Только не затягивайте оформление: сегодня и начинайте.

Одухотворенная и благодарная за положительное решение вопроса, она вышла из кабинета.

Прием посетителей продолжался почти до семнадцати часов. Были те, кто записывался, приходили руководители факультетов и кафедр для решения служебных вопросов.

Вошла Лена.

– Больше никого нет. Завтра выйдет Ваш штатный помощник Эллина Михайловна. Я с ней разговаривала по телефону и, что нужно, передала. Ваша секретарь еще на больничном. А Вас хвалили за положительное решение вопросов. Особенно преподаватель философии за то, что Вы вошли в ее положение и решили вопрос с местом для сына в детском саду. Я ей помогла отпечатать ходатайство. Она очень благодарила Вас.

– Я ничего особенного не сделал. Это моя обязанность помогать работникам вуза в их трудную минуту.

– А я могу идти?

– Да, конечно. Спасибо тебе за помощь. Мне приятно было с тобой работать. Привет маме. Передай и ей большое спасибо за то, что она вырастила и воспитала такую прекрасную дочь. Можно и впредь приглашать тебя в трудную минуту?

– Вы меня заставляете краснеть. На Ваши комплименты я тоже могу ответить тем же: мне тоже приятно с Вами работать. До свидания. Не задерживайтесь долго на работе. Вас дома ждут. Не забудьте цветы.

– Всего доброго, до свидания.

На вечер еще оставалась куча неподписанных бухгалтерских документов. Сегодня это были, в основном, отчеты по командировкам. Вуз, имея пять филиалов, часто направлял туда преподавателей для проведения занятий, приема зачетов и экзаменов. К филиалам были прикреплены студенты заочного обучения с ближайших отделений и линейных предприятий железных дорог. В последнее время там совершенствовалась учебно-материальная база, постепенно укомплектовывался и кадровый состав преподавателей. Производственникам выгодно было, чтобы занятия с заочниками проводились на филиалах: терялось меньше рабочего времени. Это было очень важно в связи с непрерывным процессом перевозок по железной дороге. Оторвать на длительное время работника от этого процесса было непросто. Учитывая приближение обучения к производству, можно было в течение семестра проводить не одну сессию, а несколько, по графику. На некоторых филиалах были организованы группы очного обучения, главным образом, по направлениям подготовки. После окончания одного или двух лет обучения они переводились в головной вуз и распределя-

ЭР03246

лись уже в группы по выбранной специальности. Но не все учебные курсы на филиалах могли быть перекрыты квалифицированными преподавателями. Поэтому ректорат вынужден был оформлять большое количество командировок, часть из которых оплачивалась предприятиями железных дорог.

Заканчивая просматривать и подписывать очередную папку с отчетами, обратил внимание на мигающую лампочку прямого телефона с ректором. Подошел к телефону.

– Слушаю.

– Не спишь?

– Пока не сплю. Выполняю план по бумажной макулатуре. По данным бухгалтерии знаю, в последнее время в несколько раз увеличился расход бумаги. Считаю, частично из-за нашей бюрократии, частично по причине новых демократических законов. Причем, какой бумаги! Первосортной. Бывшую нашу газетную бумагу заграничные принтеры и ксероксы не воспринимают. Подавай им специальную, и тоже заграничную. Умные капиталисты: покупаем у них технику и, одновременно, попадаем в кабалу на многие годы по расходным материалам.

– Где же взять отечественную? Надо идти в ногу со временем.

– Согласен. Надо идти не только в ногу, но и немножко опережать. И надо что-то делать с пресечением бумаготворчества. По-моему, мы развели в вузе столько чиновников, и они плодят столько бумаг, что успевают работать только на себя, да к тому же заваливают этими бумагами и ректорат.

– Что же ты предлагаешь?

– Электронный документооборот. Сейчас почти на каждом рабочем месте в отделах и управлениях вуза персональные компьютеры. Но они используются как печатные машинки. Не эффективно и неграмотно. Но как это сделать, пока не знаю. Руки не дошли. Есть мысль: разработать автоматизированную систему управления вузом.

– Это отдельный и очень важный вопрос. Помолчав, добавил: – ты зайди-ка ко мне.

Посмотрел на часы. Было девять часов вечера, пора бы уже идти домой. Взял букет цветов и, закрыв свой кабинет на ключ, пошел к ректору.

– Я тебя долго не задержу. Ты водителя не отпустил? – Ректор встал с кресла и вышел из-за стола.

– Отпустил. Я его вечерами без надобности не держу. Да и перед сном полезно прогуляться.

– Ну и хорошо, я тебя подвезу домой. Если хочешь, перед твоей женой извинюсь. Проходи сюда.

Он показал на дверь задней стенки кабинета. Там располагался еще один кабинет, состоящий из двух отделений: комнаты отдыха с рабочим столом и диваном, и туалетного отсека с душем, унитазом и раковиной. Вошли. На журнальном столике, возле которого стояли два больших кресла, красовалась начатая бутылка водки, две стопки, порезанный огурец, два кусочка хлеба.

ДВГНБ

ЭР03246

– Садись. Давай для аппетита по рюмке выпьем и поедем домой. Как видишь, я без тебя не пил. Когда ты уезжал в командировку, мы эту бутылку распечатали. Оставшейся водки в ней не убавилось.

– Мне надо было перед отъездом измерить уровень палочкой, тогда можно было бы точно оценить, пил ты тут без меня, или не пил. А вот расслабляться-то нам, пожалуй, нельзя.

– Ты прав. Нам предстоят большие дела. Как на рыбалке: нельзя давать слабины, а то рыба сорвется... Ну, давай, профессор, выпьем за успех нашего безнадежного дела…

***

Пришел домой. Голова разламывалась. Хотелось спать. Постелил на диване в своем домашнем рабочем кабинете и, несмотря на желание, не мог быстро заснуть.

Если бы у него сейчас спросили, чем он занимается в свое свободное время, то ответил бы, что думает о тех же проблемах, что и на работе. Что делать и как делать, чтобы в сложившихся в результате экономического коллапса в стране условиях не потерять главное – качество высшего транспортного образования. И это было так на самом деле. В сплошных потоках ежедневных неотложных дел у него просто не хватало времени для раздумий, и лишь ночью, оставшись наедине с собой, заново переживал день. Разбирая ворох текущих дел, видел мысленно перед собой трудно поддающиеся воображению перспективы развития своего вуза, всего транспортного образования на Дальнем Востоке; пытался предугадать возможные варианты влияния повседневных сиюминутных решений на перспективные задачи кадрового обеспечения будущих инвестиционных транспортных проектов. Он понимал, что во всех начинаниях должен быть инновационный подход. Вот, например, созданная им Ассоциация транспортных учебных заведений на Дальнем Востоке позволяет по-новому решать целый ряд актуальных проблем, связанных с качественным развитием и воспроизводством кадрового потенциала отрасли. Теперь необходимо преодолеть новый рубеж: на основе полученного опыта создать интегрированный университетский комплекс, провести институциональные преобразования, объединив учебные заведения различного уровня. Хотя это опасный и рискованный путь. Он напоминает бег по пересеченной местности, с высотами и стремнинами, оврагами и обрывами. Путь же по равнине безопаснее, но он, вместе с тем, и незаметнее. Как говорится, бегущие падают чаще тех, кто ползает, и этим, последним, хотя они и не падают, не достается такого успеха, а вместе с ним и славы. Риск придает особенную цену положительному результату.

Словно о давно ушедшем времени, вспоминал он о своей прежней работе, о своей прежней жизни, когда незначительные по сегодняшним меркам заботы казались главными и также томили душу. Казалось, как же давно все это ушло в прошлое! Учеба в институте, аспирантуре, работа преподавателем, деканом

ДВГТУ

ЭР03246

факультета и даже работа в должности секретаря партийного комитета казались столь незначительными и менее сложными по сравнению с его нынешними заботами. Иной размах захватил его сердце своей широтой и важностью дел. Он понимал и принимал на себя всю ответственность за судьбу вуза, и вот такими ночами размышлял о его будущем, которое казалось ему разгорающимся лучом надежды, способным осветить путь научно-техническому прогрессу. Реализация перспектив транспортного строительства на востоке России преобразит край. Дальний Восток станет средоточием главных направлений экономического и социального развития страны и международного сотрудничества. И здесь на первый план выходит кадровое и научное обеспечение этих преобразований. Роль формирующегося учебно-научно-производственного транспортного комплекса возрастает во много крат. Какие все-таки колоссальные задачи взял он на себя вместе с ректором и ректоратом! Посильны ли?

Но вот произошло непоправимое. Перестройка, провозглашенная Горбачевым, не получилась. Сменилась власть. Распался Советский Союз. Провозглашенный курс на рыночные экономические отношения пока ни в чем себя не проявил. Начатая приватизация, не продуманная и должным образом не подготовленная, привела к краху многих промышленных предприятий, к деградации экономики, глубокому кризису. Нарушилось денежное обращение. Взаиморасчеты проводились натуральным продуктом. Как теперь в этих условиях не потерять собственного лица? Каковы пути самовыживания? Как найти ответы на поставленные сегодня вызовы перед транспортным образованием?...

Невольно посмотрел на освещенный снаружи прямоугольник окна, за которым над крышей соседнего дома начал подниматься светло-желтый диск восходящей луны. Вдруг какая-то темно-серая стена сверху вниз начала застилать лунное небо. За окном враз потемнело. В открытую форточку ворвался неприятный холодный воздух, зашевелились, захлопали по стенам и подоконнику раздвинутые шторы. Застучали об металлические откосы окна первые капли дождя.

Сергеев, поправив подушку, повернулся на бок, натянул одеяло. Какое-то время лежал с закрытыми глазами и вслушивался в убаюкивающий шум дождя. Заснуть не успел. Молния хлестко прошлась по небу, осветив пространство за окном, ударила громом наотмашь где-то недалеко так, что затряслись рамы. Неподалеку зазвенело битое стекло. Проворно соскочив с постели, Сергеев поспешил к окну, закрыл форточку, задвинул шторы и снова юркнул под одеяло. Подумал: «Прямо все так, как у Бунина»:

Окно захлопнулось со звоном,
Блеснула молния огнем…
И вдруг над самой крышей дома
Раздался треск короткий грома,
И звонкий грохот со стеклом.

«Как-то все получается не так как хотелось бы. Какая-то «невезуха», – с горечью рассуждал он про себя. – В стране – политический и экономический кризис. В академии – непреодолимые трудности в реализации тех планов развития,

ЭР03246

которые были приняты на выборной конференции коллектива, нехватка финансовых ресурсов. Трещит по швам задумка формирования на Востоке России учебно-научно-производственного транспортного университетского комплекса.

Но ведь все равно что-то надо делать, что-то предпринимать, чтобы занять подобающее место в табели о рангах. Нужно думать и о коллективе академии, его социальном положении, кадровом развитии, обеспечении нормальных условий труда и быта, научном и культурном росте. А коллектив работает не только на себя. Основная его роль – подготовка и воспитание высококвалифицированных специалистов, кадровое обеспечение развития транспорта, а значит и обеспечение развития производительных сил Дальнего Востока. Стало быть, нельзя все пускать на самотек, рынок здесь проблем автоматически не решит».

В голову пришла еще одна неприятная мысль. Многие думают, что руководители разных рангов имеют много привилегий. Почему-то те, кто так думает, не знают, или не хотят знать, что большинство руководителей делают свое большое и важное дело так же честно, с такой же энергией и жаром, самоотдачей и ничуть не менее умно, чем передовые труженики. Почему бы им не разобраться и понять, во имя чего эти руководители часто не спят ночей и не видят свободного времени днем? Во имя чего они добровольно несут на себе бремя больших забот и огромной ответственности? Наконец, во имя чего они готовы получать унижающие их выговоры и всяческие взыскания? Не просто быть хорошим преподавателем, наставником студенческой молодежи. Гораздо сложнее быть заведующим кафедрой. Еще труднее исполнять обязанности декана факультета, проректора или ректора. Не много привилегий у этих руководителей учебно-научной деятельности. Но гораздо больше обязанностей и колоссальной ответственности.

Было уже за полночь. Гроза прошла. Дождь стал утихать. Потом затих совсем. В окне за шторами снова проявился лунный свет.

Вот так и в жизни: все изменяется, как и погода. Было хорошо, стало хуже, потом будет лучше. Не надо только отчаиваться. Будет так, как задумано. Будут неудачи, будет и успех. Многое зависит от нас самих…

Уже пошел восьмой час. Не дожидаясь, когда встанет жена, он осторожно открыл дверь, вышел из подъезда и двинулся в направлении главного корпуса академии. Пахло мокрой листвой. Но еще пахло и свежестью. Солнце уже поднялось над горизонтом и предвещало ясный день, хотя по небу рыхлыми ватными тампонами передвигались облака. Они закрывали на короткие паузы осеннее светило и потом снова открывали его. Жаркое лето уже осталось позади. И природа и люди незаметно готовились к зиме. Чувствовалось наступление осени. Кругом было тихо, а на душе опять тоскливо. Шел дворовым маршрутом, и в этой безлюдной тишине, в проемах между домами, была видна проезжая часть дороги, которая, казалось, одна безостановочно трудилась. Она была заполнена потоками машин, в которых люди спешили на работу. Мерный шум двигателей и шуршанье по асфальту колес не нарушали дворовой тишины. Между тротуаром и проезжей частью росли обрезанные ветвистые деревья и

ЭР03246

густые кустарники, заглушающие дорожную суету. На большой дворовой территории, окруженной жилыми домами и расчерченной асфальтированными пешеходными дорожками, росли разные деревья. Когда-то здесь был грушевый сад. Многие деревья вымерли. На их месте выросли березы, осины, вязы, клены. Они тихо шевелили полураздетыми ветвями, а под ними лежала материнская земля, покрытая газонами со стриженной, еще не пожухлой травой и рассыпанными по ней первыми нестойкими и опавшими листьями, розовыми, красными, малиновыми, но больше всего – лимонно-желтыми. На некоторых грушах на недосягаемой высоте еще висели не оторвавшиеся от своих ветвей редкие плоды. Подступающая осень своим прохладным дыханием начала активно перекрашивать деревья в свои цвета, а лето, еще удерживая зеленый цвет травы, как будто остановило на какое-то время быстрое течение к концу своей жизни, чтобы дать полюбоваться угасающей красотой. Разбросанные в беспорядке и отжившие свое время, листья наводили на грустные мысли. Невольно всплыли слова из песни «Листья желтые»:

«Листья желтые над городом кружатся,
С тихим шорохом нам под ноги ложатся.
И от осени не спрятаться, не скрыться.
Листья желтые скажите, что вам снится.
И пускай дождливы часто эти дни.
Может, созданы для счастья и они».

За тридцать лет жизни в этом дворе он привык любить его, за щебетанье птиц, за кусочек лесной природы, поселившийся в центре города. За благожелательное общение с живущими в этом дворе учеными и преподавателями, их детьми, за согревающую сердце творческую атмосферу, царящую здесь в, казалось бы, обыденной дворовой жизни.

Как-то было не до мыслей о красоте ушедшего лета. Томили душу ни наступающая осень, ни случай в поезде, натянувший струну семейных отношений. Эти события преходящи. Не выходил из сознания разговор с ректором. Надежды, которыми жил Сергеев последнее время, отодвигались куда-то в неведомое завтра. Как все хорошо шло. За семь лет работы в должности первого проректора удалось многое сделать. Полным ходом реализуются программы непрерывной компьютерной, математической, правовой подготовки. Внедряется общественно-политическая практика. Разработана и действует система контроля качества учебного процесса. Открыт целый ряд новых специальностей. Значительно пополнилась и обновилась учебно-материальная база. Укрепились связи с производством. Есть реальные планы занять свою нишу на международном рынке образовательных услуг. Институт получил статус академии, а в соревновании среди вузов отрасли занял первое место. Коллектив зажил новой, полной творческих планов, жизнью. Сергеев сердцем чувствовал, что вместе с ректоратом может многое еще сделать. Коллеги по работе уважительно называли его «Первым». «Первый сказал», «Первый поручил», «Первый организовал»… Он ис-

ЭР03246

кренне надеялся, что возникшие трудности, связанные с перестройкой политической и экономической жизни в стране, временные. И сейчас необходимо найти пока неизвестную силу, способную преодолеть эти трудности. Он всем существом своим знал, что не может обмануться, ибо, что однажды вошло в его сердце или чувства его, то не могло быть подавлено или забыто. Он был готов активно бороться за осуществление намеченных планов. Мечты и работа сплетались в единое целое и составляли основу его жизнедеятельности. Ему было некогда расслабляться, смотреть по сторонам или отдыхать. Он понимал, что должен трудиться беспрестанно и настойчиво, чтобы наступил тот светлый час, когда его вуз войдет в число лучших инновационных университетов России. К сожалению, в силу сложившихся обстоятельств, этот светлый час может отодвинуться, несмотря на все его, Сергеева, настойчивые старания…

Надо обратить взор на Якутскую территорию. Напрашивается открытие и там филиала. В Республике Саха (Якутия) открываются большие перспективы транспортного развития. Худо-бедно идет строительство Амуро-Якутской железной дороги. Темпы ее сооружения будут расти. Ее роль и значение видны не только для социально-экономического развития Республики, но и всего Дальнего Востока. Территория имеет огромные ресурсы неосвоенных полезных ископаемых. Наверняка дорога пройдет к северным берегам Тихого океана и Арктики. А кто будет ее строить, а потом обслуживать в таких сложных природно-климатических условиях? Нужны будут специалисты, в том числе из коренных народностей, населяющих Республику. Надо бы хорошо проработать вопрос о научном и кадровом сопровождении строительства и эксплуатации Амуро-Якутской магистрали совместно с Правительством Республики.

Идей в голове роилось много. И это кроме тех задач, которые ставились обновленным ректоратом в программе развития вуза. Имеются в виду идеи, родившиеся на основе двадцатилетнего опыта работы предыдущих лет, исполняя обязанности заведующего кафедрами «Автоматика и телемеханика» и «Научные основы управления производством», декана факультетов «Автоматика, телемеханика и связь» и «Повышения квалификации специалистов», проректора по учебной работе и первого проректора вуза.

Что же это за идеи? Как то:

– на уровне высшего образования – структуризация общенаучного и профессионального образования;

– на уровне транспортной отрасли – интеграция общего, среднего профессионального и высшего образования, преемственность образовательных программ;

– на уровне региона – интеграция науки, образования и производства на основе создания научно-образовательного кластера;

– на уровне вуза – расширение спектра образовательных программ, преобразование академии в университет.

ЭР03246

1.6. «Хотели как лучше...»

В Москву съехались ректоры и проректоры по учебной работе железнодорожных вузов России, заместители начальников железных дорог по кадрам и социальным вопросам, начальники служб управления персоналом железных дорог. Сетевая научно-практическая конференция, посвященная проблемам подготовки специалистов с высшим образованием для железнодорожной отрасли, проходила в Голицыно, небольшом городке Московской области, расположенном в 40 километрах к западу от Москвы. Организаторами и учредителями конференции: были Министерство путей сообщения и Государственный комитет по высшему образованию Российской Федерации. В конференции приняли участие представители железнодорожных вузов бывших Советских Республик, ныне стран Содружества Независимых Государств: Украины, Казахстана, Узбекистана и Белоруссии.

Открыл конференцию начальник Главного управления кадров и учебных заведений МПС Н.М. Бурносов. Представитель Государственного комитета Российской Федерации по высшему образованию в своем докладе прокомментировал новый закон РФ «Об образовании» и введении в высших учебных заведениях России новых государственных образовательных стандартов высшего профессионального образования. Образовательными стандартами предусматривалась многоуровневая система подготовки специалистов с высшим образованием. Докладчик обратился к участникам конференции, наряду с вопросами подготовки кадров для отрасли, обсудить проблемы перехода на новые образовательные стандарты и, в частности, проблемы внедрения в инженерных вузах многоуровневого высшего образования.

С обзором кадрового положения железных дорог Российской Федерации выступил представитель ЦКАДР МПС А.Н. Баклашкин. Из его доклада явствовало, что за последние годы количество специалистов с высшим образованием, прибывающих на транспорт и занимающих инженерные должности, сокращается. Динамика изменений обеспеченности показывает снижение с 80 % в 1989 г. до 73 % в 1993 г. «Такая тенденция,– как он выразился, – является совершенно недопустимой, так как снижение интеллектуального потенциала кадров железнодорожного транспорта крайне негативно сказывается на качестве работы отрасли, безопасности перевозок грузов и пассажиров».

Он выразил также обеспокоенность начавшимся ростом текучести кадров, особенно на дорогах Сибири и Дальнего Востока, на территориях с низкой плотностью населения. За пять последних лет она возросла почти на шесть процентов: с 9 в 1988 г. до 15 в 1993.

Далее по регламенту выступали представители вузов, в основном, проректоры. Хотя в опубликованных материалах конференции авторами докладов были заявлены и ректоры. Начал дискуссию проректор МИИТа А.В. Носарев, потом проректор РИИЖТа А.Д. Моченов, проректор ОмИИТа И.И. Галиев, проректор УРЭМИИТа В.Л. Нестеров и другие.

ЭР03246

Дошла очередь и до первого проректора ДВГАПС. Когда председательствующий объявил о предоставлении слова для доклада «Отраслевая система непрерывного образования и подготовки кадров на востоке России» и назвал институт, а потом поправился и назвал «Дальневосточная государственная академия путей сообщения», в зале прошел шумок. К тому времени новый статус академии путей сообщения был присвоен только одному железнодорожному вузу – Хабаровскому.

Ниже приводится доклад, с которым выступил Сергеев, и дискуссия в ходе доклада.

«В железнодорожной отрасли сложилась стройная система профессионального образования. Она – отличная от таких, какие есть в других отраслях производства, и, я считаю, отличающаяся в лучшую сторону по качеству подготовки специалистов. Стройная – потому, что она имеет все виды образования: в этом смысле – она уже имеет много уровней, или, как еще говорят, ступеней».

«Многоуровневая система – не панацея для нас. Существуют же, и успешно функционируют, например, немецкая и голландская высшие инженерные школы. Кстати, транспортное инженерное образование России, если не ошибаюсь, во многом было скопировано еще Петром I именно с этих европейских школ».

«Но нам не надо сразу, не подумав, отвергать и многоуровневую систему высшего образования. Надо приглядеться к ней и, сохраняя лучшие традиции российского транспортного инженерного образования, извлечь из американской системы все полезное, что можно внедрить у нас в отрасли».

«В Министерстве путей сообщения России, как я заметил выше, уже действует многоуровневая система отраслевого образования, зародившаяся еще задолго до пресловутого Болонского процесса. Разве это не многоуровневая система, когда в отрасли есть общеобразовательная школа с ее начальным, неполным средним и общим средним уровнями образования? И далее следуют начальный, средний и высший уровни профессионального образования. Есть еще два уровня послевузовского образования. Я имею в виду аспирантуру и докторантуру. Плюс дополнительное профессиональное образование. Это переподготовка и повышение квалификации руководящих работников и специалистов транспорта. Не было какое-то время, я имею в виду советский период, бакалавра и магистра на уровне высшего образования. Так от этого транспортное инженерное образование не пострадало. Более того, диплом инженера путей сообщения во многих странах приравнивался к магистерскому статусу, а наши дипломные проекты котируются на уровне магистерских диссертаций».

«В этом и заключается преимущество нашей отраслевой системы образования перед другими. Нам нужно не допустить, чтобы она попала под нож рыночной экономики. В связи с принятием нового закона РФ «Об образовании» и внедрением многоуровневой системы высшего профессионального образования, оглядываясь на американскую систему и копируя ее, надо осторожно, не бросаться, сломя голову, в крайности, и проводить преобразования не в ущерб качеству подготовки специалистов для отрасли».

ЭР03246

«Другое дело, что учебные заведения разного уровня, подведомственные железнодорожному транспорту, действуют разрозненно, неэффективно. Нет должной преемственности образовательных программ на границах, или ступенях, разных уровней. Если сравнить число подготовленных специалистов для транспорта на выходе нашей отраслевой системы профессионального образования с числом обучающихся на входе, то коэффициент полезного действия, если можно так выразиться, или коэффициент выпуска специалистов из отраслевой системы образования составит не более 15–20 %. К примеру, из ста учащихся начальных классов отраслевой общеобразовательной школы получат профессиональное образование и выйдут из отраслевых профессиональных учебных заведений специалистами железнодорожного транспорта только пятнадцать человек. Какой смысл содержать и нести огромные финансовые расходы на «свою» систему образования с таким низким коэффициентом полезного действия по «производству человеческого капитала» для отрасли?!

«В рамках одной отрасли устранить эти недостатки, думаю, не так сложно. Причем не в альтернативу той реформе, которая проводится Комитетом по высшей школе Миннауки России в рамках нового закона «Об образовании». Следует согласиться с тем, что одним из приоритетов реформы высшего образования является диверсификация и, в частности, введение многоуровневой системы профессионально-образовательных программ и соответствующих им дипломов. Как считает Комитет, параллельно с диверсификацией должны развиваться основы академической мобильности, предполагающие сравнимость образовательных программ, осуществляемых в различных учебных заведениях. С этим тезисом можно было бы согласиться, но только в рамках транспортной отрасли. Здесь в какой-то степени может помочь нам рекламируемая и навязываемая заграничная система высшего образования. Я имею в виду универсализацию базового образования, основанную на фундаментализации содержания, ориентирующемся, в первую очередь, на наиболее общие, основополагающие принципы науки и техники, и широкое использование проблемных методов обучения, подготовку учащихся всех уровней к деятельности, связанной с железнодорожной и другими видами транспортной отрасли»

«Что стоит за этой, на первый взгляд, мудреной фразой? Да чтобы человек стал, например, специалистом в какой-то области производства, он должен получить сначала фундаментальное образование, освоив какой-то объем знаний из естественнонаучного цикла дисциплин. Потом он должен получить базовое образование по определенному направлению науки и техники. И уже на основе этих знаний потом формируется специальность».

«Безусловно, поддерживаю тезис о том, что в процессе реформирования не должно быть утрачено высокое качество подготовки специалистов. Более того, оно должно быть поднято на новый уровень».

«В этой связи имеется ряд предложений. Они сформулированы с учетом того, что стремительные организационно-технические перемены в железнодорожной отрасли требуют непрерывного обновления знаний, нужных для пол-

ЭР03246

ноценного выполнения работы по одной и той же специальности в течение длительного времени. К тому же появляются новые профессии со скоростью, за которой не может успеть в силу известной инерции нынешняя система среднего специального и высшего образования. Дело в том, что профессиональные знания по большинству железнодорожных специальностей устаревают за пятьдесять лет, и, кроме того исчезает ряд старых и рождается множество новых профессий, готовить кадры для которых в учебных заведениях начинают, как правило с запаздыванием».

«За примерами далеко не надо ходить. Заменили, например, паровозную тягу на тепловозную и электрическую, и упразднены были многие профессии, связанные с производством и эксплуатацией паровозов, и возникла потребность в десятках новых специальностей по производству и обслуживанию тепловозов и электровозов. А на наших дальневосточных железных дорогах после внедрения тепловозной тяги почти сразу же началась электрификация. Пришлось переучивать тепловозников в электровозников. Или другой пример. С повсеместным внедрением средств железнодорожной автоматики и телемеханики также следует ряд мер по обновлению кадрового состава, связанного с управлением движения поездов. Аналогичные примеры можно продолжать».

«Какой же следует вывод? Подготавливаемые отраслевой системой профессионального образования трудовые ресурсы, или, как принято называть, человеческий капитал, получают знания и навыки, которые в дальнейшем им не понадобятся. В итоге получается, что в учебных заведениях затрачиваются большие средства на обучение невостребованных производством знаний. И в то же время приходится постоянно доучивать или переучивать уже работающих людей, давно покинувших стены учебных заведений».

«Предложение первое. Фундаментальный и базовый уровни образования должны быть федеральным компонентом образовательных программ и финансироваться, в основном, из федерального бюджета. Конечно, какую-то долю расходов берет на себя и железнодорожная отрасль, имея в своей структуре учебные заведения. Расходы по профессиональному образованию на уровне конкретной специальности, специализации, или профилизации, должна взять на себя железная дорога. Она же должна определять, или, может быть, согласовывать, и программы подготовки специалистов на этом уровне, давать задания на подготовку кадров по количеству и номенклатуре специальностей. Таким образом, отраслевая образовательная система будет предусматривать как бы наличие двух равноправных подсистем – базового и специального образования с одинаковой мерой ответственности за результаты обучения и воспитания в каждой из них».

Предложение вызвало шум в зале заседания. Сергеев чувствовал по реакции с мест и противников и сторонников его предложения. По его мнению, главным в дискуссиях на местах было не методическая сторона вопроса, а финансовая: кто будет оплачивать специальное образование.

ЭР03246

– Сейчас мы осуществляем подготовку специалистов, – услышал Сергеев голос из президиума, – на основании государственного плана. И финансирует эту подготовку государство. Вы же предлагаете, чтобы за подготовку специалистов платило Министерство путей сообщения.

– Частично. Только за специальную подготовку.

– Правильно. – Это голос из зала. – Как, например, общеобразовательная средняя школа дает фундаментальное образование за счет государства, финансируется из федерального бюджета, а профессиональное образование, следуя рыночным законам, должно подчиняться целям производства, значит, им и должно финансироваться...

– Товарищи... Господа... Коллеги. – Это уже вступил в разговор председательствующий Бурносов, главный кадровик Министерства путей сообщения. – Прошу поддерживать порядок. Давайте выслушаем доклад, а потом уже – выступления.

«Предложение второе, – продолжал Сергеев, – направлено на придание большей гибкости и подвижности структуры системы отраслевого образования, повышения ее эффективности. Речь пойдет о принципиально новом подходе, при котором все основные показатели системы отраслевого образования и подготовки кадров, в том числе и ее эффективность, должны определяться потребностями железнодорожного транспорта. Суть предложения заключается в том, чтобы интегрировать все отраслевые учебные заведения железных дорог различных уровней вокруг вузов – институтов, академий, университетов, к которым тяготеют территориально высшие учебные заведения железнодорожного транспорта. Например, с Дальневосточной академией путей сообщения интегрировать учебные заведения отрасли – общеобразовательные школы, техникумы, профтехучилища, расположенные в пределах Забайкальской, Байкало-Амурской, Дальневосточной и Сахалинской железных дорог...»

– А не лопните? – Это голос из президиума.

– Мы это сделали, – ответил Сергеев, – и не лопнули.

– Интересно, как это вы могли сделать? Кто вам позволил? Что за бр... бесцеремонное решение? – Это уже начал возмущаться председательствующий. Он, наверное, хотел сказать «Что за бред», но потом спохватился и нашел другое продолжение. – На такие действия должно быть решение на правительственном уровне. Что же вы сотворили? Что за самоуправство!? Почему мы ничего не знаем?

– Я с этой целью и выступаю на совещании, чтобы все знали. Мы провели мероприятия по интеграции учебных заведений не кулуарно, а согласовали с железными дорогами, с отделами кадров дорог и отделами учебных заведений...

– Это так? – обратился Бурносов, направляя свой грозный взгляд в сторону кадровиков дорог Дальнего Востока.

– Вы, пожалуйста, послушайте дальше, – ответил за всех заместитель начальника Дальневосточной железной дороги по кадрам и социальным вопросам Юрий Никитич Дегтярев, – не спешите с выводами.

ДВГУПС

ЭР03246

– Я не случайно в начале своего выступления сказал о низкой эффективности подготовки специалистов в нашей системе профессионального образования. Что же получается, Николай Матвеевич? – обратился Сергеев к председательствующему, – наш вуз ежегодно выпускает свыше одной тысячи инженеров. А на дорогах Дальнего Востока специалистов с высшим образованием как не хватало, так и продолжает не хватать. Несмотря на действовавшую ранее систему распределения выпускников, они не задерживаются на производстве, особенно на линейных предприятиях. Правдами и неправдами покидают места распределения или вообще не приезжают туда. Условия проживания не соответствуют самым скромным стандартам. Учащиеся с линии, поступающие в вуз, не выдерживают конкурса с городскими школьниками. Выпускники – жители города – неохотно едут на линию. Положение усугубилось в связи с принятием нового закона «Об образовании». Оказывается, распределение выпускников после окончания вуза есть нарушение их прав. Теперь специалист, оканчивающий высшее учебное заведение вправе сам выбирать себе место работы. Вот Вам проблема один. Проблема два – резко сокращено финансирование вуза. Деньги из бюджета поступают нерегулярно. Вы же требуете не задерживать выплату заработной платы, чтобы не создавать дополнительной социальной напряженности. Какой выход? Мы обратились за помощью к железным дорогам. Они нам не отказали. Но чтобы эта помощь носила целенаправленный характер, поставили условие: повысить эффективность подготовки специалистов. Помогать будут за подготовку только тех специалистов, кто после окончания вуза будет работать на дороге. Условие, как видите вполне справедливое.

– А как же вы хотели? – голос из президиума.

Не обращая внимания на реплику, Сергеев продолжал.

– Мы совместно с дорогами пришли к согласованным мероприятиям. Среди них назову следующие. Первое, перешли на контрактную целевую подготовку специалистов. В заключаемых контактах между дорогой и студентом предусмотрено два важных положения. Со стороны студента – обязательство явиться к месту работы после окончания вуза и отработать там не менее пяти лет. Со стороны дороги – обязательство оказывать материальную поддержку студенту во время обучения (выплачивать целевую стипендию в дополнение к государственной), обеспечить производственной практикой на рабочих местах, работой по специальности и стандартными условиями проживания по месту работы после окончания вуза. Второе, перешли на договорную форму взаимоотношений между дорогой и вузом в подготовке специалистов. В заключаемых договорах вуз обязуется готовить специалистов для предприятий дороги в нужном количестве, в соответствии с потребностями по номенклатуре кадров и качеству подготовки. Дорога обязуется компенсировать неоплаченные федеральным бюджетом расходы на подготовку специалистов в вузе, вносить свой вклад в развитие учебно-материальной базы в соответствии с современными требованиями. И, наконец, третье. Мы вместе с дорогами, с их отделами кадров и

ДВГНБ

ЭР03246

учебных заведений разработали и внедрили систему формирования студенческого коллектива с места жительства и будущей работы специалиста. Этой мерой мы надеемся решить проблему воспроизводства и развития кадрового потенциала железных дорог, тяготеющих территориально к Дальневосточной государственной академии путей сообщения...

Сергеев сделал паузу, посмотрел в зал, потом на президиум, не ощутив никакой реакции на его предложения, продолжил свое выступление.

– Хочу поделиться опытом формирования студенческого коллектива. Здесь как раз и раскроется суть интеграции учебных заведений наших железных дорог вокруг вуза.

Оживление в зале.

– Мы создали Ассоциацию учебных заведений железных дорог Дальнего Востока. Некоммерческая организация. С сохранением прав юридического лица и хозяйственной самостоятельности субъектов Ассоциации. Другими словами, объединение ассоциативное, творческое. На него не надо разрешения вертикали власти. В ассоциацию вошли общеобразовательные школы, подведомственные отделам учебных заведений железных дорог, железнодорожные техникумы, железнодорожные профессионально-технические училища, детские железные дороги, академия с ее филиалами, службы управления персоналом, отделы кадров и учебных заведений железных дорог. Ассоциация была зарегистрирована как некоммерческая организация в установленном порядке, поставлена на учет в налоговом органе. Есть устав, есть правление. Основная цель – повысить эффективность отраслевой системы образования в кадровом обеспечении работы железнодорожного транспорта на Дальнем Востоке и в Забайкалье. Благодаря каким мероприятиям? Были откорректированы образовательные программы с обеспечением преемственности и усилением фундаментальной подготовки учащихся по дисциплинам, составляющим основу инженерной подготовки будущих железнодорожников, это – математика, физика, информатика, общий курс железных дорог. Проведены семинары и повышение квалификации преподавательского состава и учителей. Созданы четыре лицея с интернатами для иногородних школьников в городах Чите, Хабаровске, Тынде и Уссурийске. В средних общеобразовательных школах узловых и крупных участковых станций созданы специальные, так называемые, инженерные классы с углубленной подготовкой по математике, физике, информатике. Учителя, работающие в инженерных классах, получают доплату в размере пятнадцати-двадцати процентов к уровню основного заработка. Учащиеся, окончившие лицеи и инженерные классы общеобразовательных школ, стали успешно конкурировать при поступлении в вуз и техникумы, уверенно осваивать в них профессиональные программы. Так, например, уже в этом году около семидесяти процентов контингента студентов, принятых на первый курс академии, составили школьники, окончившие общеобразовательные школы железных дорог, и с ними были заключены целевые договора на подготовку специалистов. Это обстоятель-

ДВГУПС

ЭР03246

ство повлияло и на закрепление кадров на транспорте. Родители школьников, поступивших в транспортные профессиональные учебные заведения, теперь не думают куда-то уезжать с линейных станций для решения проблем дальнейшего обучения своих детей. Кроме того, они видят заинтересованное участие и поддержку железных дорог в сохранении и развитии трудовых династий...

– Это хорошее решение, – вставил председательствующий, – Ваш опыт надо изучить и перенять. Посоветовать другим дорогам, где трудно решается вопрос кадрового обеспечения линии.

– На линии везде не хватает квалифицированных кадров, – реплика из зала.

– Но за первым шагом надо делать следующий, – продолжал Сергеев.

– Какой же?

– Вам не понравится.

– Говорите, раз начали.

– Надо включить техникумы в состав вуза...

– Эко, куда хватил, – это из президиума.

– Он хочет похоронить среднее техническое образование в отрасли, – это уже сказал председательствующий.

– Я же говорил, что Вам не понравится этот следующий шаг, – обратился Сергеев к Бурносову. – Николай Матвеевич, мы знаем, как Вы лелеете среднее техническое образование на транспорте. Вы лично вносите очень большой вклад в развитие учебно-материальной базы техникумов. И это правильно. Мы Вас в этом полностью поддерживаем. Но я вношу предложение не для того, чтобы «угробить», как Вы выразились, техникумы, а наоборот, чтобы повысить престиж и качество отраслевого среднего технического образования. Интеграция учебных заведений различного уровня вокруг вузов, я имею виду и техникумы, и уже – не ассоциативное, а на принципах юридического объединения хозяйствующих субъектов, позволит решить еще одну очень важную проблему: значительно повысить эффективность подготовки специалистов для отрасли...

– Что Вы хотите этим сказать? – спросил Бурносов.

– Внести еще одно предложение: внедрить безотходную технологию подготовки специалистов для отрасли.

– В чем ее суть? Что значит безотходная?

– Суть предложения как раз заключалась в том, чтобы дать высшему учебному заведению нашей отрасли право иметь все формы и уровни фундаментального и профессионального образования. Ведь как сейчас? Вуз отбирает «по своим меркам» молодежь, затем он еще ее «просеивает» в течение всего срока обучения. В результате «коэффициент полезного действия», то есть, коэффициент выпуска – семьдесят процентов, а то и ниже. А если учесть, что часть выпускников будет работать не по специальности, или не в отрасли, то коэффициент составит около 50 %. Мы много отчисляем. Отчисление – это трагедия и для студентов, и для их родителей. Это выброшенные денежные средства на их незаконченное образование, неэффективные затраты интеллектуального труда

ЭР03246

многочисленного профессорско-преподавательского состава. Куда пойдут отчисленные из вуза студенты? И ведь поступить иначе нельзя. Специальности сложные, в основном связанные с движением поездов, с безопасностью. Своя, как я говорил, стройная отраслевая система профессионального образования, и не работает. Ведь почти полная автономия, как в отдельно взятом государстве. Можно смело экспериментировать. Почему бы не включить в состав вуза учебные заведения всех уровней образования. А далее применить принцип «безотходной технологии». На каждом уровне профессионального образования, или на каждой ступеньке подготовки специалиста должна действовать система отбора наиболее подготовленной, талантливой молодежи к инженерной деятельности. Отбор дешевле, чем «всеобщее» обучение. Я говорю об отборе не только на стадии приема, а на протяжении всего периода обучения в вузе. Эту систему надо ужесточить, чтобы на выходе иметь талантливых инженеров. В этом и есть суть системы отбора в процессе обучения. После каждого года обучения при переводе на следующий курс проводить, к примеру, конкурсный отбор. Предусмотреть различные траектории обучения. Например, по уровню образования: не выдержал конкурс – не отчислять, а переводить на уровень начального или среднего профессионального образования. К слову при этом сократятся расходы и на обучение невостребованных в дальнейшем знаний. Профессиональное образование от этих нововведений только выиграет.

– Но ведь теперь есть Государственные образовательные стандарты, – заметил представитель Миннауки.

– Можно все делать в рамках ГОСТ. Тем более, когда речь идет о профессиональном образовании, а не базовом, фундаментальном, наименее подверженном изменениям. Мы имеем право вносить изменения в образовательные программы в соответствии с развитием науки, техники и технологий. Есть же в этих стандартах и региональная компонента. Есть определенные права в этом отношении и у ученого совета вуза.

– А как быть с бакалавром? Да и вуз не может диверсифицировать квалификации…

– Почему? Например, человек, имеющий высшее базовое образование бакалавра, может получить целый ряд квалификаций профессионального образования: квалифицированный рабочий с начальным профобразованием; техник со средним специальным; дипломированный специалист с высшим профессиональным образованием. Или магистр. Есть еще постградуальное образование, получаемое в аспирантуре или докторантуре, или иной системе дополнительного образования. Интеграция образовательных учреждений расширяет возможности высших учебных заведений, в том числе и в области диверсификации квалификаций. Конечно, все это надо делать совместно с работодателем. В условиях интегрированного образовательного комплекса сейчас этому нет никаких препятствий, имея, тем более, многоуровневую систему образования и многоступенчатую систему подготовки специалистов. Нашей железнодорож-

ДВГНБ

ЭР03246

ной отраслью ее надо принять. Никуда от этого мы не денемся. Но использовать ее нужно с наибольшей эффективностью. Возникает только опасение, как бы в силу массовости, избыточности в нашей отрасли не исчезла творческая атмосфера, дух созидания, и не наступило тревожное время для инженерного образования в наших транспортных вузах, и, следовательно, инженерной деятельности. Система формирования специалиста инерционна. То, что мы делаем сегодня в вузах, отразится на отрасли в будущем. Возникает опасение в том, что роль транспортных вузов в решении задач модернизации и технологического развития железнодорожного, да и других видов транспорта будет из года в год снижаться, причем не по вине вузов. Я так понимаю: инженер путей сообщения должен быть локомотивом развития на протяжении всего периода его производственной деятельности. Чтобы не получилось так, что выйдя из стен университета, специалист быстро, как говорится, «выпустит пар в гудок», а локомотив будет стоять на запасном пути. Или того хуже – в тупике.

Таким образом, в докладе было показано, что Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта, одним из первых в отрасли преобразованный в академию путей сообщения, становится единственным высшим учебным заведением путей сообщения на Востоке Российской Федерации. На его базе совместно с образовательно-профессиональными структурами довузовского, высшего и последипломного образования формируется учебно-производственный и научно-методический центр. Он как бы интегрирует систему непрерывного образования с подготовкой высококвалифицированных специалистов для Дальневосточной, Забайкальской, Байкало-Амурской и Сахалинской железных дорог. Вуз перешел на новый тип взаимодействия с производством, в основу которого положен перспективный кадровый заказ от железных дорог и договорная (контрактная) система на подготовку и трудоустройство специалистов. Сложившаяся в вузе структура специальностей, специализаций и профилизаций отражает региональную потребность в кадрах железных дорог и специфику отрасли на востоке страны.

– Ректорат, – сказал далее докладчик, – готовясь к переходу на многоуровневую систему подготовки специалистов в соответствии с новым законом «Об образовании», уже получил лицензии на реализацию образовательно-профессиональных программ базового высшего образования на уровне бакалавра по ряду направлений. На их фундаменте в соответствии с заключенными договорами с дорогами будет осуществляться подготовка дипломированных специалистов для отрасли по всем двенадцати специальностям и двадцати специализациям, прошедшим государственную аттестацию в прошлом году. К тому же полученные лицензии на бакалаврские и магистерские образовательные программы позволили нам приступить к экспорту образовательных услуг в те страны, где культивируется такая подготовка. Например, с представителями развивающегося бизнеса КНР наша академия уже заключила ряд договоров на оказание образовательных услуг на уровне подготовки бакалавров по экономике, коммерции и строительству. Мы также начали институциональные преобра-

ЭР03246

зования в академии под новые направления подготовки. То есть, объединяем факультеты по родственным специальностям в институты по принципу наименования базовой подготовки по направлению...

– Как это? – вопрос из президиума.

– Например, – ответил Сергеев, – мы объединяем факультеты «Строительство железных дорог», «Мосты и тоннели» и «Промышленное и гражданское строительство», организованных ранее по принципу наименования специальностей, в институт «Транспортное строительство», базовым образованием на котором будет направление бакалаврской подготовки по «Строительству». Подготовка дипломированных специалистов в институте будет осуществляться по четырем специальностям: «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство», «Мосты и транспортные тоннели», «Промышленное и гражданское строительство», «Водоснабжение и канализация». В рамках этих специальностей в соответствии с потребностями железных дорог формируются специализации, в том числе уже с прицелом на магистерскую подготовку, как то: «Строительство железных дорог», «Технология содержания и эксплуатации железнодорожного пути», «Строительство и эксплуатация мостов», «Строительство и эксплуатация тоннелей», «Основания и фундаменты зданий и сооружений», «Строительные конструкции зданий и сооружений», «Строительство уникальных зданий и сооружений железнодорожной инфраструктуры», «Водоснабжение и водоотведение» и др.

– Понятно, – из президиума.

– Почему ректорат вуза пришел к таким выводам? Что дает нам переход на систему многоуровневой подготовки? Во-первых, это – улучшение экономических показателей подготовки специалистов, уменьшение потерь на обучение невостребованных знаний.

Сергеев посмотрел в зал и на президиум:

– Если нужно, разъясню.

Вопросов не последовало. Он продолжал:

– Во-вторых, просматривается механизм усиления заинтересованности у молодежи в получении образования, повышения качества учебного процесса. Что имеется в виду? Расширяется выбор образовательных программ, в том числе изучаемых параллельно наиболее талантливыми студентами. Усиливается мотивация учебного процесса. Возможна организация «безотходной», «безотсевной» технологии обучения, когда студент, когда он не в состоянии освоить основную образовательную программу, не отчисляется, а переводится на другую программу, более низкого уровня. Создаются необходимые условия для обеспечения качества формирования студенческого коллектива с учетом потребностей железных дорог. Вводится система оценки и стимулирования учебного труда студента, основанной на состязательности, конкурсном отборе на каждой ступени для получения образования более высокого уровня. Унифицируются образовательные и квалификационные требования, обеспечивающих решение проблемы конвертируемости аттестационных документов и включе-

ЭР03246

ние в международную систему высшего образования. И, наконец, создаются условия для мобильного изменения структуры подготовки кадров с учетом меняющихся характера производства на транспорте и рынка труда.

– Не последует ли за вашими преобразованиями снижение качества инженерной подготовки, которой всегда славилась инженерная школа путей сообщения? – это уже голос из зала. – Погонимся за западом, а потеряем свое, отечественное. Не получится ли так, что сейчас перейдем на американскую систему, а потом будем заниматься «импортозамещением»? Менять зарубежное на «свое».

– Слово какое-то нашел, – это из президиума в адрес задавшего вопрос, – как будто, знания – товар.

– А как же? Конечно. Интеллектуальный продукт.

– Мы считаем, – продолжал Сергеев, отвечая на вопрос, – что переход на многоуровневую систему образования и подготовки специалистов (а на железнодорожном транспорте она действует де-факто, только требуется ее «причесать» под принятый закон «Об образовании»), не будет противоречить, а только содействовать развитию и укреплению интеллектуального потенциала нашей отрасли. Как известно, интеллектуальный потенциал имеет два аспекта реализации: образовательный и профессиональный. Образовательный аспект формируется многоуровневой системой образования, структуру которой предлагает Госкомитет по высшей школе. Профессиональный аспект реализуется в виде системы подготовки кадров, представляющей собой иерархическую последовательность ступеней, навыков, умений. Причем, каждой ступени кадровой иерархии должен соответствовать определенный уровень образования. Высшая школа путей сообщения имеет огромный опыт в формировании инженерного образования в России. Ее решающая роль велика в создании интеллектуального потенциала нашей отрасли, причем как образовательного, так и профессионального аспектов. И при переходе на новую многоуровневую структуру образования, нужно не допустить разрушения накопленного опыта, падения авторитета железнодорожного образования, снижения престижности инженера путей сообщения. На наш взгляд, система подготовки кадров нашей отрасли, не нарушая образовательный фон новой структуры, должна формировать, как и ранее, строго регламентированные по количеству и качеству уровни квалификации и специальности, необходимые для развития железных дорог. В то же время, многоуровневая система образования в высшей школе путей сообщения, не нарушая принципов профессионального образования, должна эффективно использоваться в направлении удовлетворения потребностей отрасли в кадрах.

– Но это все общие слова. Как Вы все это представляете? – вопрос из президиума.

– На это как раз и направлены наши предложения институционального характера, предложения по вертикальной интеграции учебных заведений железнодорожного транспорта разного уровня вокруг высших учебных заведений. Первым опытным примером такой интеграции является созданная нами совместно с железными дорогами Дальнего Востока и Забайкалья Ассоциация

ЭР03246

учебных заведений. По нашему мнению, должны формироваться интегрированные отраслевые региональные центры образования, науки и производства – учебно-научно-производственные комплексы, в центре которых бы стояли высшие учебные заведения, и которые бы объединяли усилия общеобразовательных и профессиональных учебных заведений в эффективном обеспечении интеллектуального карового потенциала железнодорожной отрасли. В общей структуре подготовки кадров просматривалась бы следующая схема. Общеобразовательные средние школы, гимназии, профессионально-технические училища, лицеи – это база подготовки квалифицированных рабочих кадров. Без отсева. Это же и основа формирования контингента студентов вузов, учащихся колледжей, техникумов на так называемую первую ступень неполного высшего образования, но на основе конкурсного отбора. Здесь может предусматриваться двухгодичный срок обучения общим программам, в которых может допускаться дифференциация по крупным направлениям подготовки (научным группам), например, социально-гуманитарным, экономико-управленческим, технике и технологиям. Этот уровень образовательных программ заканчивается конкурсным отбором и продолжением обучения на следующем двухгодичном уровне (и опять же без отсева!) либо по программам бакалавра (базовое высшее образование по направлению подготовки или специальности), либо по программам профессиональной подготовки специалиста с неполным высшим образованием (техника). Далее. Студент, освоивший образовательно-профессиональную программу бакалавра по направлению подготовки, защитивший дипломную работу, имеет возможность выбора (и вновь без отсева): либо через конкурную систему перейти на следующий уровень, либо с учетом знаний профессиональной подготовки, полученных на бакалаврской программе, и заключенного договора занять рабочее место на производстве, требующее высшего образования по номенклатуре должностей. Подготовка бакалавра к рабочему месту на производстве может быть реализована путем освоения специальных знаний по системе дополнительного образования с ограниченным сроком обучения и выдачей соответствующего удостоверения. Следующими уровнями профессионального образования для бакалавра, замещаемыми по конкурсу, могут быть дипломированный специалист с одним годом обучения, магистр с двумя годами обучения, или аспирантура с трехгодичным сроком обучения.

– Это – предложение вашего вуза? Вы сами пришли к такому решению? – это был вопрос из президиума.

– Не совсем. Не так давно, лет пять-шесть назад ЦК КПСС и Правительство СССР принимали постановление «О мерах по коренному улучшению качества подготовки и использования специалистов с высшим образованием в народном хозяйстве». Тогда и в помине еще не было разговоров о многоуровневой системе высшего образования в стране. Но в процессе обсуждения и подготовки материалов к Пленуму и потом в самом принятом документе были выдвинуты ряд предложений, созвучных теме сегодняшнего разговора.

– Как давно Вы работаете над этими предложениями?

ЭР03246

– Можно сказать, с момента выхода в свет этого Постановления. В одном из пунктов там записано: «...осуществить коренную перестройку учебного процесса и структуры подготовки кадров. Обеспечить переход к подготовке специалистов широкого профиля на основе сочетания фундаментальных общенаучных, общепрофессиональных знаний и направленной практической подготовки. Для более полного учета интересов отраслей народного хозяйства в процессе обучения студентов проводить специализацию их подготовки с участием предприятий и организаций». Кстати, это Постановление было продублировано всеми министерствами и ведомствами, в части, их касающейся, в том числе и приказом Министерства путей сообщения. Число и номер приказа могу уточнить. Как видите, ставилась задача подготовки специалистов широкого профиля. Эта задача актуальна и сейчас. В Постановлении была указана основа такой подготовки: сочетание фундаментальных знаний и практической специализации. Мы как раз и предлагаем механизмы практической реализации этих положений в системе многоуровневой и многоступенчатой подготовки специалистов для железнодорожного транспорта, не нарушая положений нового закона «Об образовании».

Сергеев сделал небольшую паузу, потом продолжил:

– Нам, я имею в виду ректорат академии, например, импонирует такая система, когда выпускники средней общеобразовательной школы для получения более высокой профессиональной квалификации или сложной профессии делают один из следующих выборов: поступают либо на одногодичные отделения средних профессионально-технических училищ и получают начальное профессиональное образование на уровне квалифицированного рабочего; либо в средние специальные учебные заведения с двух-трехлетним сроком обучения и получают среднее профессиональное образование на уровне техника; либо в вузы. Еще раз акцентирую ваше внимание на том, что оптимальным вариантом была бы такая система подготовки кадров для отрасли, если бы все вышеозначенные учебные заведения были в едином комплексе во главе с вузом. В качестве первого варианта допускаю такое, когда высшее и среднее образование целесообразно осуществлять в высших учебных заведениях железнодорожного транспорта по так называемой цикловой (ступенчатой, многоуровневой) системе. Первый уровень – двухлетняя общеобразовательная подготовка. Второй уровень – одно-трехлетняя профессиональная специализация. Такая организация высшего образования предполагает следующее. Техникумы закрепляются за вузами с учетом профиля и региона на правах территориальных факультетов или филиалов. Обучение в головном вузе и его филиалах ведется по единым учебным планам и программам. После первого цикла обучения все студенты сдают отборочные экзамены, по результатам которых проходят конкурс на ту или иную форму второго цикла обучения. Отбор студентов по специальностям и их распределение после первого цикла обучения производится с учетом ежегодных государственных планов. Распределение специалистов с трехлетним средним специальным образованием производится в начале третьего года обучения, а с высшим пятилетним – после третьего года обучения. Одновременно с ними заключаются договоры (контракты) на подготовку и трудоустрой-

РГГТУ

ЭР03246

ство. Специализация выпускников с трехлетним и пятилетним сроками обучения производится учебным заведением совместно с предприятиями, на которое распределен студент по заключенному договору под конкретное рабочее место. Такую схему мы наметили и решаемся осуществить, если получим поддержку и разрешение Министерства путей сообщения. В эту схему вписывается как промежуточное звено бакалаврская подготовка с общим четырехлетним сроком обучения и промежуточной аттестацией по направлению подготовки. Бакалавр будет иметь выбор: продолжить обучение до уровня дипломированного специалиста (нормативный срок один год), перейти на программу подготовки магистра (по конкурсу), или пойти на производство по договору с предприятием. Выпускник, получивший диплом о высшем профессиональном образовании бакалавра, специалиста или магистра, имеет право держать экзамен на следующую ступень послевузовского или дополнительного профессионального образования.

– Предложения Ваши интересны, – перебил выступающего председательствующий, – и заслуживают того, чтобы обратить на их внимание. Вы все время настаиваете на присоединении техникумов к вузу. Но Вы хотя бы спрашивали работников техникумов? Согласны ли они?

– Спрашивали. Отношение к нашему предложению не однозначно. Учащиеся – за, большинство преподавателей – против. В той ситуации, в какой они находятся, их понять можно…

– Вот видите. Делим шкуру неубитого медведя… Кстати, Ваше время на доклад истекло.

– Заканчивая, хочу сделать резюме как бывший работник системы переподготовки и повышения квалификации руководящих работников и специалистов железнодорожного транспорта. Не всегда можно подготовить специалиста к конкретному рабочему месту в рамках программы высшего профессионального образования в силу его инерционности. Содержание обучения в высшей школе должно быть направлено, в первую очередь, на подготовку специалистов более широкого профиля. Вооружение их необходимыми знаниями, связанными с конкретной производственной деятельностью, призвана обеспечивать подсистема дополнительного образования. Это убедительное подтверждение того, что одна из основных задач базового образования – формирование на основе общетеоретических знаний устойчивой потребности к непрерывному приобретению знаний, к самообразованию. Но это уже другая тема. Спасибо за внимание. Извините, «подзатянул».

– Будут ли еще вопросы к докладчику?

– Как уже сказал Николай Матвеевич, Ваши предложения интересны. А не можете ли Вы поделиться мнением о том, какие Вы видите изменения в структуре академии, если Ваши предложения будут реализовываться? – это вопрос из зала.

– По мнению ректората наш научно-образовательный комплекс, соединяющий многоуровневое образование с многоступенчатой подготовкой специалистов, претерпев институциональные преобразования, структурно мог бы выглядеть следующим образом.

ЭР03246

Сергеев обратился к приготовленному плакату.

– В соответствии с тем, как мы видим многоуровневую систему образования и многоступенчатую подготовку специалистов для железнодорожного транспорта, и в связи с реорганизацией института в академию путей сообщения, ректорат, с учетом мнения железных дорог региона, проработал вопросы и институциональных преобразований. В рамках академии будут функционировать новые структурные образования. В результате объединения родственных факультетов, как я уже говорил, в головном вузе будут организованы институты. Новый закон «Об образовании» это разрешает. Периферийная структура, или, как мы ее называем, региональная, то есть та, что расположена за пределами столицы Дальнего Востока Хабаровска, представляла бы сеть железнодорожных институтов, создаваемых на основе соединения техникумов с филиалами академии. Таких намечается пять. В Чите – Забайкальский, в Тынде – Байкало-Амурский, в Уссурийске – Приморский, в Свободном – Амурский, в Южно-Сахалинске – Сахалинский институты железнодорожного транспорта. Просматривается создание еще одного, шестого – Южно-Якутского института, имея в виду завершение строительства и ввод в эксплуатацию в скором будущем Амуро-Якутской железной дороги. Такой вариант мы обсуждали с Правительством Республики Саха (Якутия) и акционерной компанией «Железные дороги Якутии». Поначалу разместить его можно будет в городе Нерюнгри, а в перспективе, по мере развития железных дорог Якутии и продвижения их на север, можно переместить его ближе к центру Республики – в Алдан, Нижний Бестях или Якутск. Но это, так сказать, перспектива...

– Ничего хватил...

– Реформатор...

– Товарищи, прошу внимания. Продолжайте.

– При институтах создать лицеи с интернатами, Железные дороги к этому готовы.

Сергеев облегченно вздохнул. Доклад был окончен, и он сделал заключение:

– Вот такие у нас будут предложения по системе многоуровневого образования и многоступенчатой подготовки специалистов для железных дорог Дальнего Востока и Забайкалья, максимально приближенного к месту жительства и будущей работы специалиста.

Председательствующий задал еще один вопрос, как понял Сергеев провокационный:

– Соавторы статьи, опубликованной в брошюре к конференции, согласны с тем, что Вы изложили в докладе?

Он имел в виду ректора академии и чиновника Управления учебными заведениями МПС.

– Могу точно сказать, что у нас общая позиция только по тем положениям, которые опубликованы в статье. Некоторые вопросы, изложенные в моем докладе, они могут и не разделять. Это нужно спросить у них. Но то, о чем я говорил сейчас, поддерживается подавляющим большинством членов Ассоциации учебных заведений железных дорог Дальнего Востока. Спасибо за внимание.

ЭР03246

Был объявлен перерыв на «кофе-брейк». На перерыве к Сергееву подошел ректор. По его виду чувствовалось, что он был недоволен выступлением своего заместителя.

– Я же тебя просил не соваться со своими предложениями по объединению с техникумами, с созданием этого образовательного комплекса. А с каким гневом он встретил предложение учить специальности за счет МПС. При участии представителя Комитета по высшей школе об этом вообще надо было молчать. Видишь, какую реакцию это вызвало у нашего начальника? Не время поднимать эти проблемы сейчас. Нужно еще время для осмысления… Да и вообще, уровень не тот, чтобы ему указывать.

– Ты хочешь сказать, что я не дорос? – ершился Сергеев, еще не остыв после своего выступления. – Не по Сеньке шапка? Считаешь, чтобы, что-то советовать «вашему величеству», надо быть хотя бы «вашим благородием»? А ты не полагаешь, что «ваше величество» может занимать свой пост не по уму, а по наследству?

К ним подошел еще один соавтор доклада – Александр Сергеевич Аверин:

– Ничего, Андреич. Так держать! – Он почесал свою бритую яйцеподобную голову и обратился ухе к ректору: – Виктор Григорьевич, я готов подписаться под каждым его предложением. Не сдавайте позиций.

– А я что – против? Я сказал, что нужно время для осмысления.

Конференция закончилась. «Хотели, как лучше, получилось, как всегда» – в соответствии со знаменитыми словами бывшего премьера Правительства России В.С. Черномырдина.

…Потребовалось еще двенадцать лет «для осмысления», чтобы идеи, изложенные в докладе Сергеева на отраслевом совещании, были претворены в жизнь, но уже на правительственном уровне. К тому времени уже не было МПС. Вместо него – ОАО «РЖД», а вузы и техникумы МПС были переданы в Министерство транспорта России… Новой акционерной компанией … железнодорожные общеобразовательные школы тоже были «сняты с колеса» и переданы в муниципальное управление.

***

На следующий день после возвращения из Москвы ректор Григоренко вызвал к себе своего первого заместителя:

– Обдумывая содержание и ход отраслевой конференции, я пришел к выводу, что после выхода в свет закона Российской Федерации «Об образовании» и навязывания отраслевым вузам многоуровневой системы высшего образования наш Главк находится на распутье. Государственный комитет по высшему образованию, проводя реформы, ориентируется на Запад и не учитывает специфику профессионального образования, сложившуюся в нашей стране. Кадровые проблемы на транспорте эти реформы, к сожалению, не решат. А вот то, что предлагаем мы, – другое дело…

– Что же из этого следует?

ДВГНБ

ЭР03246

– Давай действовать так, как решили мы. Ректорат и ученый совет поддерживают наши идеи. Стало быть, будем солидарно, настойчиво и постепенно работать над их претворением в жизнь. Основа, на которой будем проводить свои реформы, или по научному – институциональные преобразования – не нова, это тесная интеграция образования, науки и производства. Как бы ты сказал – априори. Давай, дорогой друг, идти вперед, не оглядываясь на других, кто находится за нами и пока спит. Даешь Дальневосточный университет путей сообщения! И следом – университетский комплекс на фундаменте ассоциации!

Подумав, Виктор Григорьевич добавил:

– Через три месяца истекает мой пятилетний срок избрания. Предстоит мой отчет перед коллективом и выборы ректора на очередной срок…

– Как быстро пролетело время, – заметил его первый зам.

– Я вот что подумал: порулил – может быть, уже хватит, пока не заболел звездной болезнью. Считаю недостатком закона «Об образовании» то, что пребывание в должности ректора не ограничивается количеством сроков избрания.

– Ограничивается возрастом. Коллектив может пребывание в должности ограничить, если не оправдываешь его доверия. Так что причин для смены ректора не вижу. Вуз – на подъеме. Или ты бравируешь?

– Немножко. Скажу честно: за должность не держусь. Но работа и ее результаты в столь напряженное время приносят мне душевное удовлетворение. Сложился здоровый, в основе своей, творческий коллектив. Взаимопонимание. Стабильность. Нет склок, разборок. Не в пример того, что творится в стране. Вуз – на виду. По развитию – впереди многих вузов Дальнего Востока и транспортной отрасли. Авторитет, причем заслуженный, в органах власти, руководстве МПС и железных дорог. Укрепились творческие связи с академической наукой и производством. Чего еще желать? Конечно, это не только моя заслуга, но и твоя, ректората, всего коллектива. Ты вот никому не даешь дремать. Может, поменяемся? У тебя все есть: ученое звание – профессор, огромный опыт руководства учебно-методической, и исследовательской работой…

– По поводу смены – пустой разговор. Еще ранее, будучи секретарем партийного комитета института, я понял, что это не мой профиль, поэтому отказался от должности ректора в политехе Комсомольска. За что и впал в немилость крайкома КПСС. Там ведь не любили, когда отказывались от их предложений. Ты сам это испытал, когда тебе предлагали должность зав отделом экономики крайкома. Так же скажу тебе откровенно: я – работник исполнительный. А исполнительные первыми лицами не становятся. Ты вот говоришь, что я никому дремать не даю. А я не чувствую себя той щукой, которая карасям дремать не дает. Я нахожу общий язык с людьми, не заваливаю порученную работу, выполняю ее даже с некоторой инициативой, не стараюсь казаться умнее других, и на власть не претендую. Готов работать с тобой и дальше, если, конечно, предложишь. Не подводил и не подведу.

ЭР03246

– Спасибо тебе за все, за дружбу, за работу. Будем вместе, пока живы… Да, вот еще что хочу сказать: в связи с перевыборами ректора потребуется согласование и поддержка ЦКАДР МПС и лично Николая Матвеевича Бурносова. Поэтому до переизбрания прошу не входить ни в какую конфронтацию с Главком. Полная лояльность. И – никаких преобразований. Пусть наши предложения лучше потом войдут в программу работы обновленного ректората…

Предложения, конечно, были весомые, инновационные, в какой-то степени фундаментальные. И главное из них – постепенное формирование на территории Дальневосточного федерального округа интегрированного научно-образовательного университетского комплекса путей сообщения (кластера). Ректорат ставил задачу: с учетом перспектив развития региона, его северо-востока и Арктики, «завоевать» на Дальнем Востоке транспортное научно-образовательное пространство, интегрируя вокруг Дальневосточного университета путей сообщения учебные заведения и научные организации транспортной направленности.

С какой целью?

Обеспечить за счет упомянутой интеграции научное и кадровое сопровождение транспортных составляющих инвестиционных проектов и национальных программ развития региона, его экономического баланса, через наиболее эффективное использование логистического потенциала.

– Понимаешь, Виктор Григорьевич, – сказал в конце беседы его первый помощник, – наши предложения носят в основном структурный, институциональный, технический что ли, характер. Это лишь новое «обрамление» картины. Транспортное образование, как и всякое другое, его качество и конкурентоспособность, определяется все-таки содержанием, используемыми методами преподавания. А они, в свою очередь, зависят от кадров преподавателей, уровня учебно-материальной базы. На этих вопросах нам бы всегда надо «держать руку на пульсе». Я имею в виду вопросы подготовки и повышения научно-методической квалификации профессорско-преподавательского состава, обновление учебно-материальной базы, совершенствование методики обучения.



ДВГНБ

ЭР03246

1.7. Вертикаль

В начале февраля 1994 г. на конференции академии состоялся отчет Виктора Григорьевича за пятилетний период деятельности на ректорском поприще. По результатам отчета и предложенной им программы развития вуза должно было приниматься решение: быть ли ему ректором на очередной пятилетний срок. Конференция путем тайного голосования единогласно избрала В.Г. Григоренко ректором академии. К этому времени он уже имел ученое звание профессора.

Следующая пятилетка и дальнейший период его ректорской деятельности был отмечен новыми преобразованиями, претворением в жизнь новых идей. К этому обязывал и новый статус высшего учебного заведения. Это был самый показательный период в истории вуза. До конца века, он занимал призовые места в соревновании среди вузов Министерства путей сообщения.

Каковы главные вехи этого периода?

Была проведена первая структурная перестройка академии с упором на развитие периферийной инфраструктуры. Учебно-консультационные пункты вуза стали филиалами.

Академия открыла десятки новых образовательных программ и получила лицензии по естественнонаучным, социально-гуманитарным, экономико-управленческим, техническим специальностям; был расширен спектр бакалаврских и магистерских программ.

Установлены тесные творческие контакты с Правительством Республики Саха (Якутия) в деле кадрового и научного обеспечения строительства и эксплуатации Якутских железных дорог.

Академия сделала значительный рывок в развитии международного сотрудничества. Совместно с университетом штата Аляска, Анкоридж (UAA, США) была разработана и внедрена международная Российско-Американская образовательная программа, по которой прошли обучение сотни российских студентов. Академия установила регулярные академические обмены со многими вузами стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Ученые вуза стали принимать активное участие в международных научных форумах. Ряд конференций прошли на площадках академии.

Ректорат академии уделял большое внимание росту научного потенциала кадров вуза. Увеличился приток кандидатов наук. Сработала система поощрения корпоративной принадлежности к транспортному образованию. В академию пришли доктора наук. Создавались диссертационные советы. Активизировалась собственная аспирантура и докторантура. К 1997 г. в вузе работали уже около семидесяти докторов наук и свыше трехсот кандидатов наук.

По спектру образовательных программ, специальностей и направлений подготовки, контингенту студентов, востребованности специалистов, выпускаемых вузом, «остепененности» профессорско-преподавательского состава, компьютеризации учебного процесса и ряду других показателей академия уже «пе-

ИВГНБ

ЭР03246

переросла» себя и соответствовала статусу университета. Постановлением Правительства от 13 марта 1997 г. она была преобразована в Дальневосточный государственный университет путей сообщения (ДВГУПС).

Осенью того же года на Дальнем Востоке широко отмечалось 100-летие со дня окончания строительства и пуска в постоянную эксплуатацию Уссурийской железной дороги Владивосток – Хабаровск. Ныне – она часть Дальневосточной магистрали. В эти же дни станция Хабаровск тоже отмечала свое столетие.

На одном из оперативных совещаний ректората после правительственного решения о преобразования академии в университет, Сергеев внес предложение: «Почему бы нашему коллективу в дни празднования столетия дороги и станции Хабаровск не провести торжества, посвященные преобразованию вуза? Да к тому же отметить 60-летие со дня основания Дальневосточного института инженеров железнодорожного транспорта в городе Хабаровске».

С этим предложением обратились в МПС.

Дело в том, что 60 лет назад, осенью 1937 г. был издан приказ НКПС об основании в Хабаровске Дальневосточного института инженеров железнодорожного транспорта (ДВИИЖТ). До этого коллектив всегда отмечал год со дня открытия института – 1939. В уставе открывшегося вуза, который был принят в 1940 г., он уже назывался Хабаровским институтом инженеров железнодорожного транспорта с аббревиатурой ХабИИЖТ.

В Министерстве путей сообщения возражать не стали. Более того, оно выделило кое-какие средства для проведения юбилейных мероприятий, приняло все предложения по программе дальнейшего развития университета. Коллектив стал активно готовиться к юбилею. Большая группа сотрудников вуза тогда была награждена правительственными и отраслевыми наградами. Только знаком «Почетному железнодорожнику» было награждено двенадцать человек. В мероприятиях приняли участие выпускники ХабИИЖТа – министр Г.М. Фадеев и его заместитель Э.С. Поддавашкин, бывший первый секретарь крайкома КПСС, почетный гражданин города Хабаровска А.К. Черный, руководители краевой и городской администрации, начальники железных дорог, многочисленные питомцы института.

Через два года, в 1999 г. Виктор Григорьевич обратился в МПС за разрешением провести юбилей университета, посвященный 60-летию, но уже со дня открытия. Оттуда ответили: мероприятия проводите, но наград и денег на них не ждите, вы уже все получили. С тех пор университет свои юбилеи отмечает не со дня открытия, а со дня основания, то есть даты издания приказа НКПС 1937 г. о создании в Хабаровске института инженеров железнодорожного транспорта.

Достижения университета принесли Виктору Григорьевичу непререкаемый авторитет и доверие в городе, крае, железнодорожной отрасли, среди вузовской общественности, в коллективе. Он был избран председателем совета ректоров вузов края, а затем и Дальневосточного федерального округа, членом Совета Союза ректоров вузов России. А на отчетно-выборной конференции универси-

ДВГУПС

ЭР03246

тета в феврале 1999 г. он вновь единогласно был переизбран ректором на очередной пятилетний срок.

В связи со структурной реформой на железнодорожном транспорте и выделением ОАО «РЖД» из МПС стояла задача перестройки отношений с новой компанией, развития и углубления сотрудничества с железными дорогами, ставшими теперь уже филиалами ОАО «РЖД». С этой задачей, одной из первостепенных на тот период, ректорат успешно справился. Курс на интеграцию образования, науки и производства оправдал себя.

С получением статуса университета решались и внутривузовские задачи «перестройки». Ниже приводятся наиболее важные из них.

Предложенные двенадцать лет назад мероприятия по интеграции высшего и среднего профессионального образования, наконец, получили признание. Правда, это произошло уже тогда, когда не было МПС, и учебные заведения высшего и среднего специального образования получили нового учредителя в лице Федерального Агентства железнодорожного транспорта.

К университету решением Правительства России были присоединены техникумы железнодорожного транспорта. В этой связи на базе вуза и техникумов железнодорожного транспорта надо было формировать вертикально интегрированный университетский комплекс. Пришлось преобразовать инфраструктуру периферийных учебных подразделений и создать на основе соединения техникумов с действующими филиалами региональные институты железнодорожного транспорта. Так в составе университета появились пять периферийных железнодорожных институтов: Приморский в городе Уссурийске, Сахалинский в городе Южно-Сахалинске, Амурский в городе Свободном, Байкало-Амурский в городе Тында. Филиал в Нерюнгри также был переименован в Южно-Якутский институт железнодорожного транспорта.

Проведены были большие институциональные преобразования и в головном вузе. В результате укрупнения факультетов были созданы институты: «Тяги и подвижного состава», «Управления, автоматизации и телекоммуникаций», «Транспортного строительства», «Экономики», «Естественнонаучный», «Социально-гуманитарный», «Интегрированных форм обучения», «Электроэнергетический», «Повышения квалификации», позднее переименованный в институт дополнительного образования.

В связи с открытием ряда новых специальностей, в университете появились и новые кафедры: «Физика и техника оптической связи», «Социальная работа», «Психология», «Социально-культурный сервиз и туризм», «Системы автоматического проектирования», «Прикладная математика», «Информационные системы и технологии», «Менеджмент», «Коммерция» и другие. Созданы новые факультеты: «Воздушных сообщений», «Военного обучения», позднее преобразованный в институт, «Международного сотрудничества», «Довузовской подготовки», «Среднего профессионального образования» (Хабаровский техникум железнодорожного транспорта).

ЭР03246

К 2007 г., ректорат университета, в основном, завершил институциональные преобразования. Вуз превратился в вертикально интегрированный научно-образовательный комплекс. В его структуре действовали пятнадцать институтов, пять факультетов, лицей, 49 кафедр, десять из них имели филиалы на производстве, 18 проблемных научно-исследовательских лабораторий, проектно-конструкторских и внедренческих подразделений.

Министр образования Хабаровского края А. Базилевский на расширенном заседании краевого правительства в докладе, посвященном развитию кадрового потенциала и задачам системы профессионального образования в крае, дал высокую оценку университету. Он сказал, что ДВГУПС «…является наиболее ярким примером действующего университетского комплекса, в структуре которого реализуются программы основного (полного) общего образования на базе лицея, среднего профессионального образования на базе техникумов, программы высшего, послевузовского и дополнительного образования».

Плодотворно работали созданные в университете ученые советы по защите докторских и кандидатских диссертаций по философии, экономике, психологии, физике (оптика), железнодорожным научным специальностям. К этому времени в университете уже работало свыше ста докторов наук и 350 кандидатов. «Остепененность» профессорско-преподавательского состава превышала 70 %.

Университет работал в тесном взаимодействии с железными дорогами региона – Забайкальской и Дальневосточной. Сахалинская и Байкало-Амурская железные дороги уже вошли в состав Дальневосточной. В рамках действующего учебно-научно-производственного объединения «Университет – Дальневосточная железная дорога» выполнялся ряд программ целевой подготовки студентов, воспроизводства и развития кадрового потенциала дороги, научных исследований и опытно-конструкторских работ. Ректорат работал в тесном контакте с последовательно занимавшими должности начальников железной дороги А.П. Ивановым, А.А. Стрельником, В.А. Поповым, М.М. Заиченко. Они внесли большой вклад в развитие университета в трудные девяностые годы XX столетия и нулевые XXI.

По новым направлениям подготовки специалистов были созданы новые учебные и научные лаборатории, проведена глубокая модернизация существующих лабораторий. В учебном процессе и научных исследованиях стали широко применяться цифровые системы и технологии. Построены жилой дом и малосемейное общежитие, общежития для студентов и слушателей повышения квалификации специалистов, легкоатлетический манеж. Произведена реконструкция первого общежития под учебный корпус, выполнен капитальный ремонт главного учебного корпуса университета, построена база отдыха для сотрудников в Андреевке Приморского края.

За десять лет после 1995 г. контингент студентов университета превысил двадцать тысяч человек. Объем научных исследований вырос в два с половиной раза. Балансовая стоимость машин и оборудования увеличилась в два раза. Почти вдвое приросли учебные площади. Расширилась спортивная база.

ЭР03246

Произошли изменения в управлении университетом. В головном вузе сформировалась стройная распорядительно-исполнительная вертикаль управления – линейно-функциональная система. Ее линейная часть была представлена следующим образом: «ректорат – институт (факультет) – кафедра – студенческая группа», и «ректорат – управление – отдел – сектор». Функциональная часть структуры определялась тем, что управленческий аппарат специализирован был по функциям менеджмента во главе с соответствующим проректором.

Ректору напрямую подчинялись функциональные руководители (проректоры) по учебной, научно-исследовательской, воспитательной, экономической, хозяйственной работе, информатизации и др., а также руководители управлений финансирования (бухгалтерия), гражданской обороны и чрезвычайных ситуаций и др.

Функциональная структура позволяла линейным руководителям (деканам, директорам) большую часть своего времени посвятить решению задач подготовки специалистов, формированию студенческого коллектива, повышению научно-педагогической квалификации профессорско-преподавательского состава, делегируя часть полномочий своим заместителям по функциональным направлениям, каждый из которых взаимодействовал с соответствующим проректором. Линейно-функциональную структуру управления, аналогичную головному вузу, имели периферийные институты – филиалы университета.

Корпоративный характер управления учебно-методической, научно-исследовательской и производственно-хозяйственной деятельностью определялся наличием советов: главного ученого совета университета, ученых советов учебно-научных подразделений, советов по функциональным направлениям деятельности, а также конференций и собраний трудовых и студенческих коллективов. Эти представительские органы управления давали возможность коллективного принятия решений по самым актуальным вопросам деятельности университетского комплекса.

Делая отступление, следует отметить, что осуществлять вертикальную интеграцию транспортного образования в крупные университетские образовательные комплексы целесообразно было на основе объединения образовательных учреждений, реализующих программы общего среднего, начального, среднего, высшего, послевузовского и дополнительного профессионального образования. Это позволяло бы наиболее эффективно использовать научно-педагогический потенциал, учебно-материальную базу субъектов комплекса, обеспечивать преемственность всех уровней образования на основе инновационных образовательных технологий, общих подходов к оценке качества, инструментов социального развития и воспитания, формировать в рамках университетских комплексов стройную систему непрерывного профессионального образования и подготовки специалистов для транспортной отрасли. Такая система, как уже было сказано выше, могла бы иметь так называемую «безотходную», без «тупиковых траекторий», образовательную технологию, когда студент, будучи не в состоянии освоить образовательную программу одного уровня, не отчисляется, а переводится на другую образовательную программу в том же образовательном учреждении.

ЭР03246

В этом случае снижаются затраты на подготовку кадров транспортной отрасли, знания которых востребованы обществом, производством.

В результате вертикальной интеграции значительные изменения могут произойти в начальном и среднем профессиональном образовании. Часть программ среднего профессионального образования может быть переведена в статус прикладного бакалавриата, который будет более специализирован, нацелен на освоение конкретных компетенций с одновременной возможностью получения фундаментальных знаний. На базе учреждений начального и среднего профессионального образования, включенных в университетские комплексы, могут реализовываться, наряду с обычными программами профессионального образования, программы повышения квалификации и переподготовки рабочих и специалистов. Тогда часть образовательных и социальных функций учреждений начального профессионального образования, включенных в университетский комплекс, может быть передана общеобразовательной школе.

В соответствии с принятием Россией Болонской Декларации массовые бакалавриаты, внедряемые в систему высшего профессионального образования, в вертикально интегрированной структуре транспортного образования будут обеспечивать обучающимся освоение самого широкого набора компетенций: от фундаментальных знаний и методов исследований до прикладных умений, позволяющих быть конкурентоспособными на рынке труда. Укрупнение направлений подготовки бакалавров не будет противоречить специалитету, а будет сочетаться с широким простором для инициативы учебных заведений и самих студентов.

Если развитие университета проходит по сценарию, когда он преобразуется в университетский комплекс путем присоединения к нему учреждений среднего общего и среднего профессионального образования, да к тому же расположенных в региональных муниципальных образованиях (не на территории, где расположен головной вуз), то линейно – функциональный скелет в какой-то мере становится тесен. Это обусловлено тем, что стратегия развития вуза предусматривает экспансию в регионы, на новые рынки, новые целевые сегменты.

Региональные учебные подразделения СПО, объединившись с уже действующими филиалами университета, получают статус институтов без прав юридического лица. Они имеют свои линейно-функциональные структуры управления, свои специфические региональные задачи. В этом случае в университетском комплексе уже можно будет применять элементы так называемых дивизиональных структурных форм управления,

При дивизиональном построении управления учреждение делится на составные части, каждая из которых имеет законченный цикл от формирования контингента студентов до их выпуска, обособленную учебно-материальную базу (например, головной вуз, ХТЖТ, АмИЖТ, БАМИЖТ, СахИЖТ, ПримИЖТ, ЮЯИЖТ). Более низкие структуры управления могут быть построены как на функциональной, так и линейной основе. Соответственно, руководитель подразделения самостоятельно выстраивает структуру и контролирует работу руководителей низших звеньев управления.

ЭР03246

В периферийных институтах (филиалах университета) были созданы факультеты среднего профессионального образования (техникумы) и высшего образования.

Деятельность университета осуществлялась в тесной творческой связи с партнерами. Среди них были железные дороги региона, предприятия транспорта, энергетики, строительства, связи, зарубежные университеты, вузы региона и отрасли, научно-исследовательские институты Дальневосточного отделения Российской академии наук.

Благодаря поддержке партнеров, и в первую очередь, Министерства путей сообщения и железных дорог дальневосточного региона, ректорат провел беспрецедентную работу по развитию учебно-материальной базы университета, улучшению социальных условий работников и студентов. По объемам капитальных затрат на строительство и модернизацию этот период был самым плодотворным за всю историю университета.

Следует отметить и широкое развитие международного сотрудничества университета в этот период. Международная деятельность университета имела своей целью максимально возможную реализацию интеллектуального потенциала и ресурсов вуза, улучшение его экономического состояния, а также адекватное представительство вуза на мировом рынке образования и науки в интересах развития академической мобильности и активизации процессов интеграции вуза в мировое образовательное пространство.

Основное внимание уделялось организации сотрудничества с вузами и научными организациями стран Азиатско-Тихоокеанского региона (КНР, Республика Корея, КНДР, Вьетнам и Япония), Америки (США) и Европы (Германия, Голландия), повышению конкурентоспособности.

ДВГУПС стал достойным партнером в международных академических обменах.

Выполненные преобразования дали результат: разработанная университетом инновационная образовательная программа «Инновационный научно-образовательный транспортный комплекс на Дальнем Востоке России» в рамках одного из приоритетных президентских национальных проектов «Образование», в конкурсе инновационных образовательных программ вузов России признана одной из лучших программ. Университет получил грант из Федерального бюджета в объеме около половины миллиарда рублей.

Предстояла целеустремленная творческая работа по реализации инновационной образовательной программы.

К своему семидесятилетнему юбилею со дня основания Дальневосточный государственный университет путей сообщения, превратившись в университетский комплекс, уже имел в своей интегрированной «вертикали» 20 институтов и факультетов, 50 кафедр, 36 научно-исследовательских, внедренческих и проблемных лабораторий, уступая в Дальневосточном федеральном округе по величине и некоторым рейтинговым показателям только Дальневосточному и

ЭР03246

Якутскому государственным университетам (ныне получивших статус Федеральных университетов).

Ниже изложена структура университетской «вертикали» к 2008 г.

Институты, факультеты и кафедры

1. Институт тяги и подвижного состава:
- кафедра «Тепловозы и тепловые двигатели»;
- кафедра «Электроподвижной состав»;
- кафедра «Вагоны»;
- кафедра «Строительные и путевые машины»;
- кафедра «Детали машин»;
- кафедра «Технология металлов».

2. Институт управления, автоматизации и телекоммуникаций:
- кафедра «Управление эксплуатационной работой»;
- кафедра «Станций, узлов, грузовой и коммерческой работы»;
- кафедра «Автоматика и телемеханика»;
- кафедра «Телекоммуникации»;
- кафедра «Информационные технологии и системы.

3. Институт транспортного строительства:
- кафедра «Строительные конструкции, здания и сооружения»;
- кафедра «Строительное производство»;
- кафедра «Гидравлика и водоснабжение»;
- кафедра «Мосты и тоннели»;
- кафедра «Железнодорожный путь, основания и фундаменты»;
- кафедра «Изыскания и проектирование железных дорог»;
- кафедра «Экономика строительства и технология строительных материалов»;
- кафедра «Строительная механика».

4. Институт экономики:
- кафедра «Экономика транспорта»;
- кафедра «Бухгалтерский учет и аудит»;
- кафедра «Менеджмент»;
- кафедра «Экономическая теория»;
- кафедра «Мировая экономика и коммерция»;
- кафедра «Финансы и кредит».

5. Факультет воздушных сообщений:

6. Электроэнергетический институт:
- кафедра «Электроснабжения транспорта»;
- кафедра «Электротехника, электроника и электромеханика».

7. Естественнонаучный институт:
- кафедра «Высшая математика»;
- кафедра «Прикладная математика»;
- кафедра «Физика»;
- кафедра «Химия и экология»;
- кафедра «Теоретическая механика»;

ДВГНБ

ЭР03246

- кафедра «Начертательная геометрия и инженерная графика»;
- кафедра «Системы автоматизированного проектирования»;
- кафедра «Безопасность жизнедеятельности»;
- кафедра «Оптические системы связи.

8. Социально-гуманитарный институт.
- кафедра «Теория и история государства и права»;
- кафедра «Философии»;
- кафедра «Социальная работа и социология»;
- кафедра «Иностранные языки»;
- кафедра «Физическое воспитание и спорт»;
- кафедра «Гражданское, предпринимательское и транспортное право»;
- кафедра «Психология»;
- кафедра «Социально-культурный сервис и туризм»;
- кафедра «Уголовно-правовые дисциплины».

9. Институт международного сотрудничества.
- кафедра «Деловой иностранный язык»;
- кафедра «Русский язык»;
- кафедра «Деловое администрирование».

10. Институт военного обучения.
- кафедра «Военных сообщений»;
- кафедра «Восстановление и ограждение железных дорог».

11. Учебный военный центр.

12. Институт интегрированных форм обучения.

13. Факультет довузовской подготовки:
- Лицей.

14. Институт дополнительного образования.

15. Факультет среднего профессионального образования Хабаровский техникум железнодорожного транспорта.

Филиалы университета

16. Сахалинский институт (г. Южно-Сахалинск).

17. Байкало-Амурский институт (г. Тында).

18. Амурский институт (г. Свободный).

19. Приморский институт (г. Уссурийск).

20. Южно-Якутский институт (г. Нерюнгри).

Специальности

1. Институт тяги и подвижного состава:
- электрический транспорт;
- оборудование и технология сварочного производства;
- подъемно-транспортные, строительные, дорожные машины и оборудование;
- локомотивы;
- вагоны;
- электрический транспорт железных дорог.

2. Институт управления, автоматизации и телекоммуникаций.

ЭР03246

- комплексное обеспечение информационной безопасности автоматизированных систем;
- автоматика, телемеханика и связь на железнодорожном транспорте;
- организация перевозок и управление на транспорте (железнодорожном);
- средства связи с подвижными объектами;
- информационные системы и технологии.

3. Институт транспортного строительства:
- экономика и управление на предприятии (строительство);
- промышленное и гражданское строительство;
- водоснабжение и водоотведение;
- экспертиза и управление недвижимостью;
- мосты и транспортные тоннели;
- строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство.

4. Институт экономики:
- мировая экономика;
- финансы и кредит;
- бухгалтерский учет, анализ и аудит;
- маркетинг;
- коммерция (торговое дело);
- экономика и управление на предприятии (железнодорожный транспорт);
- менеджмент организации;
- прикладная информатика (экономика);
- управление качеством.

5. Факультет воздушных сообщений:
- маркетинг;
- коммерция;
- организация перевозок и управление на транспорте (воздушном).

6. Электроэнергетический институт:
- релейная защита и автоматизация электроэнергетических систем;
- электроэнергетические системы и сети;
- электроснабжение;
- электропривод и автоматика промышленных установок и технологических комплексов;
- электроснабжение железных дорог;
- электрические станции.

7. Естественнонаучный институт:
- прикладная математика и информатика;
- физика и техника оптической связи;
- системы авторизированного проектирования;
- прикладная математика;
- безопасность жизнедеятельности в техносфере;
- пожарная безопасность

ДВГНБ

ЭР03246

8. Социально-гуманитарный институт:
- психология;
- юриспруденция;
- социальная работа;
- социально-культурный сервис и туризм.

9. Институт международного сотрудничества:
- международный менеджмент;
- бизнес администрирование;
- логистика.

10. Институт военного обучения:
- организация военных сообщений;
- восстановление и ограждение железных дорог.

При университете действовала аспирантура по 45 научным специальностям и 12 отраслям науки, докторантура по четырем научным специальностям и трем отраслям науки. Открыты ученые советы по защите диссертаций на соискание научных степеней кандидата и доктора наук по следующим специальностям:

- технические науки (специальности «Подвижной состав железных дорог, тяга поездов и электрификация» и «Железнодорожный путь, изыскание и проектирование железных дорог»);
- физико-математические науки;
- экономические науки (специальность «Транспорт, промышленность и экономика труда»);
- философские науки;
- психологические науки.

Таким образом, вертикально-интегрированный университетский транспортный комплекс на Дальнем Востоке сформировался. И теперь стояла задача о создании «горизонтального» университетского комплекса, имя которому будет – академический транспортный кластер.

ДВГНБ

Часть II
РАВНЯЯСЬ НА МИРОВОЙ ОПЫТ

Краевая газета «Тихоокеанская звезда» в конце июня 2019 г. опубликовала сообщение о том, что в Хабаровске состоялся 24-й ежегодный форум Российско-Американского Тихоокеанского Партнерства (РАТОП).

Российско-американский двусторонний диалог в рамках РАТОП на протяжении 24 лет призван был объединять граждан наших стран в усилиях по укреплению отношений и расширению сотрудничества между Дальним Востоком России и Западными штатами Соединенных Штатов Америки. Как отметили в своем обращении к участникам форума исполнительный директор РАТОП Дерек Нор-

ЭР03246

берт (США) и директор Российского секретариата РАТОП Борис Ступницкий, «конструктивный российско-американский диалог нужен для продвижения отношений между нашими регионами, народами и странами… он даст свежие идеи… для наших национальных и двусторонних повесток. Поддержка Российско-Американского партнерства в Тихоокеанском регионе высоко ценится в этот критический период наших межгосударственных отношений».

Участники форума в Хабаровске обсудили широкий круг вопросов торгово-экономического сотрудничества. Среди рекомендаций по развитию дальнейшего сотрудничества в рамках РАТОП нашли отражение вопросы образования и науки, в том числе «…содействие в восстановлении и поддержке контактов между научными и образовательными организациями Соединенных штатов Америки и Российской Федерации».

Первый форум РАТОП состоялся в 1995 г. А годом раньше в Хабаровске был создан Российско-Американский учебно-научный центр (РАУНЦ), учредителями которого выступили Американо-Российский центр (АРЦ) университета штата Аляска в Анкоридже (УАА) и Дальневосточная академия путей сообщения. Через год вузы утвердили совместно разработанную российско-американскую образовательную программу (РАОП), на которую был произведен первый набор студентов…

Для российского транспортного вуза на Дальнем Востоке это было началом активного международного академического сотрудничества.

С тех пор прошло 25 лет.

2.1. Как таял лед…

«Общечеловеческая близость берет верх
над столкновениями мировоззрений».
Маркус Вольф

Издательством университета штата Аляска в Анкоридже (University of Aiaska Press, США) в 2017 г. была опубликована книга «Растопить ледяной занавес: невероятная история народной дипломатии на границе России и Аляски». В этот год исполнилось 150 лет с того дня, когда российская Аляска стала американской. Через год книга выходит уже на русском языке тиражом 1000 экземпляров в типографии «Полиграф-сервис-плюс» города Владивосток. Автор книги – Дэвид Рамсер (David Ramseur), научный сотрудник института социальных и экономических исследований университета Аляски в Анкоридже и член правления Совета по мировым вопросам штата Аляски.

Как считает автор, эта книга документирует хаотичную, но успешную эпоху российско-аляскинских связей по модели, совершенно необходимой сегодня, когда отношения между Россией и США достигли самого худшего уровня со времен холодной войны. Модель этих связей автор называет народной дипломатией.

ДВГНБ

ЭР03246

Рамсер полагает, что его книга «Растопить лед холодной войны» особенно актуальна сейчас, когда «нравится нам это или нет – а многим американцам не нравится – Россия оказывает на мир серьезное влияние, и с ее силой нужно считаться». России и США нужно если не дружить, то жить в мире и взаимопонимании, как надлежит близким соседям. Пространственно разделяет их незначительная водная преграда – Берингов пролив, по каждую сторону которого проживают народы Аляски и Дальнего Востока, и у которых множество возможностей для плодотворного сотрудничества.

Рамсер пишет об эпохе «ледяного занавеса», которая показала, что общечеловеческая близость, местное взаимодействие от науки до народной дипломатии, может в целом улучшить отношения между нашими странами, несмотря на политические и мировоззренческие разногласия. Как пример взаимных научных и экономических интересов, он приводит меняющуюся Арктику, область самого большого потенциала для сотрудничества между Аляской и российским Дальним Востоком. Россия доминирует на Дальневосточном севере, и почти половина Арктики находится на ее территории. США считаются арктическим государством только благодаря Аляске. «Кажется, – замечает автор, – этот факт федеральные политики осознали лишь сейчас, когда климатические изменения до неузнаваемости преобразуют Арктику, особенно участок Берингова пролива, который принадлежит Аляске и России».

Здесь следует заметить, что в первой части настоящего публицистического очерка «Интеграция», озаглавленного как «Вызов», уже отмечалась роль Арктики в глобальной логистике перевозок, в том числе путем организации межконтинентальных транспортных коридоров между Америкой и Европой через Аляску и Дальневосточный федеральный округ России.

И все-таки самая продуктивная сфера, когда, как говорится, будет таять лед отношений между странами, народами, территориями, является образование, это – академические и культурные обмены, совместные научно-образовательные программы. Этой теме посвящена целая глава книги Рамсера «Университет Аляски преподает капитализм». В установление академического сотрудничества с университетом штата Аляска в Анкоридже, в разработку и реализацию совместных академических программ, программ обучения ведению малого и среднего бизнеса, в эту так называемую «народную дипломатию», есть определенный вклад Дальневосточной государственной академии путей сообщения, преобразованной потом в университет. Чтобы «растопить ледяной занавес» между Дальним Востоком и Аляской, и, стало быть, между Россией и США, есть доля той теплоты, пусть незначительная, которую привнес коллектив ученых дальневосточного транспортного вуза.

***

Распад Советского Союза и смена политического руководства страны способствовали снятию «железного занавеса» и открытию страны для широкого международного сотрудничества. Причем не только на межгосударственном

ЭР03246

уровне. Разрешалось такое сотрудничество и между предприятиями, учреждениями, фирмами, имеющими право юридического лица, а также между физическими лицами, по прямым договорам. Принятый в 1992 г. Государственной думой закон «Об образовании» расширял права высших учебных заведений в организации образовательной деятельности. В том числе – международной: в установлении академических обменов, в импорте и экспорте образовательных услуг с целью обогащения мировым опытом подготовки специалистов. Закон также давал право образовательным учреждениям самостоятельно осуществлять внешнеэкономическую деятельность, устанавливать прямые связи с иностранными предприятиями, учреждениями и организациями. Разрешались обучение, подготовка и повышение квалификации иностранных граждан в образовательных учреждениях Российской Федерации, равно как и граждан Российской Федерации в иностранных образовательных учреждениях.

Новое Правительство Российской Федерации взяло курс на рыночную экономику, проведение демократических реформ, децентрализацию управления. Значительные экономические и политические полномочия были даны регионам, в том числе и в области международного сотрудничества. В практику работы вузов тоже начали внедряться формы рыночных отношений. Появились негосударственные высшие учебные заведения. Государственным вузам ставилась задача находить внебюджетные источники финансирования, в том числе за счет коммерциализации подготовки специалистов и экспорта образовательных услуг.

В складывающейся ситуации особый интерес к Дальнему Востоку в области образования стали проявлять две сопредельные территории стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

С одной сторона это были провинции Северо-Восточного Китая. В силу начавшегося бурного развития торгово-экономических отношений России и Китайской народной республики и традиций, идущих от всемирно признанной советской системы высшего образования, китайцы вновь потянулись к российскому высшему образованию. Уже в 1993 г. ректорат ДВГАПС заключил несколько российско-китайских коммерческих договоров и подписал ряд протоколов намерений на подготовку бакалавров по образовательным программам «Экономика и управление», «Финансы и кредит», «Коммерция», «Менеджмент» и другим направлениям.

С другой стороны – это был штат Аляска США. В отличие от китайцев, которые хотели учиться у нас, американцы намерены были предоставлять свои образовательные услуги и учить российских дальневосточников капитализму. Как они говорили, учить «свободным рыночным отношениям, стабильности экономики, восприятию совместимых с экономическими системами Запада бизнес-практик, развитию малого и среднего предпринимательства».

Задачи, конечно, обозначались благородными и представлялись в средствах информации как забота о развитии экономики дальневосточной территории и процветании проживающего там населения. Правительство США, отдельные негосударственные фонды и частные лица выделяли на эти цели немалые средства в

ЭР03246

виде прямых субсидий, инвестиций и грантов. Однако, общеизвестно, что американцы зря денег не тратят. Очевидно, здесь преследовались и другие цели, которые замалчивались: рядом, огромные малообжитые территории, богатые природными ресурсами, всего-то через узкий пролив, а в стране – экономический и политический хаос. Ведь недаром, опыт-то завладения российской территорией Аляски за бесценок – еще в памяти, и обогащение от извлечения из ее недр огромных природных запасов золота, нефти, других полезных ископаемых – наяву. От Дальнего Востока России в обонянии США всегда присутствовал пленительный «сырный дух», как в известной басне Крылова у лисицы – от того сыра, что был во рту вороны: вдруг она его выронит, и «с ним будет плутовка такова».

Уильям Сьюард (William Seward), госсекретарь США, участвующий в сделке о покупке Аляски, еще 150 лет назад, намекая на северо-восточные земли России, писал: «…необходимо, чтобы нация неустанно накатывала свои волны к ледяным рубежам Севера». Теперь, очевидно, для американцев как раз и наступило время «накатить очередную волну».

С целью организации просветительской деятельности в области бизнеса и выполнения практических шагов по продвижению «американского капитализма» на дальневосточные территории России в университете штата Аляска в Анкоридже (University of Alaska Anchorage, сокращенно UAA) в 1993 г. создается Американо-Российский центр (АРЦ).

На счета Центра поступали миллионы долларов на теоретическое и практическое обучение, культурные и образовательные обмены. С целью развития малого и среднего предпринимательства на российском Дальнем Востоке. Американцы знали, что в результате непродуманной приватизации и акционирования многие крупные государственные предприятия на Дальнем Востоке прекратили свое существование. Только в Хабаровске не стало известных на всю страну, да и за рубежом, таких заводов как судостроительный, станкостроительный, «Дальдизель». «Съёжились» до неузнаваемости заводы имени Горького и «Энергомаш». Приостановлены были многие оборонные программы Амурского судостроительного завода в Комсомольске-на-Амуре, крупных заводов Приморья. Развитие малого и среднего бизнеса для дальневосточников было новым, пока еще мало изведанным, делом.

Финансирование АРЦ получал, в основном, от федеральных ведомств США: Агентства международного развития, Информационного агентства, Департаментов образования и труда. Около трети всех поступлений составляли ассигнования, инициированные сенатором-республиканцем Стивенсом. Деньги также поступали от некоммерческой международной организации «Американский совет по международным исследованиям и обменам», от Департамента труда Аляски и других организаций.

Дальневосточная государственная академия путей сообщения, как один из старейших и ведущих научно-методических центров инженерной подготовки специалистов на Дальнем Востоке, была здесь лидером транспортного образования. Да и не только образования в транспортной отрасли, но и в других отраслях, таких как электроэнергетика, связь и телекоммуникации, информаци-

ЭР03246

онные системы и компьютерные технологи. Американцев заинтересовал вуз как один из лучших в регионе с его высоким научно-педагогическим потенциалом, современной учебно-материальной базой и традициями, и сам город Хабаровск – как крупный центр образования и культуры на Дальнем Востоке.

Ректорат академии при этом был тоже заинтересован заполучить американский опыт высшего образования, и в первую очередь, по таким направлениям, как экономика, менеджмент, бизнес-администрирование, организация предпринимательства с тем, чтобы трансформировать этот опыт в образовательную деятельность на территории Дальневосточного региона. В этой связи руководство академии пошло навстречу американской инициативе установить творческие отношения с Американо-Российским центром, а через него и с университетом штата Аляска в Анкоридже.

Дальневосточный транспортный вуз, по сути, делал первые серьезные и ответственные шаги в международную интеграцию высшего образования.

***

Но сначала о том, кто был инициатором продвижения «учения об американском капитализме» и на основе этого «учения» пытался «растопить лед отношений» между Аляской и Дальним Востоком России.

Автору этих строк уместно назвать здесь их имена еще и потому, что ему самому выпала обязанность контактировать с ними при решении ряда вопросов международного сотрудничества. В том числе, в организации и работе Российско-Американского учебно-научного центра (РАУНЦ) в Хабаровске, подписании Договора об академическом сотрудничестве академии с университетом штата Аляска в Анкоридже, разработке и реализации российско-американской образовательной программы (РАОП).

Администрацию Аляски интересовали, в основном, северные дальневосточные территории. Но после обмена «письмами дружбы» между губернатором штата Стивом Купером (Steve Cowper) и председателем Хабаровского крайисполкома Николаем Данилюком, интересы штата несколько поменялись. Купер сосредоточился больше на Хабаровске, чем на других северных городах Дальнего Востока. Хабаровск – крупнейший транспортный узел, живописный европейский город, открытый для сотрудничества с Западом. Купер и Данилюк решили установить региональные связи и развивать торговые и культурные обмены. Было подписано первое побратимское соглашение между американским штатом и советским регионом – Аляской и Хабаровским краем.

Николай Николаевич потом вспоминает: «При подписании соглашения была проявлена добрая воля, сказано много добрых слов и выпито достаточное количество водки с многочисленными тостами. И, тем не менее, был показан пример другим штатам США и регионам СССР о возможности установления межрегиональных побратимских связей в международном сотрудничестве, особо не оглядываясь на Москву».

ДВГНБ

ЭР03246

Об этом соглашении Рамсер в своей книге пишет: «Среди наиболее плодотворных была договоренность об обменах между университетами и школами, благодаря которым сотни молодых людей пересекли пролив, чтобы познакомиться с другой культурой».

Принятый при Горбачеве курс страны на демократизацию и открытость общества с определенной долей энтузиазма воспринял Эдвард Ли Горсуч (Edward Lee Gorsuch), который в то время работал директором Института экономических и социальных исследований университета штата Аляски (ИЭСИ УА). Он увидел, что открылась более широкая перспектива развития связей между Аляской и советским Дальним Востоком. Тем более, что данная проблематика была в планах исследований возглавляемого им института. В офисе института обрабатывался постоянно нарастающий поток предложений о сотрудничестве Аляски с российским Дальним Востоком. Превалировали предложения об академических обменах и туризме, изучении культуры и жизни коренных народов, населяющих сопредельную территорию, о развитии малого и среднего предпринимательства.

Чтобы организовать работу по практической реализации поступающих предложений, было принято решение создать при университете специальный Центр, назвав его Американо-Российским (по английской транскрипции US-Russian Center). И, конечно же, нужны были специалисты, более-менее знающие советские обычаи, русскую культуру, владеющие русским языком.

Одним из таких был Виктор Фишер (Vic Fischer).

Фишер вырос в Советском Союзе и 15-летним юношей вместе с семьей покинул СССР в 1939 г. Его мать россиянка, Берта Марк работала в Наркоминделе переводчиком, отец Луис Фишер, американский журналист с коммунистическими взглядами, аккредитованный в тридцатые годы в СССР, известный многочисленными книгами, в том числе такими как «Люди и политика» и «Жизнь Ленина».

«Профессор университета Аляски в Анкоридже Виктор Фишер, – пишет В. Тимаков в статье «Сенатор с Чистых прудов…» (источник – электронный ресурс, «Креативное обозрение», режим доступа на idea.ru), – был и остается одним из тех американцев, кто с первых лет перестройки в СССР до сегодняшнего дня делает все, чтобы крепли и развивались дружеские связи между людьми в наших странах. Он был одним из инициаторов создания моста «доброй воли» между Чукоткой и Аляской, организатором научных и культурных связей между северо-западом США и Дальним Востоком...»

Кстати, он является автором книги «В Россию с любовью».

И далее. «Все эти годы он – активный участник политической и деловой жизни самого северного штата. В течение шести лет был сенатором Аляски, стал одним из авторов Конституции штата, которая и до настоящего времени, по единодушному мнению правоведов, остается самой демократичной региональной конституцией в США».

Фишер был организатором и первым директором института социальных и экономических исследований университета Аляски, которым впоследствии руководил Эдвард Ли Горсуч. Сотрудники института, и в их числе Фишер, зани-

ДВГНБ

ЭР03246

мались научными проработками перспектив развития двусторонних экономических связей Аляски и российского Дальнего Востока.

Поскольку в ИЭСИ УА поступало все больше заявок на академическое сотрудничество с Советским Союзом, президент университета Дональд О'Дауд (Donald O'Dowd) назначил Фишера директором по отношениям с СССР. Занимаясь в УАА вопросами развития всесторонних связей с Россией, он был одним из «архитекторов» системы трансферта экономических знаний и бизнес-технологий с помощью создания в УАА Американо-Российского Центра, а на Дальнем Востоке его «дочерних» подразделений – российско-американских учебно-научных центров (РАУНЦ).

Рамсер в своей книге «Растопить ледяной занавес» полагает, что смена руководства университета в Аляске на рубеже восьмидесятых-девяностых годов произошла отчасти из необходимости налаживания отношений Аляски с Дальним Востоком России. И когда на посту президента университета Аляска О Дауда сменил Джерри Комисар (Jerri Comisar), сын русского эмигранта, сочувствующий октябрьской революции и лояльно относящийся к СССР, он вместе с Фишером, стремясь установить научно-образовательные отношения с дальневосточными университетами, обратился к жизненно важному источнику экономической поддержки. Это был сенатор Тед Стивенс (Ted Stevens), хорошо знакомый Фишеру, один из самых важных законодателей, распоряжавшихся бюджетными средствами на специальные проекты. Стивенс, неоднократно посещавший СССР, разделял взгляды на ценность региональной дипломатии и торговли. Он откликнулся на обращение и помог в выделении миллионов федеральных долларов в университет Аляски на «аляскинско-российское» сотрудничество.

Заручившись в финансовой поддержке, президент университета Комисар предложил Чарльзу Неффу (Charles Neff), советологу, бывшему администратору международных программ в Университете Штата Нью-Йорк, возглавлявшему в УА исследовательский комитет, создать при университете учебный центр, который мог бы обучать западным практикам ведения бизнеса специалистов по всему Дальнему Востоку.

Названный Американо-Российским, центр университета штата Аляска в Анкоридже официально был создан в 1993 г. А уже в следующем году его директор Ч. Нефф прибыл на Дальний Восток, чтобы открыть семь «дочек» АРЦ в городах Хабаровске, Владивостоке, Благовещенске, Южно-Сахалинске, Якутске, Петропавловске-Камчатском, Магадане.

Начали с Хабаровска. Ч. Неффа сопровождали Нэнси Уард (Nansy Ward) и Эндрю Кроу (Andrew Crow). Нэнси планировалась на должность содиректора РАУНЦ в Хабаровске. Эндрю переводчик, занимавшийся в УАА вопросами совместного бизнеса и помогавший запускать образовательные программы малого и среднего предпринимательства на Дальнем Востоке. Его офис был во Владивостоке. Там же находилось консульство Соединенных Штатов Америки.

Виктор Григорьевич Григоренко, недавно избранный на второй срок ректором ДВГАПС, принял американскую делегацию и поручил первому проректору

ЭР03246

вести переговоры об учреждении российско-американского учебно-научного центра в Хабаровске. Сергеев ознакомил делегацию с вузом, рассказал об аккредитованных образовательных программах, потенциале профессорско-преподавательского состава, учебно-материальной базе. Провел небольшую экскурсию по лабораториям и аудиториям. Показал помещение под офис будущего РАУНЦ, который предполагалось разместить на условиях аренды в одной из аудиторий второго этажа академии. Судя по реакции, гости были удовлетворены выбором места центра.

Планировалось, что Центр, кроме организации научно-методических семинаров по развитию малого и среднего бизнеса на Дальнем Востоке, будет содействовать заключению соглашения об академическом сотрудничестве с университетом Аляски в Анкоридже, помогать академии продвижение российско-американской образовательной программы по бизнес администрированию.

Оказывается, как отметили члены делегации, университет штата Аляски в Анкоридже идентичен и соразмерен Дальневосточной государственной академии путей сообщения по количеству обучающихся, составу и научному уровню профессорско-преподавательских кадров, количеству образовательных программ. Оба вуза имеют аккредитованные программы подготовки бакалавров, магистров, аспирантов, программы дополнительного и послевузовского образования. В ДВГАПС превалирует инженерное образование, в УАА – гуманитарное. Оба вуза имеют распределенную по территории образовательную среду: ДВГАПС – пять филиалов на Дальнем Востоке, УАА – около десяти образовательных центров на территории Аляски.

Сергеев вспоминает:

«Мы вместе с Неффом готовили проект учредительного договора о создании в Хабаровске совместного учебно-научного центра. Выступили авторами соглашения об академическом сотрудничестве между АРЦ и ДВГУПС. Мы обсудили возможные варианты взаимодействия УАА и ДВГУПС в академических и научных обменах и посреднической роли в этом взаимодействии АРЦ и РАУНЦ.

Ч. Нефф – типичный американец, высокий худощавый мужчина, приятной наружности, с русой шевелюрой кучерявых поседевших волос, приветливым лицом и слегка улыбающимся взглядом. В разговоре, ровном и монотонном, он, казалось, извинялся перед слушателями, и во всем его поведении чувствовалась какая-то неловкость. И, тем не менее, общаться с ним было приятно. Он был интеллигентным человеком и личностью незаурядной: владел несколькими иностранными языками, в том числе русским, был известен в политических и деловых кругах США. Он добился выделения специального гранта Правительства своей страны на разработку и реализацию предложенной мной российско-американской образовательной программы.

Ч. Нефф был к тому же еще и музыкантом-любителем. В командировках он не расставался со своим саксофоном. Коротал с ним время в гостиничном номере, когда находился один, любил играть в кафе и ресторанах, когда обедал там с друзьями и коллегами. В крупных городах, которые он посещал, в том

ЭР03246

числе и в Хабаровске, у него находились друзья-музыканты, готовые всегда составить ему кампанию в исполнении музыкальных произведений.

Договор об учреждении российско-американского учебно-научного центра в Хабаровске был подписан с российской стороны Виктором Григоренко, ректором ДВГАПС, с американской стороны Чарльзом Неффом, директором Американо-Российского Центра Университета штата Аляска в Анкоредже. Руководителями учрежденного центра были назначены два человека, так называемые содиректоры: с российской стороны – Виктор Большаков (в 1999 г. его сменила Анна Кочемасова), с американской стороны – Ненси Уард (Nancy Ward).

Одновременно было подписано соглашение о сотрудничестве ДВГАПС и АРЦ, в основе которого были заложены принципы организации на базе академии учебных занятий и проведения мастер-классов американских профессоров и бизнес специалистов с начинающими предпринимателями Хабаровского края и другими слушателями. Финансирование деятельности Центра осуществлялось американской стороной. Расходы на его хозяйственное содержание брала на себя академия.

Следом были открыты аналогичные РАУНЦ в других административных центрах субъектов Дальневосточного региона. Американцы их называли российскими бизнес центрами университета штата Аляска в Анкоридже (по английской транскрипции – RBC UAA).

Как уже отмечалось выше, в конце восьмидесятых и начале девяностых годов прошлого столетия Соединенные Штаты Америки проявляли особый интерес к политическим и экономическим событиям в СССР, потом России, и вполне вероятно то, что поддержка правительством этой страны любых инициатив на Дальнем Востоке была причиной этого интереса. RBC UAA (РАУНЦ), созданные в столицах субъектов Дальневосточного региона при ведущих вузах и финансируемые из США, начали активно действовать. Официальной версией миссии этих центров считалось оказание практической помощи молодой России, ее Дальнему Востоку, в развитии малого и среднего предпринимательства, которое должно было прийти на смену многим крупным предприятиям, обанкротившимся и разоренным в результате непродуманной приватизации. Следует отметить, что они быстро завоевали популярность у начинающих предпринимателей, желающих развивать и продвигать малый и средний бизнес.

В US-Russian Center UAA (в русской транскрипции – АРЦ УАА) и его российских филиалах RBC UAA (в русской транскрипции – РАУНЦ) работало около двадцати американских сотрудников на условиях полного рабочего дня и столько же на условиях неполного. В списочном составе АРЦ и его филиалах числилось также 24 российских сотрудников.

Вузы, при которых эти центры имели свои офисы, установили академические связи с университетом штата Аляска, проводили академические и культурные обмены, организовывали совместные семинары и мастер классы со слушателями повышения квалификации и переподготовки специалистов в области бизнес администрирования, обогащаясь зарубежным опытом образования. Такими вузами значились Владивостокский институт экономики и сервиса (потом переименован-

ЭР03246

ный в госуниверситет), Дальневосточная государственная академия путей сообщения (потом переименованная в университет) в Хабаровске, Сахалинский пединститут (потом переименованный в госуниверситет), Якутский госуниверситет, Магаданский и Камчатский пединституты, впоследствии также переименованные в госуниверситеты, Амурский госуниверситет в Благовещенске.

Спустя три года после подписания договора о создании российско-американского центра в Хабаровске его посетил Виктор Фишер. Академия только что была преобразована в университет (ДВГУПС). Заканчивался второй год обучения студентов, принятых на российско-американскую образовательную программу. На новый учебный год они готовились выезжать на обучение в Анкоридж. Фишера сопровождали Чарльз Нефф, Сесиль Митчел (Cecile Mitchell), директор-координатор по набору иностранных студентов в университете штата Аляска в Анкоридже, и еще одна молодая сотрудница АРЦ Линда Батлер (Linda Batler). Очевидно, у Фишера была задача проверить, не зря ли тратятся деньги, выделенные сенатором Стивенсом, на программу «обучения капитализму» российских дальневосточников.

Гости были приняты ректором университета. В.Г. Григоренко рассказал им, какие меры принимаются университетом по выполнению соглашения с АРЦ и договора с УАА, и выразил удовлетворение развитием академического сотрудничества между университетами. Он осторожно намекнул гостям, что университет готов принять аналогичную группу американских студентов по одной из программ естественнонаучной или инженерной подготовки, например по прикладной математике, физике и технике оптической связи, или строительству. Это уже прозвучало как предложение на экспорт образовательных услуг.

Почему оно было осторожным? Потому что университет не имел пока возможности обеспечить американских студентов общежитием, отвечающим элементарным требованиям международных стандартов. Строительство такого общежития было заложено в программу развития университета.

Фишер посетил офис РАУНЦ, ознакомился с планами его работы. Ему была организована встреча с профессорами, на которой он рассказал, о себе, о том, как он попал в Америку, о своей деятельности, направленной, на улучшение отношений Аляски и Дальнего Востока.

Госпожа С. Митчел, будучи координатором приема и пребывания иностранных студентов в УАА и работы с ними, и ее спутница Линда, встретились со студентами ДВГУПС, обучающимися по российско-американской программе. Митчел провела беседу, причем без переводчика. Студенты как раз готовились держать экзамен по английскому языку по программе «TOEFL» – тест на знание английского языка как иностранного. По договору без этого экзамена они не могли быть приняты на американскую часть программы. Митчел высоко отозвалась о способностях студентов вести дискуссию на английском языке и пожелала успехов в экзамене. Она рассказала о требованиях к обучению и условиях проживания студентов на американской земле, калькуляции расходов

ДВГУПС

ЭР03246

пребывания в университете штата Аляска в Анкоридже и ответила на многочисленные вопросы студентов.

Сергеев вспоминает:

«Чарльз Нефф, учитывая российское происхождение Фишера, попросил меня включить в их программу пребывания в Хабаровске что-нибудь исконно русское, самобытное.

Что же предложить? И я решил: русская баня – явление весьма самобытное.

Во второй половине дня запланирован был экскурс за город, на территорию туристического комплекса «Заимка Плюснина», расположенную в эко-районе под Хабаровском на берегу реки Уссури (Амурской протоки). Американцам понравился этот живописный и благоустроенный уголок, где можно было отдохнуть, развлечься, отойти от приглядевшихся городских трудовых будней. Несмотря на то, что Фишер и Нефф хорошо владели русским языком, гостям долго пришлось разъяснять сущность слова «заимка». Фишер, выросший в России до шестнадцатилетнего возраста, жил в то время в Москве, на Чистых прудах, и общавшийся, в основном, с детьми представителей Коминтерна, также не понимал значения этого слова. Я им сказал, что само слово «заимка» имеет русское древнее происхождение и на английский язык напрямую не переводится. Оно, скорее всего, означает поселение на земельном участке, заимствованном по праву первого владения, вдали от освоенных территорий. От слов «заиметь», «заимствовать» (get hold of, borrowing). Заимка названа именем в честь известного на Дальнем Востоке в начале двадцатых годов предпринимателя, русского купца Плюснина, бывшего градоначальника Хабаровска,

После осмотра заимки, заметив, что гости устали, я предложил им посетить русскую баню, сказав, что она издревле завоевала мировое признание.

– Миллионы людей, – сказал я, – прибегают к этому простому и надежному способу поддерживать здоровье, красоту, – посмотрев на женщин, я больше всего опасался, что они откажутся, и, тем не менее, продолжал: – она помогает сохранять жизненный тонус, хорошее настроение. В этом русском обычае, так или иначе, отражаются черты национального характера. Поэтому на Руси в баню ходили все.

– Это интересно, – заметил Фишер.

– Мне известно, что и в Соединенных Штатах Америки есть тоже давняя традиция, восходящая к глубокой древности: такая своеобразная потогонная процедура древних индейцев. Они лечились паром, прикладывая к телу нагретую траву. Эта информация мне известна от одного американского историка. Индейцы заносили в вигвам нагретые камни и брызгали на них водой. Человека покрывали клубы пара, пропитанные запахом лечебной травы. Так они одновременно парились, мылись, лечились.

– Впервые слышу, – сказал Фишер. – В такой бане тепло передается паром. Она влажная. Есть суховоздушные сауны, финские, очень жаркие.

– Мы сегодня можем убедиться, что финская и русская бани не являются антиподами. На самом деле они – родственники. Исконно русская баня была сухой. В ней пар, имея высокую температуру, превышающую сто градусов по

ЭР03246

Цельсию, сухой. По Фаренгейту это будет где-то свыше двухсот. Соглашайтесь, не пожалеете. Тем более вы устали не только от работы, но и от разницы во времени со штатами почти в двадцать часов. Я, например, когда прилетаю в Москву, чтобы быстро адаптироваться во времени с разницей в семь часов, стараюсь в тот же день посетить русскую баню.

Наш монолог на русском Фишер переводил женщинам. Мадам Митчел что-то активно обсуждала со своей спутницей. Посовещавшись на английском языке, гости согласились.

Баня по предварительной договоренности с администрацией Заимки уже была приготовлена. Туда мы и направились. Традиционно, как и любая другая баня для ограниченного числа посетителей, она имела прихожую, раздевалку, просторную гостевую комнату, посередине которой стоял большой овальный стол, вокруг которого стояли восемь массивных дубовых стульев. В этой же комнате стоял диван, несколько мягких кресел для отдыха. В углу на тумбочке стоял цветной телевизор. Из гостиной комнаты была дверь в моечную с тремя душевыми кабинами и душем Шарко. Из моечного помещения одна дверь вела в бассейн и парную, другая – в массажную, третья – в комнату с ванной подводного массажа.

Все, кроме Неффа, разделись до плавок, взяли белые отглаженные простыни и, приняв душ, пошли в парную. Рядом с парной стояла дубовая кадка с водой и приготовленными дубовыми вениками.

Я обратил внимание на фигуру Фишера, когда он снял с себя темно-синий джинсовый блейзер и другие одежды и остался в одних плавках. Несмотря на то, что ему уже было за семьдесят, он имел спортивный подтянутый вид. Очевидно, он следил за своим телом и систематически занимался спортивной гимнастикой. Его бритая голова с крутым лбом мыслителя и небольшой бородкой, очки в тонкой оправе, напоминали в нем русского дореволюционного интеллигента, как говорят, «яйцеголового» ученого мужа, у которого на любой вопрос есть ответ.

Чарльз Нефф, отказавшись от бани, хлопотал за столом, на котором уже находились заранее приготовленные «банные яства». Для утоления жажды и потери воды – напитки: минеральная дальневосточная вода «Ласточка», русский квас, березовый сок, брусничный морс. Но все-таки лучшим напитком после парной бани считался всегда чай, притом из самовара, заваренный по всем правилам. Поэтому в центре стола возвышался электрический тульский самовар, произведенный на заводе по форме угольного. Рядом с ним – большой заварной фарфоровый чайник и все, что положено к чаю: мороженые брусника, облепиха, калина, гречишный мед, малиновое и смородиновые варенья. На любителя – две бутылки жигулевского пива и пол-литра водки Хабаровского ликероводочного завода. Среди закусок к пиву и водке – кета семужного посола, вяленая корюшка, сыр-брынза, сало, подсоленные фисташки, а также исконно русские народные блюда из квашенной капусты, бочковых соленых огурцов и помидор, соленых груздей. Выпивка и закуска, что называется – символы достатка на «послебанном» застолье. Тоже русская самобытность.

ЭР03246

За столом, после того, как гости, разгоряченные жаркой баней, утолили жажду напитками, все постепенно разговорились. Говорили об образовании, активизации работы российско-образовательных бизнес-центров, развитии экономического и культурного сотрудничества между Аляской и Дальним Востоком. Не обошли стороной и политические проблемы.

Американские собеседники выразили сожаление и озабоченность по поводу действия российских властей в отношении Чечни и развязанной там войны. Они высказали критические оценки непредсказуемым действиям президента Ельцина, его неадекватному поведению при посещении иностранных государств, в том числе США. К этому времени президент России уже шесть раз посещал Соединенные Штаты (почти каждый год, кроме 1993 и 1996). Фишер привел примеры его неадекватного поведения при выступлении в университете Джона Хопкинса (Johns Hopkins University) в Балтиморе, и случай, когда после встречи с президентом США Биллом Клинтоном его обнаружили ночью сотрудники спецслужб на Пенсильвания-авеню в сотне метров от Белого дома. Стоя на дороге в трусах, пьяный Ельцин пытался поймать такси и съездить за пиццей. Об этом случае писал сам Клинтон в своих мемуарах. Чарльз Нефф привел еще пример, когда пьяный Ельцин, прибыв с официальным визитом в Германию, пытался управлять оркестром при его встрече в аэропорту.

Я старался, как мог, защитить авторитет своего президента, объяснить его поведение чрезмерной загруженностью работой, плотным графиком официальных визитов за рубежом, недостаточной квалификацией в исполнении международных протоколов его молодых помощников, в конце концов, русским менталитетом снимать стресс рюмкой водки. Конечно, я не мог хоть как-то объяснить его поведение, когда он справил нужду прямо у шасси, выйдя из самолета, прибыв с визитом в США, а также его выходки при выступлении перед учеными университета Джона Хопкинса.

– Как вы могли избрать его на второй срок? – спросил Фишер и тут же посетовал, что обещание, данное Ельциным в 1992 г. в его выступлении в Конгрессе США, не выполняется.

Речь шла о том, что президент России в своем выступлении перед Конгрессом заявил, что он примет все меры существенно облегчить контакты российских и американских деловых кругов, сделать их более доступными. Более того, иностранные граждане, приватизируя тот или иной объект или сооружение в России, получат в собственность также и участок земли, на котором он расположен. «Мы приглашаем, – сказал он, – американский частный капитал на уникальный и малоосвоенный российский рынок и говорим: «Не опоздайте!».

– Но все же его намеки при первом посещении США, – заметил Нефф, – когда он дал понять, что, если мы ему поможем стать президентом, он развалит оплот коммунизма – СССР, были осуществлены. Он это сделал.

Чтобы как-то компенсировать неадекватное поведение своего президента, я напомнил, что в сети просочились слухи о сексуальных связях их президента Билла Клинтона с почти юной сотрудницей Белого дома Моникой Левински.

ЭР03246

На что получил ответ, что слухи ложны. Тем не менее, разговоры на эту тему прекратились.

Многие в России тогда с негодованием восприняли выступление своего президента в Конгрессе США и провозглашенные им политические лозунги, посчитав их за полную капитуляцию перед американскими имперскими амбициями. Тем более, что перед Ельциным выступал президент США Буш-старший, который заявил, что благодарит бога и американский народ за победу над СССР в холодной войне.

По-другому восприняли эти выступления американцы. В США стали плодиться различные планы экспансии в направлении России, в том числе на ее Дальний Восток, создаваться различного рода гранты, якобы под программы экономического и культурного сотрудничества. Одна из таких грантовых программ содержала создание на Дальнем Востоке системы так называемых российско-американских учебно-научных центров (РАУНЦ), или бизнес-центров, во главе которых стоял Американо-Российский центр (АРЦ) на Аляске в Анкоридже. Не прошло и года после выступления президента России перед Конгрессом США, такая система уже заработала. Одним из идеологов создания и формирования бюджета ее функционирования был Виктор Фишер.

Для многих жителей Аляски Россия была страной тайн, но также и общей истории. И в том, чтобы раскрыть эти тайны, чтобы установить партнерские отношения между Аляской и Дальним Востоком посредством экономических, научно-образовательных и культурных проектов, большая личная заслуга Фишера, специалиста по Советскому Союзу и России из университета Аляски. Благодаря своим связям с влиятельными людьми в Америке, коммуникабельности, неординарному мышлению, он был генератором многих идей продвижения американского образа жизни на Дальний Восток России и привлечения финансовых ресурсов для реализации своих идей.

Но деньги зря не даются. Поэтому инициатива создания образовательных центров в крупных городах Дальнего Востока, в основном, при ведущих высших учебных заведениях, должна быть окупаема, давать прибыль. Имеется в виду освоение природных ресурсов через создание совместных высоко прибыльных предприятий, экспорт образовательных услуг, мало затратная широкая возможность внедрения через создаваемые центры представителей спецслужб США.

Прошло уже четыре с лишним года работы Американо-Российского центра со своими филиалами на Дальнем Востоке, и Фишер должен был отчитаться перед его хозяевами, как эффективно тратятся выделенные ими деньги. Судя по его настроению, не все обстояло так, как было задумано. Особенно по южному сектору дальневосточных территорий: Амурская область, Хабаровский и Приморский края. Российско-Американские центры в Благовещенске, Хабаровске и Владивостоке были затратными. Расходы на обучение предпринимательской деятельности не приносили дивидендов в организации совместного бизнеса.

ЭР03246

Другое дело Сахалинская область и северные территории. Например, на Сахалине – прибыльные нефтегазовые разработки; Магаданская область, Якутия, Чукотка, Камчатка – это золото, алмазы, биоресурсы. Поэтому АРЦ начал искать больше возможностей для переориентации аляскинцев именно на эти территории. К слову, только мясо оленей Чукотки и панты оленей Магаданской области приносили миллионы долларов в казну Аляски.

Я не зря сказал выше, что созданные центры были предметом интереса спецслужб США и внедрения на территорию России шпионов. Например, каждый американский сотрудник АРЦ, или человек, командируемый центром в Россию, по возвращении должен был отчитываться перед Агентством ФБР. Кроме того, в России образовательными бизнес-центрами при вузах руководили двое – россиянин и аляскинец. Так вот аляскинец, как правило, был агентом спецслужб. После разоблачения таким сотрудникам было отказано в пребывании в России. Так произошло с содиректором РАУНЦ в Хабаровске Ненси Уард, сотрудником по выполнению программ АРЦ во Владивостоке Эндрю Кроу.

У Чарльза Неффа нынешнее посещение Хабаровска и нашего университета тоже было последним. Но я далек от той мысли, что он был завербован. Он окончил Йельский университет, советолог, бывший администратор международных программ, кроме русского языка владел немецким, французским и испанским языками, интеллигентный человек, скромный, застенчивый. Я много общался с ним в формальной и неформальной обстановках. По своему характеру он не мог, на мой взгляд, быть разведчиком. Его, очевидно, тяготила опека спецслужб США. Тем более, его заместителем был назначен человек, связанный со спецслужбами. По возвращении на Аляску из Хабаровска он оставил свою должность.

У гостей был еще один день пребывания в Хабаровске. Они должны будут посетить мастер-класс по предпринимательству, который проводил американский преподаватель перед слушателями семинара, организуемого по линии российско-американского бизнес-центра. Вечер у них был свободен. Я пригласил их на заключительный концерт смотра художественной самодеятельности студенческих коллективов факультетов, который проходил в актовом зале университета. Гости согласились.

– Вы взяли в командировку свой саксофон? – спросил я у Неффа, зная, что он практически никогда с ним не расстается.

– Да, он всегда со мной, – оживился он.

– Не могли бы Вы завтра выступить с каким-нибудь номером на саксофоне перед студентами?

Он задумался. Фишер подбодрил его:

– А что, Чарли, идея хорошая.

– Я вот думаю, что же исполнить? Мой любимый музыкант, автор многих произведений на саксофоне – Стюарт Макдональд (Stuart McDonald). Поймут ли?

– Поймут, – ответил я. – Знаете, как наш университет называют жители региона за самодеятельное художественное творчество и приверженность к искусству? Говорят – это театральный университет с легким транспортным уклоном.

ЭР03246

Фишер перевел. Все засмеялись и, по-моему, проявили еще большее желание посетить концерт.

– Что же мне выбрать, Вик, из репертуара Макдональда? – озадачился Нефф, обращаясь к Фишеру, – может быть «The Nearness Of You», или «Chanson D'amour»? А может, «Moon River», или «Killing Me Softly With This Song»?

– Да играй, что захочешь, все равно не поймут, – равнодушно ответил Вик.

– А я знаком с вашим известным по стране саксофонистом Максом Тимошиным, – уже ко мне обратился он, очевидно, набивая себе цену и опасаясь, что его не включат в программу концерта, и труба, взятая им в дорогу, не сработает. К моему сожалению, я не знал, кто такой Тимошин, и не мог развить эту тему. Во время моего пребывания на Аляске Нефф возил меня на местные джас-банды, где он выступал со своим саксофоном. Слушал я его выступление в паре с местным музыкантом Захаровым в одном из ресторанов Хабаровска. Его игра на саксофоне производила хорошее впечатление.

– Я репетировал в оркестре со знаменитой американской певицей Белиндой Дэвидс (Belinda Davids), – продолжал Нефф поднимать свой авторитет. Он не скромничал, когда речь шла о его мастерстве в музыкальном искусстве. А я, к своему стыду, не знал ничего и о Белинде Дэвидс.

– В твоем мастерстве никто не сомневается, – сказал Фишер. – Стало быть, нужно понимать, что ты даешь согласие?

– Да, даю.

На следующий день американская делегация в полном сборе за десять минут до начала концерта зашла ко мне в кабинет. Их сопровождали оба директора РАУНЦ с американской и российской сторон Ненси и Виктор Большаков. Сразу же поднялись в актовый зал университета.

Гости были восхищены размерами и красотой зала, вместимостью в шестьсот человек. Зал действительно выглядел изящно. Он был полон. Нас разместили впереди на местах рядом с группой студентов, обучающихся в университете по российско-американской программе. Сесиль и Линда сразу же нашли с ними общий язык, как старые знакомые. Нефф, держа в руках футляр с саксофоном, заметно волновался.

Фишер разглядывал актовый зал, который отличался своеобразием форм и выразительной композицией, характерных многим московским зрительным залам, только без лож и бель-этажей, которые он, очевидно, посещал еще в довоенное время, проживая в Москве. Фишер был удивлен его величием и красотой, и тем, что провинциальный по его понятиям вуз имеет такой красивый и основательный учебный корпус с необычными архитектурными формами, которые имели продолжение и здесь, в актовом зале. Входные двери обрамлены пилястрами. Высокие окна под самый потолок декорированы полуколоннами. Вдоль стен между окнами и входными дверями волнистые декорации колонн со светло-коричневыми лепными фризами придавали залу особую торжественность. По стилистике – зал эклектичен с выраженными признаками русского модерна начала XX в. Огромные три хрустальные люстры, свисали с высокого овально-

ЭР03246

го потолка, тоже оформленного художественной лепниной. На окнах – богатые портьеры, выполненные из плотной светло-коричневой ткани, занавес, как и элементы арьерсцены, занавесы боковых закулисных пространств, сделаны из плиссированного полотна такого же цвета.

Не оставили его внимания и студенты: хорошо и со вкусом одеты, без комплексов, раскованные, на лицах оптимизм и улыбки. Почти, как в США. Почему «почти»? Пожалуй, потому, что у нашей молодежи лучше внешний вид: приличней одежда, нет лохматых голов, волосы прибраны, причесаны. Да и по интеллекту, я думаю, наши студенты выше. Фишеру наверняка докладывали преподаватели университета Аляски в Анкоридже, побывавшие у нас, и проводившие учебные занятия у студентов, обучающихся по совместной программе, что уровень их знаний превосходит ожидания и вызывает определенный оптимизм в их дальнейшем обучении на территории американского университета. Конечно, Фишер, бывший российский гражданин, а потом, покинувший Россию и ставший американцем, был в какой-то степени раздосадован результатами знакомства с университетом путей сообщения, его людьми, научным потенциалом профессорско-преподавательского состава, современной учебно-материальной базой, лицами сотрудников и студентов, полными оптимизма и надежд на лучшее будущее. Он ожидал увидеть здесь прошлый век. А на поверку-то оказалось, что американцам здесь особенно-то нечему было нас учить. А может быть, в чем-то им даже должно подучиться и у нас.

Фишер понимал, что достойное настоящее и будущее каждой из наших стран невозможны без способности защитить своих граждан и свою территорию, без сохранения и развития духовных ценностей и идеалов, национальной идентичности. Важнейшую роль в решении этих задач играет образование, которое передает и умножает в поколениях то лучшее, что аккумулируют наука, культура и общественная практика. Но образование и интернационально. Оно определяет и мировой потенциал общественного развития, и открывает возможности самореализации каждого человека.

К сожалению, в интернациональный характер образования, объединяющий людей, иногда вмешивается эгоистическая, разъединяющая политика властей. И вот здесь, в преодолении последствий «горячей» и «холодной» войн, в объединении усилий, направленных на взаимопонимание и дружбу народов, разрушение барьеров и установление коммерческих и культурных связей, многое могут сделать простые граждане наших стран, или как говорят, народная дипломатия. Если не получается что-то в глобальном масштабе, то можно это делать в региональном, то есть начинать с малого, как это было задумано между Аляской и Дальним Востоком.

Наши континенты разделяют всего какие-то километры. Здесь проходит граница, на которой сегодняшний день России превращается в завтрашний день в США. Как думал аляскинец Шерри Симпсон, автор книги «Путь, по которому приходит зима», «…неужели обычные люди своей доброй волей и настойчивос-

ЭР03246

тью не могут преодолеть недоверие и неопределенность, и шаг за шагом изменить мир в самых удаленных уголках?» Так же считал и бывший председатель Хабаровского крайисполкома, по-нынешнему – губернатор, Николай Данилюк: будучи такими близкими соседями, как Аляска и Дальний Восток можно вместе творить много хороших дел, не оглядываясь на Москву или Вашингтон.

В так называемой народной дипломатии особая роль принадлежит молодежи, еще не зараженной политикой, и ее флагману – студенчеству. Не обремененная консервативными взглядами, молодежь разных стран быстро находит общий язык, понимание, проявляет способность к сближению позиций и компромиссам. Живший среди интернациональной молодежи в тридцатые годы в Москве, Фишер это хорошо понимал. Вот и студенты ДВГУПС, вслед за ученым советом поддержали шаги ректората, направленные к открытому сотрудничеству и академической интеграции с университетом штата Аляска в Анкоридже, и нашли с их стороны встречное понимание.

К сожалению, в этой открытости, «распахнутости дверей» была и обратная сторона медали. И Фишер ее видел. После открытия занавеса ярко проявился «сценический» контраст в том, что «там» люди живут лучше, в большем, чем у нас, достатке. Особенно те из них, кто работает с молодежью, учит ее уму-разуму, серьезно занимается наукой. Началась массовая «утечка мозгов». Страна лишилась многих выдающихся профессоров и преподавателей, их одаренных учеников. На Запад уехали целые научные школы, сложившиеся в наших университетах. Это была огромная потеря для нашей страны и бесплатное приобретение умов там. Были потери, хотя и не очень заметные, и в ДВГУПС. Государство и власть, которым граждане России в порыве либеральных реформ делегировали свои полномочия, оказались бессильными приостановить этот процесс: в стране начался экономический коллапс, политический хаос.

Вот здесь бы американцам и стричь дивиденды от делового регионального сотрудничества. Фишер теперь понимал, что в Хабаровске их, этих дивидендов, по крайней мере, не будет. Надо переключаться вплотную на более отсталые в политическом и экономическом отношении северные территории. И он, изучив российские законы и имея двойное гражданство, не на шутку задумался стать губернатором одного из регионов Дальнего Востока. Обнаружив, что в Приморском и Хабаровском краях довольно крепкая власть, глаз положил на Чукотку. Ей в то время управлял некто Александр Назаров. При нем и без того жалкое хозяйство автономного округа разваливалось, возникла острая нехватка продовольствия, условия жизни коренного населения стали невыносимыми. На этой волне при поддержке крупного американского бизнеса Фишер начал искать варианты действий, чтобы завладеть Чукоткой. Как показали дальнейшие события, у него ничего не вышло. Ситуацией овладел миллиардер Роман Абрамович, который, став губернатором Чукотки, выправил положение.

И еще. Фишер, переехав в США и прожив там шестьдесят лет, непременно, считал эту страну гегемоном в мире, а сам мир – однополярным. И в полюсе этом, полагал он, США являются «законодателем мод» со своей культурой, экономи-

ЭР03246

кой, политикой. Бывая в России и на ее Дальнем Востоке в конце девяностых годов XX в. и, в особенности, начале нулевых XXI, он начал понимать, что мир-то многополярный. Что в России развитие культуры, образования, других ценностей имеет свою идентичность, свой, как говорят, национальный характер. Да и экономика вполне может развиваться, отнюдь, не по указке и рецептам США.

Отвлекшись от своих дум, он снова окинул взглядом актовый зал. Как вдруг занавес раздвинулся и на сцену вышли студенты, юноша и девушка, ведущие программу представления. Они объявили о начале заключительного концерта смотра-конкурса самодеятельного художественного творчества факультетов университета, составленного из отобранных лучших номеров.

Зазвучал гимн студенческой молодежи «Гаудеамус». Сердце замирает, а душа переполняется гордостью, когда слушаешь его величественную мелодию. Все встали и под музыку стали петь, используя тот текст гимна, который уже устоялся в университете. Известно ведь множество его текстов, написанных за всю историю существования единой, вдохновляющей и объединяющей студенческую молодежь, мелодии.

Американцы тоже встали. Они немало были удивлены этому торжественному акту.

Первая часть гимна исполняется на латинском языке:

Gaudeāmus igĭtur,
Juvĕnes dum sumus!
Post jucundam juventūtem,
Post molestam senectūtem
Nos habēbit humus!

Именно с Гаудеамуса начинаются в университете важнейшие торжественные мероприятия, как то: посвящение в студенты, выпуск молодых специалистов, проводы студенческих отрядов, годовщины вуза, знаменательные праздничные даты, другие творческие мероприятия, в том числе, сегодняшнее.

«Vivat academia,
Vivat professores!
Сгинь печали тяжкий груз,
Крепни, славься наш союз,
Век звучи наш голос!»

В университете ежегодно к международному дню студентов проводится традиционный фестиваль самодеятельного художественного творчества «Гаудеамус». Организаторами его выступают профком студентов, студенческий клуб университета. И недаром университет позиционируется как одно из лучших высших учебных заведений транспортной отрасли и Дальневосточного Федерального округа по таким номинациям как развитие самодеятельного художественного творчества, физической культуры и спорта, студенческих строительных отрядов, студенческого научного творчества и других молодежных инициатив. Они пользуется широкой популярностью и среди профессорско-преподавательского состава. Именно им посвящены следующие строки гимна:

ЭР03246

Пусть цветет из года в год
Родина святая!
Слава тем, кто нас ведет
Неустанно все вперед,
Путь нам озаряя!

Вглядываясь в лица молодых людей, в то, как они исполняют «Интернационал» (да, интернационал – не коммунистический, но студенческой молодежи), Фишер видел в этих душах патриотический порыв, свободу, гордость за свою страну, вольность и раскрепощенность в поведении. Думал ли он, что когда будет тяжело, когда страна позовет, из этих свободных и разнохарактерных личностей получится «сгусток воль», как это было неоднократно в истории их Отечества во времена войн и стихий? И уже в современной истории, в период индустриализации, в Великой отечественной войне и в период восстановления разрушенного войной народного хозяйства, во время подъема целины, строительства Байкало-Амурской магистрали, молодежь была в общем народном строю, а в кое-каких делах – и вовсе впереди. Не равнодушны ли они сейчас к судьбе России, ее историческому, полному героизма и самопожертвования, пути? Фишер понимал, что в данном случае должна быть ясная и понятная цель, национальная идея. Ведь Россию всегда сплачивали общая цель, общая идея, Есть ли они у нынешней власти страны, впавшей в экономический хаос и политический коллапс? А если есть, то понятны ли они – национальная идея, вера и традиции – нынешней молодежи? Верит ли стоящая в актовом зале молодежь и поющая студенческий «Интернационал», что после окончания своего вуза, она сможет освоить и благоустроить восточные регионы России, причем не американским умом и не китайскими руками, а своим умом и своими руками?

Фишер, смотря на возбужденные лица студентов, очевидно, вспоминал свою юность, проведенную среди интернациональной молодежи в Москве, и сожалел о том, что покинул вместе со своей семьей СССР, когда воочию запахло началом Великой отечественной войны, и обосновался в США. Смотря на этих гордых, полных оптимизма, молодых людей, он думал, что коммунистический перфекционизм в воспитании молодежи вроде бы канул в прошлое вместе с Советами. Ан, нет, похоже, в этом периферийном, далеком от Москвы, вузе пытаются снова идеализировать перфекционистские взгляды и поставить их во главу угла воспитания студенческой молодежи.

«Но вряд ли у них что получится, – успокаивал он себя, – одна из современных проблем в том, что если раньше в СССР коммунистическая идеология больше ориентировалась на стремление к идеалу, то теперь совсем другое. Пришло понимание его недостижимости. Теперь нормы задает медиа-культура, которая вся ориентирована не на перфекционизм, и эксплуатирует она не перфекционистские устремления, а проводит совсем другие идеалы. Дела с патриотизмом и любовью к Родине в этой стране сейчас обстоят совсем не так, как это было при Советах».

ЭР03246

Глубоко ошибается господин Фишер, если так думает. «Любовь к Родине? – отвечает на этот вопрос знаменитый киноактер, режиссер и писатель, народный артист РСФСР Василий Борисович Ливанов, – …она у нас у всех в крови, в генах. Патриотизм и уважение к памяти прадедов, дедов и отцов. Все это было, есть и будет». Родина – это не политический строй, это – не власть. Их-то можно любить или не любить…

Закончилось исполнение «Гаудеамуса». Зал взорвался аплодисментами. Все заняли свои места.

Перед тем, как объявить первый номер концертной программы, ведущий сделал объявление:

– На нашем концерте присутствует делегация университета штата Аляска США в Анкоридже, с которым мы сотрудничаем в подготовке специалистов по совместной образовательной российско-американской программе, в следующем составе: Сесиль Митчел – проректор университета по работе со студентами, Чарльз Нефф – директор Американо-Российского центра университета, Виктор Фишер – профессор университета, Линда Батлер – студентка университета, Нэнси Уард – директор Российско-Американского образовательного центра в Хабаровске, офис которого находится в нашем университете. Поприветствуем наших американских друзей.

В зале раздались бурные аплодисменты, на которые, как всегда, студенты не скупились. Члены делегации, стоя, тоже приветствовали студентов, и каждый из них при объявлении его фамилии кланялся, прижимая правую руку к сердцу.

Концерт проходил «на ура». С высоким художественным мастерством исполнялись сольные и групповые номера, песни, пляски, в основном, русские, но были отдельные номера народов России, бывшего СССР, дальнего зарубежья.

В конце программы ведущая объявила:

– А сейчас я хочу пригласить на сцену руководителя Американо-Российского Центра университета штата Аляска в Анкоридже, уважаемого господина Чарльза Неффа, знаменитого американского саксофониста.

Фишер подтолкнул своего коллегу, а тот, достав саксофон из футляра, стеснительно побрел на сцену. Зал ему аплодировал. Нефф, поднявшись на сцену, пожал и поцеловал руку ведущей, что-то ей сказал, подошел к микрофону и проговорил:

– Я никакой не знаменитый. Я любитель игры на саксофоне. Это мой любимый музыкальный инструмент. Выступаю иногда на сцене, в ресторанах, различных джас-бандах. Хочу вам исполнить вещь настоящего знаменитого музыканта Стюарта Макдональда для саксофона. Называется она «The Nearness Of You». Переводится на русский как «Близость тебя», или, – он подумал, – «Рядом с тобой», «Близость Вас».

Его исполнение было отмечено бурными, продолжительными аплодисментами. Он это понял, как требование зала исполнить что-нибудь еще. Для убедительности он посовещался с ведущей, подошел к микрофону и предложил:

ЭР03246

– Если хотите, то послушайте в моем исполнении еще одну вещь, это – «Moon River», по-русски – «Река луна», лучше – «Лунная река».

Зрители после исполнения им «Реки луны» искренне аплодировали. Нефф был на вершине блаженства.

– Не ожидал. Я рад. Спасибо, – сказал он в микрофон. – В этот осенний день наша делегация с грустью покидает вас. Я хочу еще исполнить, если разрешите, блюз знаменитого французского композитора и музыканта Мишеля Лагранжа, написанный для саксофона. Называется – «Осенняя грусть».

В зале эти слова встретили аплодисментами.

Он приступил к исполнению музыкального произведения, вырисовывая саксофоном фигуры, как бы помогающие исполнителю извлекать нужные звуки. На сцену поднялся студент и на рояле начал тихо аккомпанировать. Перед арьерсценой опустился экран и на него проектировались импровизированные под музыку самые красивые места планеты: Розовое озеро Сенегала, вулкан Эребус Антарктиды, поля травяной сакуры Японии, китайская река Ляохэ с берегами из красных водорослей, озеро Натрон в Танзании, лавандовые поля Франции, несколько экзотических видов из США – каньон Антилопы, озеро Утренней Славы, гейзер Флай, Долина монументов, и другие. Номер получился впечатляющим. Студенты его встретили стоя и бурными аплодисментами.

Нефф подозвал студента, который аккомпанировал ему на рояле, и, что-то спросив у него, объявил:

– Помогал мне Александр Лайко. Аплодисменты ему тоже.

Ведущие, студент и студентка, из зала поднялись на сцену. Девушка вручила ему букет роз, а юноша подарил сувенир – будильник, вмонтированный в корпус модели паровоза. Нефф взял паровоз в руки, и тут сразу же сработал будильник. Паровоз начал издавать гудки и имитировать звуки выходящего из трубы пара. Нефф от неожиданности чуть было не выронил подарок, и, растерявшись, не знал, что с ним делать. Студент помог ему, нажал кнопку и выключил будильник. Нефф подошел к микрофону:

– От имени нашей делегации я благодарю вас за теплый душевный прием. Мы даем высокую оценку вашим талантам. Вы все делали на сцене как настоящие артисты. Уезжая домой, я возьму с собой тепло ваших сердец, и большую надежду на искреннюю дружбу студенческой молодежи наших стран и наших талантливых народов. Спасибо.

Это было последнее посещение Чарльзом Неффом Дальневосточного государственного университета путей сообщения. По возвращении на Аляску его сменит на посту директора АРЦ другой человек.

Помнит ли он сейчас, спустя почти четверть века, теплоту сердец тех российских студентов, с которыми ему приходилось общаться? Интерес слушателей предпринимательских курсов, для которых он пытался нести знания основ «американского капитализма»? Теплоту научно-педагогической общественности российских вузов, которая искренне откликнулась на академическое сотрудничество и дружбу со своими коллегами из университета штата Аляска в

ЭР03246

Анкоридже? Достаточно ли этой теплоты простых людей, представителей науки и образования, чтобы развеять холод отношений между нашими народами? И искренне ли он верил в то, чему служил?

Сейчас Чарзль Нефф живет в Сиэтле и, как говорят, пишет романы и играет на своей трубе в местном джаз-банде. Директором АРЦ был назначен его заместитель Расс Хоуэлл (Russell Howell).

Я познакомился с Рассом, когда он еще был заместителем директора АРЦ, во время посещения университета Аляски в Анкоридже с целью подписания договора об академических обменах и утверждения совместной российско-американской образовательной программы по бизнес администрированию. В то время в его обязанности входила работа по расширению и развитию бизнес структур на российском Дальнем Востоке, в том числе продвижению образовательных программ малого и среднего предпринимательства, организации совместных российско-американских предприятий. Я увидел в нем эрудированного, общительного человека, хорошо говорящего по-русски, и также хорошо осведомленного о российской действительности. Но не нашел в нем бывшего военного человека.

Расс Хоуэлл – выпускник военной академии Вест-Пойнта, одной из крупнейшей в США (даже в мире). После ее окончания, получив степень бакалавра и воинское звание младшего лейтенанта, служил в армии, в том числе в составе оккупационных войск США на территории Западной Германии. Находясь на службе в армии, продолжал изучать Россию и по русской тематике получил степень магистра. После возвращения на Аляску продолжал служить в армии. Демобилизовался в чине подполковника. К этому времени при университете штата Аляска в Анкоридже создается Американо-Российский центр. Он назначается заместителем директора. Кроме русского языка, хорошо владеет немецким.

Будучи директором АРЦ, он дважды посещал свой филиал в Хабаровске. Неоднократно мы встречались с ним и в Анкоридже, решая вопросы функционирования РАУНЦ, одним из учредителей которого был ДВГУПС.

Был я у него в гостях. Жил он в двухэтажном особнячке живописного Игл-Ривера, территориально принадлежащего к боро (пригороду) Анкориджа. Как он объяснил, дом стоимостью четверть миллиона долларов принадлежал не ему, а банку, которому он платил за аренду ежемесячно пятьсот долларов, восемь процентов своей месячной зарплаты. Через пятьдесят лет, говорит, когда рассчитается с банком, дом может стать его собственностью.

Встречала и угощала нас миловидная, приветливая хозяйка. Познакомил он и со своими детьми: симпатичной дочерью – девушкой с веснушками, которые редкими крапинками украшали ее нос, и высоким юношей – сыном, который был постарше сестры, с копной рыжеватых, как у отца, волос на голове. Дети – студенты университета. Расс говорил, что после школы дети должны сами зарабатывать на свою жизнь. Поэтому, чтобы оплачивать учебу в университете, они в свободное от занятий время работают: сын на улице продает футболки с популярными у молодежи изображениями, а дочь работает в студенческом кампусе. Когда они испытывают финансовые затруднения, он им выдает кре-

ДВГУПС

ЭР03246

дит, как правило, беспроцентный. Таким образом, с первого дня самостоятельной после школы жизни он приучает их к предпринимательской деятельности. И так делается в большинстве американских семей.

В начале двухтысячных годов усилился контроль работы дальневосточных российско-американских образовательных бизнес центров со стороны федеральных органов власти. В то же время и Расс Хоуэлл начал испытывать финансовые затруднения. Очевидно, власти США и другие инвесторы перестали ощущать особую пользу от попыток перенести на русскую землю американский опыт малого и среднего предпринимательства. Он начал постепенно переводить РАУНЦ на самоокупаемость.

Здесь я позволю себе сделать некоторое отступление от повествования. Малый и средний бизнес на российском Дальнем Востоке, как и во всей России, не стал локомотивом развития. Он бы мог успешно развиваться и без помощи американских учителей-предпринимателей, если бы не фискальная политика властей, непомерные налоги на бизнес, гнет монополий и олигополии. Я это понял изнутри, когда после ухода из университета на пенсию, спустя год после закрытия РАУНЦ, поработал несколько лет в одной из крупных акционерных компаний в области потребительского рынка в должности советника Генерального директора по аналитическим вопросам. Я увидел, что в цене товаров и услуг только около двадцати процентов составляют затраты на производство и развитие. Остальное – платежи по налогам и различного рода сборам. И это не считая взяток чиновникам и силовикам, чтобы как-то продвигать начатое дело.

Повышение эффективности бизнеса сдерживается в силу условий, когда цены на товары и услуги растут, покупательная способность людей падает, доходы предпринимателей, порой, не оправдывают вложенных в бизнес средств. Я понял, что бизнес испытывает трудности в связи с большой налоговой нагрузкой, высокими ставками страховых взносов, арендных и выкупных платежей на землю, налогов на имущество, непомерным ростом цен на топливно-энергетические ресурсы. Он постоянно вынужден находиться под жестким прессом фискальной политики государства, преодолевать препятствия, чинимые силовыми структурами, чиновниками, другими контролирующими органами, испытывать давление государственных монополий и олигополии. Это приводит к вынужденному росту потребительских цен на товары и платные услуги, падению покупательского спроса, разбалансированности потребительского рынка и, как следствие, снижению рентабельности бизнеса. Продукция частного предпринимательства в регионе становится неконкурентоспособной с товарами и услугами иностранного бизнеса, того же Китая, или Южной Кореи, других государств.

В этих условиях, как ни учи предпринимательству, особого результата не получится

Что же ожидает человека, открывающего новое дело, по-иностранному – бизнеса? Это – рост издержек, компенсирующими мерами которого наверняка должен быть рост цен на товары и услуги, за ним – снижение спроса, убыточ-

ДВГГБ

ЭР03246

ность и свертывание производства, либо банкротство. Все названное может привести и к усилению социальной напряженности в обществе.

Чтобы как-то отреагировать на проблемы развития малого и среднего предпринимательства я написал целый ряд статей в открытой печати, таких как: «Почему малый и средний бизнес слабо развиваются?», «Всегда ли оправдано снижение доли государства в экономике?», «Проблемы и барьеры в развитии бизнеса», «Еще раз о проблемах малого и среднего предпринимательства», и другие. Для НКО «Союз в защиту Дальневосточного предпринимательства в торговле и промышленности» я подготовил несколько аналитических докладов. Но в предпринимательстве успех дела зависит не только от внешних факторов, и я написал книгу «Слагаемые успешного бизнеса». В ней я попытался на основе аналитического материала сформулировать предложения по повышению эффективности ведения бизнеса.

Во второй приезд в Хабаровск, когда Хоуэлл планировал обсудить вопросы и принять решения по ориентации работы РАУНЦ на самоокупаемость, в аэропорту с ним случился казус. Встречавшая его Тамара Силукова, директор центра с российской стороны, сменившая на этом посту Виктора Большакова, сообщила мне, что на рейсовом самолете, прибывшем поздно вечером из штатов, Расса не было. Оказывается, по прибытию в аэропорт он был арестован. В университете он появился только утром и в подавленном состоянии. Он сообщил мне, что его задержала в аэропорту пограничная служба, так как у него были какие-то непорядки с визой. Зная вкратце из его же уст его биографию, я догадывался, какие у него были «непорядки с визой». В дальнейшем ему запретили въезд в Россию. Через некоторое время вынуждена была покинуть Россию и директор центра с американской стороны Ненси Уард. Она мне объяснила, что в качестве причины ее выдворения являются тоже непорядки с визой. Такая же участь постигла американского представителя во Владивостоке Эндрю Кроу и некоторых других. В российском консульстве в Сиэтле на наши приглашения отдельным американским сотрудникам АРЦ, работавшим в российских бизнес центрах, так же объясняли о возникающих «сложностях» при оформлении многократных виз. Об истинной же причине я догадывался: все отказники были связаны со спецслужбами США.

И как же после этого считать, каковы были истинные цели властей США создать сеть российско-американских учебно-научных центров (РАУНЦ) на Дальнем Востоке и их головного офиса АРЦ в университете штата Аляска в Анкоридже? Действительно ли эти цели были благородными побуждениями американцев и служили становлению малого и среднего предпринимательства как локомотива развития и процветания Дальнего Востока новой свободной России? Резонно поставить и такой вопрос: способствовали ли они интенсивному таянию льда отношений между американским штатом Аляска, бывшим когда-то российской территорией, и Дальним Востоком России после проявления истинных причин «дружественных побуждений»?

ЭР03246

***

Став «персоной нон грата», Расс Хоуэлл теперь не мог полноценно решать вопросы перевода работы управляемых им российских бизнес центров на самоокупаемость. Многие организационные и хозяйственные дела надо было решать по месту расположения центров и, к тому же, с российскими соучредителями. С этой целью в Хабаровск прибывает человек, временно уполномоченный решать поставленные вопросы, некто Томас Кейс (Thomas Case), декан колледжа бизнеса и государственной политики университета штата Аляска в Анкоридже.

Он интересовал ректорат ДВГУПС не столько как исполняющий обязанности директора АРЦ, сколько как декан колледжа, в котором учились две группы очередного набора студентов университета по российско-американской образовательной программе бизнес администрирования.

Кейс был отставным генерал-лейтенантом, бывшим командующим военно-воздушными силами США на Аляске. Он был образованным человеком не только в военном деле. В военно-воздушной академии он получил степень бакалавра, а в Южно-Калифорнийском университете – степень магистра наук в области системного менеджмента. После объединения Школы бизнеса (School of Business) и Школы общественных связей (School of Public Affairs) УАА, он был назначен деканом уже новой структурной образовательной единицы – Колледжа бизнеса и государственной (общественной) политики (College of Business and Public Policy, английская аббревиатура – CBPP). Шесть лет он прослужил в этой должности, создав в университете фундаментальную кафедру экономики Расмусона, объединив выдающихся ученых-экономистов, и при ней – экспериментальную экономическую лабораторию. В 2011 г. он был избран канцлером университета штата Аляска в Анкоридже, исполняя одновременно должность главного исполнительного директора государственной воздушно-космической корпорации Аляски. В должности канцлера он прослужил до 2017 г.

Томасу Кейсу в ректорате ДВГУПС был оказан теплый прием. Подготовлена программа его двухдневного пребывания в университете. Официальная часть программы включала переговоры об итогах десяти лет совместной работы и дальнейшей деятельности РАУНЦ, о развитии академического сотрудничества в рамках действующего договора между университетами, и встреча с профессорско-преподавательским составом. Неофициальная – экскурсия по Хабаровску, прогулка на катере по акватории Амура, посещение фитнес центра университета.

На переговорах Кейс заявил, что спецслужбы России признали нежелательным присутствие ряда американских сотрудников АРЦ на территории Дальнего Востока. Возникли затруднения в управлении и финансировании образовательных курсов. Поэтому один из выходов существования РАУНЦ в Хабаровске – перевод его работы на полную самоокупаемость. Американская сторона будет вынуждена снять с себя обязанность в его финансировании. Тогда ректор университета В.Г. Григоренко, поблагодарив американскую сторону в плодотворном со-

ЭР03246

трудничестве на площадках российско-американского бизнес центра, предложил расторгнуть договор об его учреждении, так как ту работу, которую проводил центр, вполне может теперь осуществлять институт повышения квалификации университета. Кейс, вероятно, таких полномочий не имел. Поэтому в результате переговоров договорились: центром будет руководить один человек – директор с российской стороны с сохранением заработной платы; должность директора с американской стороны упраздняется (прошло уже около года, как выполнявшая его обязанности Нэнси Уард была признана персоной нон грата). Американская сторона пока будет финансировать расходы на содержание директора, секретаря-методиста, технических средств, находящихся на балансе центра.



Через год американская сторона, не находя больше оснований в «экспорте американского капитализма» в Хабаровске, окончательно прекратит финансовую поддержку Российско-американского учебно-научного центра, договор о его создании будет расторгнут, и он прекратит свое существование.

Что касается реализации российско-американской образовательной программы, то стороны отметили успешное ее продвижение и договорились всесторонне поддерживать и развивать ее в рамках ранее подписанного соглашения между ДВГУПС и УАА.

К этому времени в ДВГУПС уже было построено и сдано в эксплуатацию общежитие № 6 улучшенной планировки, которое отвечало необходимым требованиям проживания в нем аспирантов и иностранных студентов. Ректор Григоренко еще раз напомнил американской стороне, что подписанное соглашение между университетами не исключает зеркальных толкований пунктов академического сотрудничества, и ДВГУПС готов принять американских студентов на обучение на таких же условиях, на каких учатся российские студенты в УАА. Кейс, не высказывая возражений, обещал передать предложение канцлеру УАА.

На встрече с представителями профессорско-преподавательского состава университета, организованной ректоратом после завершения переговоров, Кейс открыто выступил в поддержку развития академических связей между университетами и, как он выразился, между равнозначными колледжами. В ДВГУПС это был институт экономики, в UAA – возглавляемый им СВРР (аббревиатура английская).

Он ответил на многочисленные вопросы слушателей, в том числе и на те, которые были связаны с его службой в армии США в должности командующего ВВС на Аляске. Кейс назвал фейком заявление правительства Советского Союза, что полет корейского «Боинга» с пассажирами, который был сбит в акватории острова Сахалин советским летчиком, был запланированным США провокационным актом. Отвечая на вопрос, сказал, что как военный летчик, он никогда бы этого не сделал против гражданского самолета с мирными пассажирами. Воздушно-космическая корпорация, в работе которой он принимает уча-

ЭР03246

стие, занимается, в основном, мирными делами, связанными с космосом. Поделился рядом событий в воздухе над северной частью Тихого океана в то время, когда он сам был летчиком.



– Простые люди, – говорил он, – не имеют взаимной вражды. Это удел высоких политиков. Американские летчики, патрулируя у границ, без злобных намерений в воздухе из кабин своих самолетов приветствуют российских, и те отвечают им тем же. Я это делал сам, это делали мои подчиненные. Особенно дружелюбны мы были в период разрядки. Это конец восьмидесятых годов и все десять лет девяностых. Сейчас вижу, что в первом пятилетии нового столетия отношения наших государств снова стали ухудшаться.

И он сделал смелое предложение:

– Мы не должны поддаваться новому напряжению между нашими странами. И если Берингов пролив становится снова границей холодного недоверия между нашими правительствами, то теплые доверительные отношения между нашими университетами, между Аляской и Дальним Востоком, будут действовать, пусть и немного, но в противовес этому холоду. Я предлагаю и дальше развивать академическое и научное сотрудничество между колледжами, между Дальневосточным транспортным университетом и университетом Аляски. А как бывший летчик, вижу, что у Дальнего Востока и Аляски много общего не только в экономике, бизнес администрировании, но и в логистике пассажирских перевозок авиацией. Мы можем найти общие точки соприкосновения в подготовке специалистов для малой авиации. Например, в подготовке летчиков и менеджеров по организации авиационных перевозок. У нас в университете есть такие ассоциированные прикладные науки (Associate of Appliet Science) по малой авиации как авиационная администрация (Aviation Administration) и технологии авиационного обслуживания (Aviation Maintcenace Technology). Мы можем помочь вам их учить. Мы можем говорить по этому вопросу с мистером Леоном Нагорным (он имел в виду начальника Дальневосточного управления гражданской авиации Нагорного Леонида Васильевича). Он отличный и смелый летчик. Мы найдем с ним общий язык, и на базе вашего университета будем продвигать ассоциированные прикладные науки по малой авиации на Дальнем Востоке России.

Неизвестно, экспромтом пришла Кейсу мысль о сотрудничестве в области малой авиации, или это была заготовка. Ведь экспансия образовательная на Сахалине переросла в экономическую. Участие в разработке и добыче нефтегазовых месторождений на сахалинском шельфе приносит американцам большие

ДВГНБ

ЭР03246

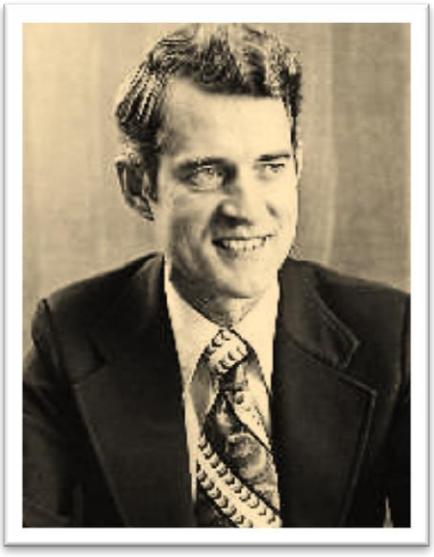
барыши. Учеба двух групп студентов ДВГУПС по российско-американской программе давала университету штата Аляска в Анкоридже полмиллиона долларов в год. Такую же сумму могло бы давать ежегодно обучение в УАА двадцати специалистов в области авиации.

А что же дает Дальневосточному транспортному университету академическое сотрудничество с американским университетом? Пока, пожалуй, международный опыт образования. Опыт в академическом предпринимательстве, в достижении конкурентоспособности. А с экономической точки зрения – опыт извлечения доходов от экспорта образовательных услуг. Вот ведь американские университеты много зарабатывают на экспорте образования, и практически они не идут на его импорт. За рубежом американцы почти не учатся, а в американских университетах обучаются сотни тысяч иностранных студентов, принося американской экономике миллиарды долларов.

***

Набираться опыта интеграции в международное академическое сообщество Дальневосточный государственный университет путей сообщения начинал с американского университета штата Аляска в Анкоридже (University of Alaska Anchorage). Русская транскрипция УАА, английская – UAA. Он является одним из трех высших учебных заведений, входящих в так называемую систему вузов в штате, называемую «Университет Аляски» УА (University of Alaska, UA).

УА основан в 1917 г. в городе Фербенкс (Fairbanks) и был единственным университетом на территории Аляски (с так называемой «наземной, морской и космической грантовой системой высшего образования»). С годами он разросся и, спустя семьдесят лет, то есть к середине восьмидесятых годов прошлого столетия, университет Аляски представлял уже распределенную на территории всего штата систему из полутора десятков отдельных аккредитованных учебных заведений.



Назначенный к этому сроку президент УА Дональд О'Дауд (Donald O'Dowd) провел институциональную реформу, в результате которой система университетов Аляски приобрела новую, сохранившуюся по сей день, архитектуру.

Ныне университет Аляски УА – это офис в Фербенсе, где работает администрация по управлению системой университетов на территории штата во главе с президентом. Университет Аляски имеет единственный в арктическом регионе суперкомпьютер Cray. Здесь находится Центр высокопроизводительных вычислений арктического региона (Arctic Region Supercomputing Center, ARSC), а также школа рыболовства и океанических наук (School of Fisheries and Ocean Sciences),

ДВГУПС

ЭР03246

проводящая научно-исследовательские работы на всем протяжении Аляски и Северного Ледовитого океана. Университет Аляски известен также исследованиями в таких областях как геология, атмосферные науки, биология дикой природы и других.

В архитектуре системы «Университеты Аляски», которую создал Дональд О'Дауд, стоит три университета с общим количеством студентов около тридцати тысяч. Один из университетов находится в Фербенксе (University of Alaska Fairbanks, UAF), он действует на базе учебного заведения, основанного еще сто лет назад. Второй университет – Юго-Восточный (University of Alaska Southeast, UAS), находится в столице штата Джуна (Juna). И третий, самый крупный по числу студентов (более двадцати тысяч человек), расположен в Анкоридже (University of Alaska Anchorage, UAA).

Три университета системы UA (UAA, UAF и UAS) являются отдельно аккредитованными учреждениями с обширными кампусами и распределенными по всей территории штата Аляска учебными центрами (филиалами). Формы обучения – очная и заочная (так называемая форма неполного рабочего дня). В университетах реализуется свыше пятисот образовательных программ различного уровня: бакалавриата с присуждением степеней бакалавра (Undergraduate Degrees Programm), магистратуры с присуждением степеней магистра (Graduate Degrees Programm), последипломного (аспирантура) с присуждением степеней доктора (Postgraduate Degrees Programm). В названном числе образовательных программ университетов есть дополнительное образование: так называемые квалификационные программы (Degree Programms) ассоциированных прикладных наук (Associate of Applied Science), в том числе программы квалифицированных рабочих профессий (WorldSkills) с выдачей соответствующих сертификатов или удостоверений.

Подавляющее число образовательных программ имеет электронное методическое обеспечение для дистанционного образования. Что характерно: авторские электронные курсы являются обязательным атрибутом при конкурсном отборе на преподавательскую работу.

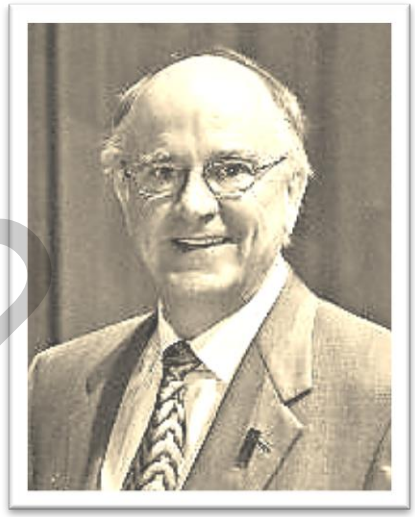
Университет штата Аляска в Анкоридже по целому ряду параметров подходил академии путей сообщения с точки зрения академической интеграции. Поэтому в переговорах с американской делегацией, возглавляемой Чарльзом Неффом, об учреждении российско-американского центра в Хабаровске, мною, в частности, был предложен проект российско-американской образовательной программы двойных дипломов и двух языков, интегрирующей два аккредитованных направления подготовки: американское – по бизнес администрированию и российское – по менеджменту. Причем, «двуязычная» и «двухдипломная» программа предполагала обучение два года в одной стране и два года – в другой. Американская сторона обещала доложить об этом предложении Эдварду Ли Горсучу. Он уже к этому времени занимал должность канцлера университета штата Аляска в Анкоридже»

Кто такой канцлер (**Chancellor)**? Должность канцлера является ключевой в университетах США. Как пишется в должностной инструкции, «Канцлер является главным исполнительным директором университета и отвечает за все ас-

ЭР03246

пекты администрирования. В УАА он назначается президентом Университета Аляски УА по предложению совета регентов (попечителей). У канцлера такие же права и функции, как у ректора высшего учебного заведения в России.

Эдвард Ли Горсуч (Edward Lee Gorsuch) стал канцлером УАА в 1994 г. и прослужил на этой должности десять лет. До назначения канцлером он занимал должность декана Школы общественных дел (School of Publik Affairs), по аналогии с российским вузом – факультет государственного и муниципального управления. В 2004 г. эта школа была объединена со школой бизнеса. Объединенное образовательное подразделение получило статус колледжа (College of Business and Public Policy), деканом которого стал уже известный нам Томас Кейс.



Горсуч получил степень бакалавра и затем магистра в Университете штата Миссури в Колумбии. Возглавляя длительное время (12 лет) институт социально-экономических исследований университета Аляски, он занимался наряду с другими проблемами и тематикой, связанной с изучением Российской Федерации и исследованиями в области экономики и социальной сферы ее восточных территорий. Поэтому, работая уже деканом Школы политики, а затем канцлером УАА, Горсуч был частным (внештатным) советником американских органов власти по вопросам государственного устройства России, органов управления ее субъектов, государственной и экономической политики Российской Федерации на ее восточных территориях. Будучи канцлером УАА, он по поручению президента США Б. Клинтона исполнял обязанности председателя государственной комиссии по арктическим исследованиям. Очевидно, научный интерес к российской действительности послужил дополнительным катализатором его встречных шагов к нашим предложениям по академическому сотрудничеству.

Я познакомился с Горсучем в 1995 г., когда по поручению ректора Григоренко прибыл на Аляску для заключения договора об академическом сотрудничестве и утверждения совместной российско-американской образовательной программы. (Виктор Григорьевич по непонятным мне причинам редко подписывал документы об академическом сотрудничестве с зарубежными вузами, поручая это делать первому проректору).

В договоре были пункты по разработке и реализации совместных образовательных программ, методических и научных проблем взаимопроникновения в содержание читаемых курсов учебных дисциплин, культурного сотрудничества, содействия продвижению программ, проводимых по линии Американо-Российского Центра.

Офис канцлера УАА находился в отдельном здании. В этом же здании работали вице-канцлеры, бухгалтерия. Скромный кабинет Горсуча имел площадь всего квадратов двадцать. В помещении – ничего лишнего: небольшой стол с компьютером, приставной столик с двумя креслами, книжный шкаф. Приемная комната, в

ДВГГУ

ЭР03246

которой он встречал нашу делегацию, и которая служила для переговоров, была в два раза больше его кабинета. В ней стоял низкий широкий стол, светло-коричневый кожаный диван и несколько кресел такого же цвета. На всех стенах висели картины, изображающие виды зимней природы Аляски. Из приемной вела дверь еще в одну комнату, где, очевидно, находилась секретарша. Во время переговоров она приносила шефу какие-то бумаги, а гостям – чай.

Наша делегация состояла из трех человек: со мной были профессор Шишмаков Владимир Трофимович, заведующий кафедрой «Менеджмент» ДВГАПС, куратор подготовленной для утверждения российско-американской образовательной программы, и Большаков Виктор Сергеевич, директор РАУНЦ в Хабаровске с российской стороны. Он же выполнял функции переводчика. Сопровождали нашу делегацию два человека: Чарльз Нефф, руководитель АРЦ, и Сурeч Шривастава (Surech Srivastava), профессор бизнес администрирования, заведующий кафедрой в Школе бизнеса УАА.

Чарльз Нефф был с нами потому, что его Центр, кроме организации научно-методических семинаров по развитию малого и среднего бизнеса на Дальнем Востоке, курировал и помогал продвижению российско-американской образовательной программы по бизнес администрированию.

Когда мы все ехали в микроавтобусе на встречу с канцлером, я спросил у Суреча:

– Почему офис канцлера находится в отдельном здании? Это ведь создает определенные неудобства в управлении подразделениями университета и во взаимодействии руководителей кафедр, школ и колледжей с руководством вуза. Кроме того, создаются определенные сложности в технологии продвижения оперативных документов.

Он ответил:

– Пусть это будут трудности для канцлера и его заместителей. Для нас же это не имеет значения. Наоборот, они не мешают нам работать, и мы меньше подвержены административному давлению. Я, например, избираясь на должность по конкурсу, представил свою программу и свой авторский курс преподавания. Они получили одобрение и признание. Я получил право самостоятельного принятия решений по методике преподавания. Зачем надо мной будет какой-то контроль со стороны канцлера? Основной контроль – студенты. Если они не будут записываться ко мне на курсы, то я как преподаватель им не нужен. Я должен буду уйти. А что касается документооборота, то он в университете электронный. У нас курьеров нет.

Действительно, когда я посетил офис Школы бизнеса (по-нашему деканат) и попросил показать личное дело или карточку студента, их в бумажном виде не было. Мне отпечатали карточку студента, но в ней не было фамилии и других личных данных. Они не являются предметом общего доступа. Успеваемость студентов также не разглашается, чтобы не было сравнения. Тем более, – никакого рейтинга успеваемости. Там считают, что это может быть предметом унижения и насмешек, другими словами, нарушением прав студента.

ЭР03246



Подписание договора о сотрудничестве: слева–направо – *Ли Горсуч, Хайден Грин, Суреч Шривастава, Чарльз Нефф, Иван Нилов*

Горсуч, выйдя из своего кабинета, приветствовал российскую делегацию в приемной. Он был среднего роста, подтянутый, в строгом сером костюме с расстегнутым пиджаком. Ему было около пятидесяти, но большая залысина и седые волосы, нависшие на крупные уши, простые очки, плотно прилегающие к глазам под нависшими бровями, несколько старили его. На его открытом лице всегда была легкая улыбка; она, похоже, никогда не сходила с его облика и была совсем неуместна при его непонятной сдержанности в наших взаимоотношениях. В переговорах отличался сугубо американской простотой в обращении, хотя был официален и немногословен. Чувствовалось, что он был знаток нашей страны, но, тем не менее, с пристрастием интересовался нашей академией, технологией и уровнями образования в ней, перечнем и содержанием образовательных программ.

Соглашение об академическом сотрудничестве вузов, текст которого подготовили мы с Неффом еще в Хабаровске, канцлер подписал практически без замечаний, отделавшись шуткой:

– В нашем сотрудничестве надо делать так, чтобы – как это говорят у русских – сближение не закончилось разводом.

Большаков, переводя это, в принципе несложное, выражение на русский язык, как-то запутался, а потом заключил:

– В общем, чтобы было не так, как у русских говорят: «дать дала, а замуж не пошла».

Горсуч его поправил:

– Я хочу, чтобы начало наших отношений имело продолжение (the beginning of our relationship was continued).

Он дважды повторил эту фразу на английском языке. Но я догадался, что он неплохо понимает по-русски. Понял это и Большаков, после чего старался не допускать вольных переводов.

ЭР03246

Следующим вопросом для обсуждения у канцлера была совместная образовательная программа по бизнес администрированию.

Почему в ректорате ДВГАПС выбрали именно эту программу?

Направленность программы определялась тем, что в бывшем СССР, а теперь в России, подготовка специалистов в области естественных наук и инженерии была на высоком мировом уровне в ущерб экономико-управленческой подготовке. В то время как в США в этой области был большой опыт. Помог в выборе этой программы Чарльз Нефф.

При обсуждении второго вопроса «Об утверждении российско-американской образовательной программы» докладывал Суреч Шривастава. Перед совещанием у канцлера мы почти целый день потратили на согласование программы, сначала на кафедре у Шриваставы, а затем у декана Школы бизнеса Хайдена Грина (Hayden Green).



Чарльз Нефф, Хайден Грин, Иван Нилов
за обсуждением программы РАОП

Конечно, канцлеру докладывали о предложении ректората ДВГАПС о программе как основы академического сотрудничества с УАА. Это сделали Чарльз Нефф и Хайден Грин. И, тем не менее, Горсуч много задавал вопросов и по содержанию программы и технологии ее реализации

Отдельно обсуждался вопрос о стоимости обучения российских студентов в УАА. Калькуляция стоимости сложная. Она учитывала количество кредитов (объем часов) и стоимость одного кредита, уровень обучения (на каком курсе студент учится), специализацию, сложность и др. Отдельно рассчитывались расходы на проживание, питание, страхование, досуг и тому подобное. Но самое главное – цены значительно разнились в зависимости от того, является ли студент резидентом Аляски или нерезидентом. К примеру, для жителя Аляски кредитный час второго (верхнего) уровня бакалавриата будет стоить $75, для нерезидента – $225.

ЭР03246

Чарльз Нефф еще в Хабаровске говорил, что можно будет договориться о стоимости обучения в УАА для студентов РАОП как резидентов Аляски, если будет предварительно подписан договор об академическом, побратимском, как он выразился, сотрудничестве между вузами. Теперь такой договор был подписан. Горсуч утвердил и образовательную программу. С нашей стороны она тоже была утверждена. Канцлер заверил российскую сторону, что до того, как подойдет срок приезда российских студентов в УАА на заключительный этап обучения, президентом УА и советом регентов будет принято решение, чтобы студенты Дальневосточного транспортного вуза учились как резиденты Аляски. Это значит, что стоимость обучения студентов ДВГАПС в университете штата Аляска в Анкоридже будет в полтора-два раза дешевле, то есть такой же, как и для резидентов (жителей Аляски).

Что же представляет собой только что утвержденная совместная программа обучения, и на которую теперь можно объявлять прием студентов? Полное ее наименование – «Российско-американская образовательная программа», сокращенно РАОП. В вузе ее просто называли РАП. По-английски – «Russian-American Educational Program». Английская транскрипция – RAEP.

Она – «двухдипломная» и «двуязычная». Кафедра «Менеджмент» ДВГАПС под руководством профессора Шишмакова Владимира Трофимовича и кафедра «Бизнес администрирования» УАА под руководством профессора Суреча Шриваставы скрупулезно поработали, чтобы эта программа по набору учебных курсов и их содержанию соответствовала образовательным стандартам: российскому – по направлению «Менеджмент» и американскому по «Бизнес администрированию». Ответственность университетов по заключенному соглашению лежала в пределах подготовки на степень бакалавра. После итоговой аттестации студенту присваивается российская квалификация бакалавра по направлению «Менеджмент» и американская квалификация бакалавра по бизнес администрированию (Bachelor of Business Administration, BBA), и выпускнику выдается два диплома: российский и американский.

Дальнейшая траектория образования не входит в зону совместной ответственности вузов. Обладатель диплома бакалавра теперь будет сам волен в продолжение своего образования. Он может его продолжить в США, в УАА или другом университете, на степень магистра бизнес администрирования (Master of Business Administration, MBA), или в России, в ДВГАПС или другом вузе, на дипломированного специалиста с годичным сроком обучения или магистра (нормативный срок обучения два года) по менеджменту.

Срок обучения на бакалавра определен программой в четыре года. Первые два года студенты учатся в ДВГАПС с усиленным изучением английского языка. Поэтому в перечень вступительных экзаменов абитуриентов на РАОП приемная комиссия включила английский язык. Российские преподаватели по экономико-управленческим дисциплинам, работающие со студентами в рамках программы, должны иметь сертификат УАА. С этой целью они проходят стажировку в УАА, либо в мастер-классах, проводимых по линии АРЦ. По некоторым дисциплинам

ЭР03246

читать лекции в ДВГАПС командируются преподаватели УАА. Они проводят занятия со студентами на английском языке. По истечении двух курсов, перед отъездом на обучение в США, студенты должны будут сдать TOEFL – стандартизованный тест на знание английского языка как иностранного.

Два заключительных года бакалавриата (верхний уровень, Upper-Division) студенты проходят в УАА. Преподавание ведется на английском языке. Программой ВВА предусмотрены основные четыре специализации (Major areas): экономика, финансы, менеджмент, маркетинг.

В целом российско-американская программа насыщена, в области экономико-управленческой подготовки имеет широкий профиль. Она заинтересовала не только большой круг молодежи, желающей получить высшее образование, тем более за рубежом, в области экономики и управления, ставшей престижной в девяностые годы. Программой заинтересовались и представители органов власти и предприятий. Сдерживающим фактором была стоимость обучения: в ДВГАПС – около двух тысяч долларов США в год, в УАА – около десяти тысяч. И, тем не менее, на пятьдесят мест в первый год конкурс составил свыше пяти человек на одно место.

С американской стороны куратором-руководителем совместной российско-американской образовательной программы был назначен Суреч Шривастава. Индус по национальности, он окончил университет Калгари (University of Calgary), широко известный в мире один из крупнейших и престижных вузов Канады. Там же он получил степени магистра наук и магистра бизнес администрирования. Степень доктора философии (PhD) получил в Мерилендском университете (Universty of Maryland), тоже в престижном и известном государственном университете США.

Будучи руководителем кафедры в Школе бизнеса УАА, он с интересом и должной ответственностью взялся за реализацию программы и, в то же время, переживал за общий итог ее исполнения. Он понимал, что успех исполнения соглашения между университетами об академическом сотрудничестве во многом теперь зависит от него лично и повлияет на имидж возглавляемой им кафедры, Школы бизнеса, и в целом университета. Поэтому для него было не безразлично, как будут подготовлены студенты в российском вузе. Он настаивал, чтобы обучение их на российской стороне было под контролем Школы бизнеса, чтобы отдельные, наиболее сложные на его взгляд курсы, читались американскими преподавателями, чтобы российские преподаватели, ведущие в этих группах занятия, имели сертификат доверия УАА и прошли в нем стажировку.

По предложению Шриваставы было предусмотрено обучение совместной программе двух групп российских студентов общей численностью до пятидесяти человек. Это число являлось оптимальным как для ДВГАПС, так и для УАА.

Поскольку государственного плана и финансирования из федерального бюджета по данному направлению не было, то оплачивалось обучение работодателями или самими студентами. Правительство Хабаровского края выделило на обучение пятнадцать грантов, еще пять грантов на конкурс выставила мэрия

ЭР03246

краевого центра. Десять стипендиатов взяли Дальневосточная и Забайкальская железные дороги, а также правительство Республики Саха (Якутия). Двадцать студентов решили сами оплачивать свое обучение. План приема на российско-американскую программу, предусмотренный договором, был выполнен при относительно высоком конкурсе.

Нужно отдать должное американской стороне в том, что она все-таки установила плату за обучение в своем университете российским студентам, принятым на эту программу, как резидентам штата Аляска. Это значит, что для студентов, окончивших два курса бакалаврской программы в России, дальнейшее обучение в Америке обходилось им в год почти на три с лишним тысячи долларов дешевле.

Американская сторона, решая подписать договор, вероятно, отнеслась с некоторым недоверием к качеству школьного образования в России и подготовки специалистов в академии. Она настояла, чтобы в условия договора были внесены предложения Шриваставы по стажировке российских преподавателей по экономико-управленческим курсам в университете США и последующей их сертификации. Также на этапе обучения в России было запланировано проведение отдельных занятий по английскому языку и некоторым фундаментальным дисциплинам специальности американскими преподавателями. При переводе студентов на обучение в США предусматривалась также сертификация их знаний по английскому языку.

Опасения американцев не напугали руководство академии. В ректорате были уверены, что качество российского школьного и высшего образования еще не успело деградировать в связи с распадом Советского Союза и ни в коем случае не уступало американскому. Лучшие традиции советского образования в академии старались поддерживать, а в некоторых случаях и развивать. Достаточно понять, что советская школа могла завоевать лидирующие позиции в мире только благодаря большому вниманию государства. В партийных и правительственных решениях по вопросам образования настоятельно проводилась мысль о том, что эффективное развитие общества возможно лишь при условии, что школа будет работать на опережение, на подготовку молодежи к включению в будущие виды деятельности. Методика преподавания должна быть направлена на обучение умению получать принципиально новые знания, овладение не столько суммой знаний, сколько способами их получения и умениям их применения. Как говорил французский математик и физик Ф. Пуанкаре: «Наука не сводится к сумме фактов, как здание не сводится к груде камней». Это как раз и была ориентация на инновационное образование, хотя термин «инновационное» в российской деловой терминологии того времени практически не употреблялся. Государством признавалась значимость образования для развития страны, успешного решения стоящих перед ней задач, признание своей ответственности за обеспечение высокого образовательного уровня населения. Недаром президент США Д. Эйзенхауэр сказал в свое время, видимо имея в виду успехи советской системы образования: «Наши школы сейчас важнее наших радиолокационных станций обнаружения, школы таят в себе большую силу, чем энергия атома».

ЭР03246

Сомнения руководства университета штата Аляска в Анкоридже относительно качества российского образования надо было развеять, причем не на словах, а на деле. И это было сделано. Обучаясь не территории США, наши студенты проявили лучшие знания, чем американские студенты. Наперед следует отметить, что бакалаврскую программу по бизнес администрированию подавляющее большинство из них освоили на «отлично». Три четверти выпускников первого набора остались в США на обучение магистерским программам МВА. Это был беспрецедентный случай. Большинство из них, получивших магистерские степени, были приглашены для работы в американские фирмы. В дальнейшем американцы, уверившись в качестве российского образования и способностях российских студентов к овладению знаний, их практическому применению в бизнесе, отказались от обязательной стажировки в США и сертификации преподавателей ДВГУПС. Не было обязательным и направление своих преподавателей в Россию для проведения учебных занятий. Теперь это делалось, исходя из потребностей, и только по приглашению российской стороны.

Двенадцать лет просуществовала Российско-Американская образовательная программа. Сделано восемь выпусков бакалавров по бизнес администрированию и менеджменту с общим количеством около трехсот человек.

Показало ли свою эффективность академическое сотрудничество ДВГУПС с американским университетом?

За годы сотрудничества мы ознакомились с опытом построения и организации высшего образования в стране, являющейся лидером науки и образования в мире, какой считаются Соединенные Штаты Америки. Ознакомившись с методикой преподавания в американском высшем учебном заведении, мы обнаружили там много для себя полезного. Например: строгая конкурсная система отбора на преподавательские должности, наличие большого количества авторских курсов; широкий спектр учебных предметов по выбору студента; значительное место отводится студентам на самостоятельную работу, подкрепленную электронным методическим обеспечением, позволяющим, в то же время, продвижению дистанционных форм образования в режимах офлайн и онлайн; активное применение проектно-ориентированного обучения, и другое.

Считается, что наша система образования, советская, теперь российская, пока еще не растерявшая лучших традиций, – передовая в мире. И это правильно. Это касается доступности, массовости, высокого качества образовательных программ и многих других параметров. Но в нашей высшей школе, на взгляд автора этих строк, пожалуй, присутствует один крупный недостаток: это касается методики преподавания. В ней превалирует начетничество, авторитаризм. Мы, преподаватели, стремимся передать сумму известных нам знаний, недостаточно развиваем способность самостоятельного мышления у студентов. Ведь, придя на работу, он не будет иметь у себя за плечами наставника-преподавателя. Ему самому надо будет принимать решения. В американском вузе, в методике преподавания, в построении обучающих курсов, в их методическом обеспечении, превалирует именно этот аспект – развивающее обучение. По

ЭР03246

принципу известного немецкого педагога Адольфа Дистервега: «Плохой учитель преподносит истину, хороший учит ее находить».

Российская высшая школа вступила в полосу непрерывного реформирования, направленную на повышение конкурентоспособности и международных рейтинговых позиций российских вузов. Но, как видится, одним из сдерживающих факторов является значительный разрыв между получаемыми студентами отечественных вузов знаниями и практическими навыками. В зарубежных университетах Германии, Нидерландов, США, Канады, Швеции, Соединенного Королевства, Новой Зеландии данная проблема успешно решается на основе образовательных технологий «обучения действием» в рамках проектно-ориентированного обучения, которое позволяет обеспечить обучающихся не только современными знаниями, но и профессиональными навыками, востребованными в реальной практике.

Может быть, поэтому в США больше всего Нобелевских лауреатов? Может быть, поэтому наши студенты, получив в России прекрасную фундаментальную подготовку по естественнонаучному циклу дисциплин, стали лучшими студентами в УАА на заключительном этапе бакалаврской подготовки, и большинство из них было приглашено на следующую ступень образования – магистерскую программу, а затем и на работу в фирмы США?

Американская сторона от академического сотрудничества в рамках реализации РАОП извлекла значительную экономическую выгоду. Университет УАА получил прямой доход около пяти миллионов долларов. В то время как доход ДВГУПС от внебюджетной деятельности по этой программе за тот же период составил около одного миллиона. Причем доход того и другого университетов – это российские инвестиции. Около сотни выпускников стали специалистами американских предприятий, на подготовку которых американская сторона не произвела фактически никаких затрат. Получается, что Россия учила своих граждан для американского работодателя, ради его интересов, в течение двенадцати-пятнадцати лет. Лучшие из них, получив там образование, там и остаются. Так действуют не только США, так действует вся западная Европа.

К сожалению, многие выпускники российско-американской программы, вернувшись в ДВГУПС и продолжив обучение на дипломированного специалиста, не смогли получить работу в соответствии с полученной профессией. Даже в тех организациях, по грантам которых они обучались, в том числе в администрациях края и города Хабаровска. Власти просто о них.

ДВГУПС не сумел убедить американских партнеров в своих экспортных возможностях. Американская сторона не проявила взаимности, так и не направив ни одной группы на обучение в ДВГУПС. Одолела гордость? Или партнеры из-за океана посчитали, что у нас нечему учиться? Программа была закрыта.

Америка умело действует, когда привлекает нужных, уже обученных специалистов – русских, китайцев, индусов, евреев. И с этим трудно что-либо сделать: сегодня мир мобилен. Результат, достигнутый в одной стране, становится известен другим. Было бы, конечно, хорошо, если бы, поработав на Западе, набрав-

ЭР03246

шись опыта и дополнительных знаний, наши специалисты возвращались в Россию. Но и Россия, в свою очередь, должна подумать, как создать такие условия, чтобы они могли здесь успешно трудиться, развивать свои способности.

Здесь стоит акцентировать внимание еще на один аспект. Руководящими документами Минобрнауки требуется от университетов готовить как можно больше иностранных студентов. Понятно и то, что при этом ставится задача не только увеличения нашего влияния за рубежом, но и экспорта российского образования как дополнительного источника внебюджетного финансирования. И это, пожалуй, главное. Но все равно такая позиция играет на руку зарубежному работодателю. Подготовленный в нашей стране специалист будет приносить пользу и прибавочный продукт экономике той стране, где он будет работать. В этом отношении нам надо брать пример с Запада: лучших выпускников из иностранных студентов оставлять в нашей стране. Но это уже задача работодателю.

И все-таки об одном эффекте надо сказать непременно.

Отношения между нашими странами не всегда были благоприятными. Более того, они практически всегда были холодны, враждебны (тайно или явно). Но, оказывается, есть все-таки возможность воздействовать на таяние льда таких отношений.



Это так называемое местное взаимодействие субъектов федеральных государств, территориальных образований, предприятий и фирм, учебных заведений. Как говорится, от науки до народной дипломатии. За пределами высокой политики и действий спецслужб. Образование и наука – одна из самых продуктивных сфер для сотрудничества. Взаимодействие ДВГУПС и УАА как раз и есть тому пример. У нас не было вражды ни с той, ни с другой стороны. Может быть, была зависть. Но она не была антагонистической. Была гордость за свою страну, патриотические чувства. Но они не мешали дружбе преподавателей и студентов, сотрудничеству двух университетов.

А что касается Дальнего Востока и западного побережья США, той же Аляски, практическим применением этих совместных научно-педагогических сфер деятельности, другими словами – международной научно-образовательной интеграции, мог бы стать транспорт, повышение его роли в освоении природных ресурсов, продвижении цивилизации в малообжитые районы, Предмет дружбы и сотрудничества – транспортные перевозки между странами АТР и Европы, организация перевозок в межконтинентальных и трансконтинентальных коридорах.

Прав был немецкий разведчик, начальник одного из главных ведомств Министерства государственной безопасности бывшей Германской Демократической Республики, писатель Маркус Иоганнес Вольф, который писал: «Общече-

ДВГУПС

ЭР03246

ловеческая близость берет верх над столкновениями цивилизаций». Он-то знал цену этим словам.

***

P.S. К моменту завершения работы над этой книгой вышло Постановление правительства Российской Федерации об утверждении Национальной программы социально-экономического развития Дальнего Востока до 2024 г. и на перспективу до 2035 г. Автор этих строк обратил внимание на ту часть программы, где был поставлен вопрос о строительстве (обустройстве) пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации. Наряду с другими, значились и планы строительства и обустройства морского и воздушного пунктов пропуска в городе Анадыре, административном центре Чукотского автономного округа. Стало быть, несмотря на обострение межгосударственных отношений России и США, означенное мероприятие – это «добавка» к тому теплу, предназначенному для «таяния льда» межрегиональных отношений между Дальним Востоком России и штатом Аляска США.

2.2. Форум

Теплый сентябрьский день выдался самым обычным, солнечным, какие у нас нередки. Воздух был сухим, прозрачным. Свет от солнца сквозь кружева редких облаков заливал аэродромную территорию, разделенную двумя длинными взлетно-посадочными полосами. Ждали своего часа самолеты, величественно красовавшиеся на своих стоянках. Закругления алюминиевых плоскостей крыльев и фюзеляжей сверкали, рассеивая в окружающее пространство падающие от солнца лучи. Казалось, большая часть их была направлена на окна здания аэровокзала, отчего смотреть в сторону взлетающих и приземляющихся самолетов было не комфортно. В зале прилетов было людно. Ждали самолет из Анкориджа. Прибыл он ровно в пятнадцать часов.

Делегация американского университета штата Аляска в Анкоридже (University of Alaska Anchorage) прибывала в составе из четырех человек: декан Школы бизнеса (School of Business) профессор Хайден Грин (Hayden Green), профессор-финансист этой же Школы Стив Кемпбелл (Steven Campbell), ассистент-профессор (доцент) бизнес администрирования Питер Соколов (Peter Sokolov) и глава делегации, директор главного офиса Американо-Российского учебно-научного центра в Анкоридже Чарльз Нефф.

Встречали американскую делегацию Виктор Большаков, исполняющий обязанности содиректора Российско-Американского учебно-научного центра в Хабаровске с российской стороны, Нэнси Уард (Nansy Ward), сравнительно молодая и волевая женщина, содиректор Центра с американской стороны, и первый проректор академии Сергеев – куратор Центра от учредителя.

Дальневосточная государственная академия путей сообщения проводила

ЭР03246

международную конференцию по проблемам высшего транспортного образования. Была середина девяностых годов прошлого века. Россия переживала трудное время: в стране – глубокий экономический кризис, острая политическая борьба в преддверии выборов президента. Железнодорожный транспорт, пока еще не подвергшийся приватизации и акционированию, имея государственный статус, работал по прежним правилам, выполнял ключевые задачи, стремясь хоть как-то поддерживать экономический баланс страны, спасал ее от окончательного развала. Ректорат академии, заручившись поддержкой железных дорог Дальневосточного региона, пошел на организацию международного академического форума, преследуя цель экспорта пока еще лучшего в мире транспортного образования. В ректорате надеялись, что этот шаг может послужить и формой пополнения скудного бюджета вуза.

В программе конференции были заявлены интересные доклады. Среди них – «Государство и высшее образование», профессора из Японии, и «Развитие экономики, основанной на знании», профессора из Южной Кореи. Сергеев знакомился с этими материалами. Интересно было узнать, услышать из уст зарубежных коллег мнение по означенным проблемам. И еще раз убедиться и убедить других в том, что в основе всех выдающихся успехов и побед бывшей нашей страны была ее система образования. Именно система образования обеспечила СССР возможность стать сверхдержавой, способной оказывать значительное влияние на судьбы всего мира, способной надежно обеспечить свою безопасность. За рубежом, в США, Японии, Республике Корея, Китайской Народной Республике и многих других государствах мира поняли роль и значение образования в развитии экономики своих стран. Важно, чтобы и в молодой Российской Федерации на волне реформ и преобразований, нужных и не нужных, полезных и вредных, не была утрачена эта роль, чтобы, как говорится в народе, вместе с помоями не было выплеснуто дитя. Как показывает ход событий, связанный с перестройкой и проводимыми экономическими и социальными реформами, опасность такая была не исключена.

Прибывшие в Хабаровск рейсовым самолетом из Анкориджа с целью участия в намечаемой конференции по проблемам международного академического сотрудничества, американские профессора имели и другие задачи. Профессор Х. Грин должен был встретиться со студентами, обучающимися по российско-американской программе, ознакомиться с организацией и содержанием учебного процесса, оценить возможность их адаптации в американской системе образования. Его интерес здесь проявлялся еще и потому, что после двух лет обучения в России и сдачи экзамена по английскому языку по программе «TOEFL», студенты должны будут заканчивать бакалаврскую программу по бизнес администрированию в Школе Бизнеса, которую как раз он возглавлял в университете штата Аляска в Анкоридже. У профессора С. Кемпбелла были заложены в расписании учебных занятий лекции и практические уроки по курсу управленческого учета (Management Accounting), причем на английском языке

ЭР03246

без переводчика. Питер Соколов, ассистент-профессор Школы Бизнеса, русский по происхождению, будучи еще подростком, эмигрировал с родителями из России, сейчас проживает в США, где и получил высшее образование, окончив два престижных университета: Северо-Западный (Northwestern University) в штате Иллинойс, и Коннектикутский университет (University of Connecticut). Оба входят в список 20 лучших университетов мира, и являются одними из лучших университетов США. Он – специалист по телекоммуникациям и бизнес администрированию – прекрасно владеет русским языком. Основная цель его командировки – провести мастер-классы по организации бизнеса перед начинающими предпринимателями, семинар с которыми организовал РАУНЦ. Ч. Нефф должен был проинспектировать работу подведомственного ему «дочернего» Центра и принять участие в совещании учредителей, посвященном итогам работы Центра за годичный срок со дня его основания.

– Позвольте сердечно приветствовать американских друзей на нашей дальневосточной земле, – сказал Сергеев, как только гости вышли из помещения пограничного и таможенного досмотров. Нэнси Уард перевела на английский язык приветствие проректора и представила ему прибывших американских коллег, называя каждого из них поименно. Обменялись рукопожатиями. Чарльз Нефф и Сергеев обнялись. Они были уже довольно хорошо знакомы по деловым встречам в Хабаровске и Анкоредже.

– Не ожидал, что в Хабаровске будет такое яркое и теплое солнце, – сказал на чистом русском языке П. Соколов, чем озадачил Сергеева. – Приземлившись на Дальнем Востоке России через шесть часов после вылета из Анкориджа, мы попали в завтрашний день. Мои соотечественники это время еще не прожили.

– Стоит ли Вас понимать так, что Россия – это завтрашний день Америки? А Америка, стало быть, вчерашний день России?

– Нет, что вы! Я совсем не это имел в виду. Просто налицо парадокс во времени. Ваше поясное время впереди от Гринвича, наше – отстает. Разница, по-моему, в девятнадцать часов. Сейчас здесь по местному времени пятнадцать часов. У жителей Аляски это время наступит только спустя девятнадцать часов.

Сергеев понимающе кивнул головой и продолжил диалог:

– Наши коллеги из западных транспортных вузов России обижаются на нас за то, что мы по многим направлениям работы находимся впереди их. И это действительно так. Я им на это отвечаю, когда вы еще спите, мы уже работаем. Наше поясное время, например, впереди московского на семь часов.

– Интересно. Следуя этой логике, Америка всегда должна догонять Россию.

Все, кроме Кемпбелла засмеялись. Соколов перевел ему смысл сказанного.

– Каковы наши дальнейшие действия? – спросил Нефф по-русски.

– Сейчас едем в отель «Аметист». Вы там всегда останавливаетесь. Отдыхаете, адаптируетесь к местному времени, а завтра в десять часов мы Вас ждем в академии. На встрече в ректорате согласуем программу вашего пребывания в Хабаровске. Послезавтра – начало конференции. Я всех вас приглашаю принять

ЭР03246

активное участие в ее работе. Порядок проведения конференции и других мероприятий вы получили. Практически ничего не изменилось.

– Много ожидается участников? – спросил Нефф.

– Согласие на участие в конференции своих представителей дали около двадцати зарубежных университетов. Сегодня и завтра съезжаются делегаты. Среди участников форума будут представители и некоторых российских вузов, а также администрации города и края.

– Понятно. Мы принимаем Ваше приглашение, – ответил он за всех, – а я всех присутствующих приглашаю сегодня на ужин в кафе, расположенное возле центрального рынка. Забыл, как оно называется, но оно там одно. Кстати, находится недалеко от нашей гостиницы. Будет мистер Захаров. Я говорил с ним по телефону. Мы исполним для вас несколько музыкальных произведений. Он – на рояле, я – на саксофоне.

Ненси отказалась от ужина, сославшись на занятость: надо как следует подготовиться к проверке ее работы шефом. Остальные согласились, договорившись встретиться в кафе в двадцать часов.

На площади перед зданием аэровокзала их ожидал микроавтобус. Водитель, открыв дверь автомобиля, любезно пригласил гостей в салон.

– Good day, – произнес он, поклонившись, чем удивил своего шефа в великолепном знании английского языка и неподдельной вежливостью, которую Сергеев никогда ранее в нем не замечал.

– That`s good of you, – ответил за всех Кемпбелл, что означало «это очень любезно с Вашей стороны», после чего все заняли места в автомобиле. До гостиницы было двадцать минут езды.

Убедившись, что в отеле гостей ждут и номера приготовлены, Сергеев поехал в академию.

– Где же это ты научился английскому языку? – спросил он у водителя, как только отъехали от гостиницы.

– Обижаете. Я ведь окончил первый курс, заочно. Правда, зачет по иностранному языку пока находится в «хвостах».

– А хвост большой?

– Еще физика с математикой. Свободного времени на уроки не хватает, – постарался оправдаться он за свои «хвосты».

– Там, по-моему, больше и предметов-то за первый курс нет?

– Опять обижаете. Еще история и черчение. Я их сдал. Историю – автоматом, за хороший реферат. Дубовик мне дал зав кабинетом. Я его как-то подвез домой. Черчение с начерталкой, честно говорю, сделал и защитил сам.

– И это ты все говоришь мне? Я ведь тебя могу отчислить.

– Не надо, – испугался он, – у меня еще есть две недели на исправление. Обещаю Вам, что за это время я все «хвосты» обрублю.

– Если сейчас переведешь на русский язык то, что тебе ответил американец на твое «гуддей», я попрошу англичанку, чтобы она учла этот перевод, когда ты ей будешь сдавать зачет.

ЭР03246

– Сейчас не могу. Американец является носителем английского языка, поэтому он выражается не по-нашему… На непонятном нам диалекте, – поправился он, – его бы и училка наша не поняла.

– Ну, смотри, через две недели доложишь. Принесешь и покажешь зачетку с «обрубленными хвостами». Тогда, может быть, и переведу тебя на второй курс.

– А что, Вы еще и переводите?

– И зачисляю, и отчисляю и перевожу.

– Классно! Может быть, Вы возьмете меня к себе водителем? Служить буду верой и правдой. В гараже Вас хвалят и ценят, за человечность. Свой, говорят, мужик.

– Спасибо за теплые слова. Или ты мне «леща» подбросил?

– Зуб даю.

– Во-первых, у меня уже есть водитель. Правда, такой же «обормот», как и ты. А во-вторых, тебе это будет невыгодно. Ты у меня будешь тогда под ежедневным контролем. Да и «свободного времени на уроки» будет меньше.

– Очень жаль. Невезуха, – сказал в ответ водитель, подогнав машину к парадному подъезду академии, вышел из кабины и открыл дверь.

– Как же ты экзамены сдал в институт?

– По льготе. Я – после армии.

– Живешь с родителями?

– У меня их нет. Я детдомовец.

Сергеев закрыл дверь микроавтобуса и попросил водителя зайти к нему в кабинет.

– Я долго тебя не задержу.

– За что? – испуганно спросил он, но безропотно пошел следом.

Уже в приемной Сергеев распорядился, обратившись к секретарше:

– Найдите директора студенческого городка, пусть мне позвонит.

– Проходи, – пригласил он водителя в свой кабинет, – садись. Ну и где обитаешь?

– Сейчас – в гараже, в подсобке. До этого – у приятеля. Вместе служили и в одно время демобилизовались. Но он женился, и я не стал его стеснять. Он живет с матерью. А в гараже я временно. Не выгоняйте. Я что-нибудь подыщу в самое ближайшее время. Обещаю.

– В общежитие не просился?

– Просился. Получил отлуп.

– Директор студенческого городка, – послышалось по внутренней связи, – соединять?

– Да. – В телефонном аппарате внутренней связи что-то щелкнуло, на нем против одной из кнопок загорелась зеленая лампочка. Он поднял трубку.

– Добрый день, – ответил он на приветствие телефонной трубки, – я здесь одного студента перевожу на очное обучение, посели его, пожалуйста, в общежитие. Желательно поближе к вахте… Он зайдет к тебе… Да напишу я тебе распоряжение, напишу, он с ним и зайдет… Это очень важно и нужно.

ЭР03246

– Я не хочу. – Водитель встал и собрался уходить.

– Подожди. Чего соскочил? Что ты не хочешь?

– Переводиться на дневное обучение. Мне надо ведь на что-то жить.

– А тебя пока никто и никуда не переводит.

– ? – Он снова опустился на стул.

Сергеев вырвал из какой-то книжечки листок бумажки, на котором сверху было напечатано: «Дальневосточная государственная академия путей сообщения. Первый проректор». Он что-то на ней написал, расписался и передал водителю.

– Передашь директору студенческого городка. Успокойся, насильно никуда я тебя переводить не собираюсь. Знай, у нас студенческое общежитие только для студентов очного обучения. Ему я потом все объясню. Тебе ничего объяснять не надо. Вопросы есть?

– Никак нет, – ответил он по-военному и встал, – спасибо Вам.

– Еще вот что: ты постарайся выражаться в общении с людьми на русском литературном языке. А то – «отлуп», «зуб даю», «училка»... Ты же работаешь в высшем учебном заведении. Общаешься с интеллигентными людьми. К тому же – студент академии. Грамотный и культурный человек. Зачем тебе этот жаргон?

– Понятно. Больше не буду.

– И больше читай. Для начала я тебе советую прочитать, например, «Герой нашего времени» Лермонтова, или что-нибудь из произведений Пушкина, «Дубровский», к примеру, или «Капитанская дочка». Рефераты пиши сам. Зачем тебе «дубовики»? И постепенно язык у тебя выправится. Ну, будь здоров.

– Еще раз спасибо. Благодарю Вас, – добавил он, видимо посчитав, что это добавление звучит более убедительно и культурно.

Как только вышел водитель, он просмотрел график прибытия участников конференции. Два участника конференции из Южной Кореи уже прибыли. Сергеев вчера вечером имел с ними беседу, в основе которой были образовательные программы бакалавров, дипломированных специалистов и магистров. Он попросил секретаря пригласить ответственное лицо за встречу делегатов. Это был доцент кафедры «Менеджмент» Н.С. Пятак, в совершенстве владеющий английским языком, первый кандидат на должность декана факультета международных отношений. Хотя окончательного решения на учреждение в академии такого факультета еще не было.

Взяв программу мероприятий, связанную с проведением международной конференции, подумал: «Ничего не упустили? Надо уточнить, кто будет присутствовать от администрации, комитета по образованию, совета ректоров. Как подготовлен конференц-зал, технические средства? Обойдемся ли своими силами с переводом выступлений? Все ли продумано с расселением участников конференции, с организацией питания, проведением экскурсий? Завтра с утра надо проверить готовность выставки учебно-методических и научных работ, патентов, научно-технической библиотеки, вычислительного центра, аудиторий и лабораторий. Как лучше организовать и провести встречу с зарубежными

ЭР03246

гостями в ректорате? Подписан ли приказ начальника дороги на прицепку вагонов к поезду «Океан» для экскурсионной поездки участников конференции во Владивосток?... Надо не упустить и целый ряд других моментов, больших и небольших. Мелочей здесь не должно быть. За организацию и решение всех вопросов назначены ответственные лица, и работу их нужно также проконтролировать, и лично вникнуть во все самому, чтобы не допустить сбоев». Тут же решил: «Сегодня к концу рабочего времени надо всех их собрать. Как всегда, найдутся непредвиденные обстоятельства и их тоже, по возможности, нужно предугадать. Ответственное ведь дело задумали. Маховик раскрутился. Теперь уже не остановить. Но, как говорится, игра стоит свеч».

Он начал вспоминать, какие события предшествовали этим дням.

Осенью 1992 г. институт прошел государственную аттестацию и лицензионную оценку образовательных программ. По их результатам вуз был признан в качестве ведущего регионального научного и методического центра отрасли в области своей деятельности. В итоговом решении комиссии содержалась рекомендация о повышении академического статуса института. На следующий год Постановлением Правительства России вуз был переименован в государственную академию путей сообщении.

Успехи вуза, достигнутые на региональном и государственном уровне, звали к активным действиям и на международном рынке образовательных услуг, в первую очередь в странах Азиатско-Тихоокеанского региона. Международная деятельность вуза, теперь уже академии, имела своей целью максимально возможную реализацию интеллектуального потенциала и ресурсов вуза, улучшение его экономического состояния, а также адекватное представительство на мировом рынке образования и науки. Это было в интересах развития академической мобильности и активизации деятельности по интеграции вуза в мировое образовательное пространство.

Дело в том, что система образования России была по-прежнему авторитетна в мире. Но востребованность отечественных образовательных программ со стороны иностранных граждан будет расти в том случае, если будет развиваться экономика. Тогда российские вузы будут иметь реальную возможность восстановить авторитет нашей высшей школы на международном образовательном рынке. Российским вузам не нужен выжидательный период, когда экономика выйдет из состояния стагнации и разрухи. Разговоры о важности экспорта образовательных программ нужно переносить в русло практической реализации. Экспорт российского образования может принести стране доход: пусть не сопоставимый с доходами от экспорта энергоресурсов, но в какой-то части его замещающий. При этом, в отличие от цены на невозобновляемые энергоресурсы, цена на образовательные услуги относительно стабильна, а возможности – неисчерпаемы. Значительное увеличение экспорта образовательных услуг позволит увеличить приток абитуриентов в российские вузы и повысить международный авторитет нашего государства, значительно расширив зону российского влияния.

ДВГТБ

ЭР03246

Разрушительные силы непродуманной приватизации государственных предприятий, разрыв экономических связей в результате распада Советского Союза не оказали столь губительного характера на транспорт, как на другие отрасли производства. Например, железнодорожный транспорт, как был, так и остается самым универсальным видом транспорта. Он должен еще сыграть решающую роль в восстановлении и развитии экономики страны. В нем заложены неисчерпаемые возможности в межгосударственных экономических отношениях. Россия должна занять достойное место в предоставлении транспортных услуг в торговых связях Европы и стран Азиатско-Тихоокеанского региона, организуя межконтинентальные транспортные коридоры. Памятуя о том, что система образования и подготовки специалистов инерционна, то уже сейчас необходимо принимать меры в развитии международного сотрудничества в этой области.

Как правило, учебные заведения выходят на мировой рынок только после освоения своего. Свой рынок, в основном, был освоен. В Дальневосточном федеральном округе и в отраслевой системе транспортного образования академия занимала ведущие позиции. Теперь ставилась задача занять свою нишу на международном рынке образовательных услуг.

Образование иностранных граждан стало во многих развитых странах мира государственной задачей. На Западе оно все в большей степени развивается как экспортная отрасль. Крупнейшими странами-поставщиками международных образовательных услуг являются США, Великобритания, Германия, Франция, Австралия. На долю этих стран приходится свыше шестидесяти процентов мирового рынка. Наращивают усилия в области экспорта образовательных услуг и экономически развитые страны Азии, прежде всего это Япония, Сингапур и Южная Корея. На лидирующее положение этих стран повлияла качественная система национального образования и давние традиции их лучших университетов. Но ведь российская система образования не хуже, а даже во многих отношениях лучше. Например, многие зарубежные ученые, посещая академию, очень высоко отзываются о содержании и глубине российских образовательных программ, отмечают их фундаментальность и научность.

Международная академическая мобильность стала необходимым условием эффективного развития образования и науки в мире и, как следствие, цивилизации в целом. Все более становится очевидным, что сегодня оказание услуг международного образования – это престижная высокодоходная отрасль в экономической системе. Для академии она являлась бы независимым от федерального бюджета притоком финансов. Вон, например, в университете штата Аляска (Анкоридж) около двадцати процентов общего финансирования составляют доходы от экспорта образовательных услуг. Академия заключила с этим университетом договор на потребление этих услуг лишь потому, что нужен иностранный опыт подготовки специалистов по бизнес администрированию в связи с реформированием экономики в стране, предполагаемым развитием малого и среднего предпринимательства, в том числе и в транспортной инфраструктуре. Но ведь акаде-

ЭР03246

мия готова по широкому спектру направлений и специальностей к экспорту образовательных услуг в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. В первую очередь в Китай, который является основным потребителем таких услуг. Нельзя сбрасывать со счетов и такие страны как Индия, Вьетнам, Корейская Народно-Демократическая Республика и некоторые другие страны региона. Китай, например, ежегодно платит Соединенным Штатам Америки около миллиарда долларов за подготовку своих студентов, стажеров, аспирантов. Почему бы в этой нише не найти место Дальневосточной транспортной академии?

Налаживание непосредственно на Дальнем Востоке экономического сотрудничества с Китаем, создание совместных предприятий и фирм, участие в реализации совместных проектов могли бы быть дополнены еще одной областью сотрудничества – образование и подготовка специалистов. Нужно прямо сказать, что нынешняя Китайская система образования во многом архаична, ориентирована на формирование репродуктивного мышления. Правда, ряд положительных качеств она все же взяла от советской школы. Тысячи китайских граждан получили высшее образование в СССР. Многие научные работники и преподаватели получили ученые степени и звания, окончив аспирантуру, докторантуру или стажировку в советских вузах и научно-исследовательских организациях. Немало среди них специалистов, которые окончили наши транспортные вузы. Китайцы благодарны нашей стране за оказанную помощь в подготовке национальных кадров. Почему бы сейчас не использовать завоеванный в советский период авторитет нашей системы высшего образования? Правда, эту систему сейчас начинают ломать под видом «модернизации». Нужно не упустить время и использовать ее исключительную инерционность и консерватизм, известные преимущества в сравнении с другими зарубежными вузами. И этот неоценимый ресурс должен быть сейчас выставлен на экспорт. В Китае пока такого ресурса нет. Но Китайское руководство обладает чувством исторической ответственности за судьбу своей страны и народа. Оно наверняка понимает, что систему образования следует коренным образом менять, развивать. Помочь решить им эту проблему сможет теперь уже российская высшая школа, в том числе высшая школа Дальнего Востока. В северо-восточных провинциях Китая, прилегающих к Дальневосточному региону России, проживает свыше ста миллионов человек. Количество высших учебных заведений в них сопоставимо с количеством дальневосточных вузов России. Численность же жителей несопоставима: в Китае число жителей, приходящееся на одно высшее учебное заведение, превышает почти в двадцать раз. Налицо неиспользуемые возможности экспорта образовательных услуг. К тому же дополнительного притока финансовых средств.

Но не только экспорт образовательных услуг интересует академию путей сообщения. Важны и другие направления сотрудничества, как то: изучение опыта работы, совместные научные исследования, возможности командирования профессоров, исследователей в зарубежные вузы, равно, как и прием их из-за рубежа, широкие академические и культурные обмены. В этой связи партнерами могут выступать вузы и научные учреждения не только Китая, но и других стран.

ЭР03246

Но как это сделать? С чего начать? Обсудили на ректорате. Было принято решение с помощью Российско-Американского центра и при его активном участии подготовить и провести международную конференцию по проблемам развития международного сотрудничества в области академических обменов. А пока будет идти подготовка к конференции – получить лицензии на целый ряд бакалаврских и магистерских программ, созвучных с образовательными программами университетов стран Азиатско-Тихоокеанского региона. По ряду направлений бакалаврских программ, в рамках которых в академии уже осуществлялась подготовка специалистов, лицензии были получены беспрепятственно, почти полуавтоматически. По другим направлениям были подготовлены соответствующие документы, удостоверяющие наличие достаточной учебно-материальной базы и потенциала научно-педагогических кадров. По тем направлениям и специальностям, по которым была аспирантура, лицензирование магистерских программ проходило также облегченно. Таким образом, вуз в основном был готов к международным академическим обменам, в том числе к экспорту отдельных образовательных программ.

На конференции со стороны академии планировалось заострить внимание участников на трех моментах. Первый – показать роль и значение транспорта в обществе, в развитии производительных сил российского Дальнего Востока, в освоении его природных богатств, в организации транспортных коридоров для перевозки товаров из стран АТР в Европу. Второй – раскрыть возможности транспортного образования как основы воспроизводства и развития кадрового потенциала одной из фундаментальных отраслей общественного производства, найти пути и создать условия международной интеграции транспортного образования. Третий – показать, что Дальневосточная государственная академия путей сообщения – это современное высшее учебное заведение университетского уровня, которое переходит к инновационному инженерному образованию и вполне готово к активному международному сотрудничеству. Было принято решение: в соответствии с этими задачами со стороны академии подготовить три доклада. Большая надежда была и на выступление представителей университета штата Аляска (Анкоридж) с докладом о планах и первом опыте российско-американского сотрудничества.

На конференцию были приглашены представители университетов достаточно широкого ряда стран Азиатско-Тихоокеанского региона: Китайской Народной Республики, Японии, Соединенных Штатов Америки, Республики Корея, Вьетнама, Корейской Народно-Демократической Республики. Правда, не все университеты откликнулись на приглашение. Академия путей сообщения не была известным вузом на международной арене; переводилась на иностранный язык как транспортная, и считалась зарубежными партнерами как узкопрофильное учебное заведение.

И, тем не менее, конференция состоялась. На нее прибыли представители семнадцати зарубежных университетов. Открыл конференцию ректор академии, отметив, что она для дальневосточного транспортного вуза является знаковым со-

ЭР03246

бытием, своеобразным стартом к всестороннему международному сотрудничеству. С приветственными речами выступили председатель совета ректоров Хабаровского края и руководитель отдела вузов и техникумов краевой администрации.

Первый доклад сделал руководитель Американо-Российского центра Ч. Нефф. Его же попросили председательствовать на первом заседании конференции.

В своем выступлении он отметил, что университетом штата Аляска (Анкоридж) совместно с российской академией путей сообщения учреждено международное автономное некоммерческое партнерство «Российско-американский учебно-научный центр» (РАУНЦ). Основная задача РАУНЦ состояла в привлечении финансовых ресурсов и технической помощи Правительства США на реализацию программ дополнительного образования для предпринимателей малого и среднего бизнеса, а также для ученых, преподавателей и других специалистов Дальневосточного региона.

Американская сторона рассматривала много вариантов размещения такого центра на территории Дальнего Востока. В итоге был выбран транспортный вуз в Хабаровске как один из лучших, с передовой учебно-материальной базой и широким спектром социально-гуманитарной, естественнонаучной и инженерно-технической подготовки специалистов.

Подписано соглашение между российским вузом и американским, согласно которому в течение длительного времени будет осуществляться реализация совместной образовательной программы высшего профессионального образования по направлению «Бизнес администрирование». Программа соответствует российскому государственному образовательному стандарту по направлению «Менеджмент». Обучение планируется вести по технологии включенного образования: первые два года – в России, вторые два года – в США. Российская часть программы учитывается в академических часах и в системе условных учебных единиц (кредитов). Число учебных дисциплин, подлежащих перезачету в Университете штата Аляска, составляет шестьдесят процентов. Оставшиеся сорок процентов дисциплин студенты изучают в США. По итогам обучения студенты последовательно получают, сначала американский, а затем и российский дипломы о высшем образовании государственного образца. Предусматривается продолжение обучения в США по программам МБА (магистр бизнес администрирования) и в России по программам дипломированного специалиста или магистра. Соглашением определялась соответствующая стажировка профессоров и преподавателей в американском университете и российской академии путей сообщения. Взаимопроникновение в утвердившиеся системы обучения студентов двух стран позволит расширить и обогатить опыт подготовки специалистов в области бизнес администрирования. Соглашение предусматривало в будущем обучение американских студентов в России, а также сотрудничество и в других областях знаний.

Выступление представителя американского вуза вызвало живой интерес у участников конференции. Его заявление о том, что академия является одним из лучших вузов на Дальнем Востоке, приподняло ее имидж перед участниками конференции. Было задано много вопросов относительно соответствия объемов

ЭР03246

и содержания читаемых курсов аттестационным требованиям, аккредитации программ, правовых проблем признания дипломов, экономических обязательств, технологии финансовых отношений, визовых оформлений, условий проживания студентов в другой стране, выполнения внутреннего законодательства стран, принимающих студентов, и другие.

Когда вопросы были исчерпаны, председательствующий предоставил слово для выступления с докладом на тему «Транспорт – движущая сила современного общества» представителю Дальневосточной государственной академии путей сообщения профессору Сергееву, город Хабаровск, Россия.

В начале своего выступления докладчик отметил, что феномен «транспорт» заключается в том, что он является основой развития человечества и сегодня находится в центре очень сложных процессов, происходящих в обществе. Он является причиной и следствием этих процессов, включая общественно-политические, социально-экономические и научно-технические.

Общество, территории, экология, экономика, органы власти, армия и наука участвуют в транспорте и определяют его развитие. Транспорт, в свою очередь, влияет на качество жизнеобеспечения людей, эффективность производства.

Общество через государственные органы власти определяет правовые нормы функционирования и развития транспорта, основные схемы и правила перевозок, лицензирования и сертификацию транспортных технологий, услуг и технических средств транспорта.

Экология влияет на транспорт путем предъявления требований к нему с точки зрения сохранения окружающей среды, сокращения вредных воздействий, влияния на качество транспортных процессов на территориях прохождения путей сообщения (транспортных магистралей).

Территории (регионы) влияют на схемы транспортных сетей (путей сообщения), структуру транспортных перевозок в зависимости от развития производительных сил и демографических факторов, определяют интегрированное использование транспортной инфраструктуры, систем жизнеобеспечения в регионах.

Экономика (промышленность, сельское хозяйство) дает определяющее начало транспортным процессам в результате территориального разделения труда, определяет объемы и способы транспортного обслуживания, поднимает престижность транспорта, воздействует на системно-интегрированное развитие транспорта и его технических средств.

Далее докладчик сказал, что разнообразие механизмов воздействия на транспорт можно сгруппировать в два сектора влияния: государственный и рыночный. Первый обеспечивает правовые нормы функционирования транспорта, безопасность жизнедеятельности транспортного комплекса и схемы путей сообщения на территориях. Второй определяет через рыночные механизмы инновационный характер развития транспорта, его технических средств, транспортных схем и транспортных технологий.

В свою очередь, показатели стратегии развития транспортной системы любой страны задают ориентиры устойчивого развития всего общества.

ЭР03246

Объединяя традиционные и новые взгляды на оценку и значение транспорта в обществе, не нужно забывать, что в перспективах развития транспортной отрасли и отдельных видов транспорта решающую роль играют кадры специалистов, интеллектуальный потенциал отрасли.

Перейдя к вопросам транспортной инфраструктуры Дальнего Востока и Забайкалья, докладчик отметил, что транспорт здесь оказывают основное влияние на обеспечение экономической безопасности России, сохранение территориальной целостности, укрепление геоэкономических и геополитических позиций России в Азиатско-Тихоокеанском регионе и мировой системе.

Наличие огромного жизненно важного пространства и ресурсного потенциала Восточной Сибири и Дальнего Востока в условиях глобализации мировой экономики и нарастающего сырьевого дефицита в развитых и развивающихся странах, высокой плотности населения в соседних странах может явиться причиной внешних экономических и политических вызовов, находящихся пока в скрытом состоянии.

Осложняется демографическая ситуация на Дальнем Востоке и Забайкалье. Ситуацию усугубляет недостаточная хозяйственная освоенность территории, критически низкая, с точки зрения сохранения территориальной целостности страны, плотность транспортных коммуникаций.

Несвоевременное решение изложенных проблем отрицательно скажется на конкурентоспособности отечественной транспортной системы, на ее экономических показателях, на обслуживаемых ею отраслях, и, в итоге, на конкурентоспособности продукции отечественного промышленного комплекса.

В этих условиях у нашего государства не остается иного выхода, как осуществлять ускоренное широкомасштабное хозяйственное освоение своих обширных восточных территорий. Ключевое значение в решении этой задачи имеет интенсивное транспортное освоение Сибири, Дальнего Востока и Забайкалья.

Далее докладчик остановился на железнодорожном транспорте и его роли в развитии производительных сил на востоке России.

Скоро будут отмечаться две знаменательные даты в истории России: 150 лет величайшему инженерному сооружению XIX в. – Николаевской, ныне Октябрьской железной дороге, и 100 лет самой длинной в мире железнодорожной магистрали – знаменитому Транссибу. Великий сибирский путь – это своеобразный гимн высоте полета инженерной мысли конца девятнадцатого столетия, таланту, мужеству, мастерству инженерно-технических работников и рядовых строителей.

Вместе с железной дорогой в эти труднодоступные таежные районы пришла цивилизация – строились города и поселки, вокзалы, открывались больницы, учреждения образования и подготовки кадров. Началось быстрое экономическое освоение богатейших районов Сибири и Дальнего Востока.

Сегодня уникальная Транссибирская магистраль является одной из самых мощных железнодорожных линий в мире и обладает огромным потенциалом развития. Она пересекает всю территорию России с запада на восток и связыва-

ДВГНБ

ЭР03246

ет европейские страны со странами Азиатско-Тихоокеанского региона по самому короткому маршруту.

На Востоке магистраль подходит к Тихому океану, к дальневосточным портам, дорогам Монголии, Китая, КНДР. Морская паромная переправа Ванино – Холмск соединяет Транссиб с островом Сахалин.

Транссиб вобрал в себя все лучшие технические достижения Российских железных дорог. На Востоке – это двухпутная магистраль в основном на железобетонных шпалах и бесстыковых рельсах тяжелого типа. Она оборудована системами автоматического управления и регулирования движения поездов с обеспечением безопасности и неразрушающих методов контроля. На всём протяжении дорога оборудована волоконно-оптической линией связи, которая дублируется системой космической спутниковой связи. Магистраль электрифицирована и обслуживается самыми мощными в мире электровозами. Управление транспортными потоками на основе информационных технологий обеспечивает принципиально новый уровень обслуживания и совершенствование экономических связей регионов.

Транссиб на Востоке – важнейшая составная часть сети международных транспортных коридоров. Это мост между Корейским полуостровом и Европейскими странами. Воссоединение Транссиба и Транскорейской магистрали принесет грузоотправителям значительные выгоды. Обсуждаются ещё более грандиозные проекты: строительство перехода через Татарский пролив, связывающего материк с островом Сахалин; соединение с Сахалином Японских островов. Это позволит переключить с морских маршрутов на Транссиб значительную часть контейнерного потока между странами Азии и Европы. В стадии реализации проекты строительства новых железных дорог, соединяющих Транссиб на Востоке с Якутском, местами крупнейших месторождений угля, железной и медной руды, другими полезными ископаемыми. Получат развитие морские порты, железнодорожные переходы с КНР.

Обсуждается фантастический проект соединения Транссиба с Американским континентом через Якутию, Чукотку и Берингов пролив.

Таким образом, Дальний Восток является форпостом России в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Международные транспортные коридоры, проходящие по территории округа, соединяют два мощнейших центра мирового развития – Европу и Азию. Очевидно, что в XXI в., учитывая огромные запасы ресурсов и территории, регион станет играть одну из ведущих ролей в развитии страны.

Географическая близость к странам Азиатско-Тихоокеанского региона, ставшего на сегодня крупнейшим мировым экономическим центром, предполагает взаимовыгодное сотрудничество с партнерами из стран АТР. Поэтому важнейшей задачей экономического развития Дальнего Востока является развитие транспортных магистралей, соединяющих российский центр со странами АТР.

Развитие транспортной инфраструктуры на Дальнем Востоке позволит дать импульс интенсивному развитию территории на основе инвестиций и активно-

ДВГНБ

ЭР03246

го вовлечения в хозяйственный оборот значительных ресурсов при общем снижении удельных транспортных издержек.

Развитие транспорта на Дальнем Востоке связано с Федеральными целевыми программами экономического и социального развития, которые, в свою очередь, определяют приоритеты государственной политики в области транспорта, задачи реформирования транспортной отрасли, пути реализации механизмов государственно-частного партнерства при строительстве объектов транспортной инфраструктуры, а также основные направления развития транспортного комплекса на долгосрочную перспективу. Наряду с федеральными целевыми программами действуют разработанные программы отраслевого и регионального уровня.

Докладчик коснулся вопросов интеграции различных видов транспорта, сказав, что в транспортной стратегии страны одной из важнейших задач является преодоление узкоотраслевого подхода к планированию и развитию транспортной инфраструктуры и ориентация на достижение максимальных системных и макроэкономических результатов. Правительство взяло курс на комплексную и многопрофильную интеграцию транспортных отраслей. Это позволит не только создать в России единый транспортный комплекс, но и достигнуть желаемых результатов в интеграции страны в мировую транспортную систему, в мировое экономическое сообщество.

После окончания доклада председательствующий на конференции попросил задавать вопросы. В процессе доклада к нему уже поступали записки с вопросами. Он взял одну из них и зачитал сначала на английском языке, а потом на русском:

– Профессор Ким, Вусонг университет (Woosong University), Республика Корея. «Как я понял из доклада, Вы считаете, что транспорт является как бы первичным, главным движителем развития общества, цивилизации на земле. Чем Вы можете аргументировать эту Вашу мысль?»

Сергеев вспомнил беседу с преподавателем философии, когда эта тема была предложена в программу методологического семинара «Философия технологии». Поэтому он быстро нашел ответ на поставленный вопрос.

– Многие, связавшие свою судьбу с транспортом, не вдумываются в то, чем чревата общность понятий «транспорт» и «движение». Нет транспортных процессов там, где нет движения. А сущность материалистической теории как раз и заключается в том, что «движение есть форма бытия материи». Как писал Ф. Энгельс в «Анти-Дюринге», «Нигде и никогда не бывало и не может быть материи без движения, движения без материи». В этом смысле, как я считаю, транспортные процессы, как и материя, не имеют границ ни в пространстве, ни во времени. Согласно энциклопедическому переводу и определению транспорт означает перенос, перемещение. Таким образом, транспортные феномены можно встретить и в физике (например, движение электронов по определенным орбитам, перенос энергии электронов и других элементарных частиц атомов), и в химии (например, движение молекул или ионов, перемещение электронов в результате химических реакций), и в биологии (например, циркуляция крови, пе-

ЭР03246

ремещение молекул сквозь клеточные мембраны), и в информатике (передача, перемещение информации), и в электротехнике (перемещение электрических зарядов), и во вселенной (перемещение галактик, звезд, планет, астероидов и других космических тел). И только тогда, когда зарождалось человечество, транспорт стал еще и продуктом деятельности человека, и одновременно средством развития цивилизации в том представлении, какое мы имеем о транспорте в настоящее время как способе перемещения товаров и людей.

Этот философский ответ произвел впечатление на слушателей. Началось оживление в зале, шум, дискуссии. Такой поворот в характеристике транспорта и транспортных процессов, соотнесение их с движением в материальном мире, утверждение общности понятий «транспорт» и «движение», привносит дополнительные нюансы в трактовку материалистической теории. В том числе, в вопросы об отношении мышления к бытию, духа к природе. Что чему предшествует: дух природе или природа духу? Получается, что транспорт существовал вечно, независимо от сознания, был первичным по отношению к нему, как часть бытия материального мира.

Сергеев посмотрел на сидевшего в аудитории профессора Кемпбелла. Ему не хотелось, чтобы он и здесь включился в дискуссию о первопричинах развития цивилизации. Позавчера на ужине, когда Нефф и Захаров музицировали, за столом остались Кемпбелл, Соколов и Сергеев. Возникла дискуссия на тему, что является движущей силой развития цивилизации. Рассказывая о перспективных планах транспортного обслуживания развивающейся экономики Дальнего Востока, Сергеев коснулся уникального по своим масштабам проекта строительства железнодорожной магистрали от Транссиба, через Якутск на Чукотку и к берегам Берингова пролива. А там – рукой подать и до Аляски. Амбициозный проект! Открываются трудно поддающиеся воображению возможности освоения богатейших природных ресурсов этого необжитого пространства. Если посмотреть по карте на топологию этой дороги и условные изображения залежей полезных ископаемых, то складывается впечатление, что железная дорога является линией аппроксимации расположенных вдоль трассы точек, указывающих на места будущей добычи природных богатств.

– Тогда американская делегация, – сказал Сергеев, – могла бы прибыть в Хабаровск на железнодорожном экспрессе.

– Только не при нашей жизни, – заметил Соколов.

– Проект может быть реализован относительно быстро при сложении российских и американских ресурсов. Это огромное поле легко окупаемых инвестиций. Но я хотел сказать о другом. Сейчас идет строительство, хотя и очень медленными темпами, железной дороги на Якутск, так называемой Амуро-Якутской магистрали. Стоит вопрос о кадровом обеспечении строительства, а потом и эксплуатации этой дороги. Причем в основном из коренных жителей Республики Саха (Якутия). Академия путей сообщения взяла на себя эту миссию. Так вот, когда я встречался со школьниками и жителями якутских улусов с целью фор-

ЭР03246

мирования студенческого коллектива и подготовки национальных кадров, реакция жителей на транспортное освоение этих территорий была неоднозначной. Многие были против строительства. Основные причины: воздействие на окружающую среду и нарушение экологического равновесия, влияние на сложившийся веками уклад жизни, промыслы, шум и загрязнение и другие. Одного они не могут понять, что с железной дорогой придет цивилизованная жизнь. Транспорт – это основная движущая сила развития всякой цивилизации.

Стив Кемпбелл сидел, и, казалось, безучастно слушал, попивая через трубочку из высокого стакана напиток. Но как только Питер Соколов перевел последнюю фразу монолога Сергеева, он вдруг преобразился:

– Позвольте с Вами не согласиться. Движущая сила развития цивилизации есть конкуренция. Ничто другое не влияет на развитие цивилизации так, как конкуренция.

– В самом общем смысле цивилизация – это высший этап развития общества. Цивилизация невозможна без городов, экономики, политики. Для того, чтобы достичь цивилизации, общество должно научиться строить, возделывать поля, приручать животных, создавать предметы материальной культуры и так далее. Но все эти составляющие цивилизации не могут быть созданы и, тем более, существовать без перемещения, без движения, другими словами, без транспорта.

– Не могут – без конкуренции, – выслушав перевод, произнес Стив. – Всем движет конкуренция. Борьба за существование. В живой и неживой природе. На атомном и молекулярном уровне. Я – сторонник Дарвина, его теории эволюции. Если взять все факторы эволюции по Дарвину, то и наследственная изменчивость, и борьба за существование, и естественный отбор, и изоляция объясняются конкуренцией, так сказать в биологической среде. И тем более, конкуренция правит в области экономических отношений. Это борьба между товаропроизводителями за более выгодные условия производства и сбыта товаров, борьба за получение наивысшей прибыли. Конкуренция является механизмом, если хотите, стихийного регулирования общественного производства. Каждый товаропроизводитель, капиталист или отдельная монополия, стремясь снизить издержки производства, чтобы выжить в борьбе всех против всех, вынуждены независимо от своей воли использовать современную технику, прогрессивную технологию, развивать новые отрасли и виды производства, то есть, все то, что Вы называете развитием цивилизации.

В своей речи он делал паузы, оставляя место для перевода, а потом задал вопрос:

– Может быть, Вы приведете пример, скажем, из области общественных отношений, где может отсутствовать конкуренция или отсутствовать ее влияние на развитие?

Сергеев уже был согласен с ним относительно роли конкуренции в развитии цивилизации. Но нельзя в этом споре, на его взгляд, смешивать два разных понятия: транспорт и конкуренция. Это даже не спор. Это разная трактовка различных понятий, по-своему оказывающих влияние на один и тот же предмет. Но он

ЭР03246

не хотел вступать на эту тему с ним в полемику. Тем более, если учесть определенные трудности диалога с переводчиком. И все-таки он решил привести, хотя и не совсем удачный пример, этим самым невольно подлив масла в огонь.

– Например, в социалистическом обществе, основанном не на частной, а на общественной собственности на средства производства и на планомерной организации производства, конкуренции нет. Отношения товарищеского сотрудничества и братской взаимопомощи порождают не конкуренцию, а социалистическое соревнование.

– Соревнование, каким бы оно не было, капиталистическим или социалистическим, уже конкуренция. Разница может быть только в том, – съязвил он, намекая на развитие ситуации в России, – что первое ведет к развитию общества, а второе к деградации существующего и его преобразованию в более совершенное.

– Понимаете, уважаемый профессор, в конкуренции не должно быть перебора. Например, в учебном процессе конкуренция убивает социализацию, общение, коллективизм, присущие студенчеству. Конкуренция в учебном процессе приведет к разрушению студенческого братства и научного сообщества. Человечество выживает благодаря тому, что люди всегда делились опытом и знаниями

После перевода Питер решил их диалог на тему, что важнее в развитии цивилизации, прекратить. Тем более, музыка утихла, и музыканты уже шли к столу. Он сказал:

– Я не нахожу предмета спора между Вами. Вы оба правы. Вон и музыканты уже возвращаются. Давайте переменим тему разговора.

Сергеев хотел рассказать анекдот, как заспорили телега и сани, кто из них лучше, и решили спросить у лошади. «И ты сволочь, и ты сволочь», – ответила им она. Но потом решил воздержаться. Могут не правильно понять.

И теперь уже на конференции, глядя на сидящего в зале Стива, он понял по его безразличному взгляду, что тот в дискуссию вступать не будет.

Председательствующий, позволивший немного подискутировать аудитории, успокоил ее и предоставил слово для очередного вопроса профессору Чен Джипину (Cheng Jiping), Циндао университет (Qingdao University), Китайская Народная Республика. Переводчик перевел:

– Я не являюсь транспортником. Преподаю механику. Можно ли как-то измерить транспортный процесс? И, если, как Вы сказали, транспорт является сферой материального производства, то каковы его при этом отличительные черты?

– Позвольте с Вами не согласиться в том, что Вы не транспортник? В свете ответа на предыдущий вопрос Вы являетесь, как раз, тоже транспортником. В механике имеют место перемещения, то есть транспортные процессы. И даже не только в разделах кинематики и динамики, но также и статики. Перемещение тела, или материальной точки всегда происходит под действием внешних сил, которое, кстати, описывается законами классической механики, сформулированными еще Исааком Ньютоном.

После перевода в зале снова произошло оживление и смех. После паузы докладчик продолжал:

ЭР03246

– А что касается Вашего первого вопроса, то, как я считаю, любой транспортный процесс, конечно же, имеет измерение. Пожалуй, общим измерителем для всех форм перемещения является количество движения. Хотя есть и много других измерителей. Например, для транспортного комплекса в том понимании, к которому мы привыкли, – грузооборот, количество перевезенных грузов от производителя к потребителю, пассажирооборот, количество перевезенных пассажиров. В электроэнергетике – количество перенесенной энергии от места ее производства до места потребления. В информатике – количество переданной информации и так далее.

Переводчик перевел эту часть ответа.

– Ответ мой на Ваш второй вопрос будет кратким. В интерпретации транспортного процесса как перевозки грузов и пассажиров, можно всегда выделить совокупность признаков, отличающих транспорт от других сфер материального производства. Например, назову два существенных признака: перемещение в пространстве и объемы перемещения – это количество грузов и пассажиров.

Председательствующий зачитал следующий вопрос на русском языке. Сан Юн (Sang Jung), Корейский высший институт науки и технологий (Korea Advanced Institute of Science and Technology, KAIST), Республика Корея:

«Как Вы можете прокомментировать, или пояснить используемые в официальном русском языке такие понятия как транспорт и пути сообщения. В чем отличие?»

– Скорее всего, как синонимы. На мой взгляд, транспорт, более общее понятие, включающее в себя транспортные средства и пути сообщения. А пути сообщения – это коммуникации, транспортная инфраструктура, с помощью которых товары доставляются средствами транспорта от производителя к потребителю. В России эти понятия перемешались. Например, железнодорожное ведомство называется Министерством путей сообщения. Есть у нас в стране и Министерство транспорта, в ведении которого находятся другие виды транспортного комплекса. В связи с массовой приватизацией имущества и средств производства в стране, я думаю, что пройдет акционирование транспорта по видам, а за Министерством транспорта будут закреплены государственные механизмы влияния на транспортные процессы. Как то: правовые нормы функционирования транспорта, основные схемы и правила перевозок, лицензирование и сертификация транспортных технологий, услуг и технических средств, безопасность жизнедеятельности.

– Доктор Пак Хюн Ел (Park Hyung Yeol), железнодорожный колледж (Korea Railroad College), Сеул, Республика Корея. «В своем докладе Вы использовали термин «транспортный комплекс». Что Вы понимаете под этим термином»?

– Под транспортным комплексом я понимаю систему взаимодействующих транспортных средств и транспортной инфраструктуры, выполняющую функции отрасли материального производства, предназначенную для своевременной и безопасной доставки в пространстве – по земле, воде, в воздушном пространстве и космосе – грузов и пассажиров к месту назначения. Транспортный комплекс включает в себя отрасли транспортного машиностроения, транспортного

ЭР03246

строительства, транспортные топливно-энергетические предприятия, органы планирования и управления транспортом, а также виды транспорта: наземные, подземные, воздушно-космические и водные. Транспортный комплекс обеспечивает взаимодействие производственных отраслей государства. Например, добывающей промышленности с перерабатывающей, сельского хозяйства с промышленностью, производителей товаров с потребителями. Другими словами, он является производственно-технической и социально-экономической основой межрайонного обмена товарами, обеспечивая связи всех элементов и звеньев промышленного и сельскохозяйственного производства.

– Профессор Ясуюки Катояма (Yasuyuki Katoyama), Киотский университет (Kyoto University). Япония. «Какие существуют и действуют в настоящее время на российском Дальнем Востоке международные коммуникации, и какие, по Вашему мнению, будут работать в перспективе? Какие основные грузы перевозит транспорт Дальнего Востока в международном сообщении?»

– Международные транспортные коммуникации активно работают в морских портах Владивосток и Находка, имеющих выход в Японское море. В морском порту Ванино, расположенном на побережье Татарского пролива. Этот пролив соединяет Охотское и Японское моря. Порты имеют автомобильные и железнодорожные подходы с выходом на Транссиб. Действуют железнодорожные переходы на Китайскую Народную Республику (станции Гродеково Приморского края, Забайкальск Читинской области); Корейскую Народно-Демократическую Республику (станция Хасан Приморского края); Монголию (станция Наушки Бурятской Республики, Россия). В Хабаровском и Приморском краях, Еврейской автономной, Амурской и Читинской областях действует ряд автомобильных переходов на Китайскую Народную Республику. Что касается перспективы развития международных транспортных коммуникаций, то могу сказать, что в связи с намечаемым ростом грузооборота в международном сообщении предполагается значительное расширение с одновременной технической и технологической модернизацией портов и припортовых железнодорожных станций Находка, Восточный, Зарубино, Советская Гавань и Ванино. Будут приняты меры по увеличению пропускной способности приграничных железнодорожных переходов и подходов к ним, включая электрификацию отдельных участков, строительство вторых путей, реконструкцию мостов и тоннелей, терминалов, нефтепроводов и газопроводов. Основные грузы российского экспорта – это уголь, нефть, газ (в перспективе), лес, удобрения, обогащенная руда черных и цветных металлов. Предполагается многократное увеличение контейнерных перевозок по транзиту из Азии в Европу и обратно. Резервы пропускной способности у железной дороги есть.

Председательствующий спросил, удовлетворен ли ответом господин Катояма, а затем перевел вопрос, заданный американским профессором Кемпбеллом, университет Анкоридж штата Аляска.

ЭР03246

– Я бухгалтер, и меня интересует вопрос: есть ли у государства достаточные финансовые возможности, чтобы претворить в жизнь высказанные Вами мысли о планах на Дальнем Востоке?

– У государства, может быть, денег и не хватит. Но сейчас в России проводится экономическая реформа, в основе которой заложен переход на рыночные отношения. Поэтому есть надежда на частные инвестиции, в том числе и из-за рубежа.

После ответов на вопросы был объявлен перерыв на обед. После обеда было запланировано ознакомление с учебно-материальной базой академии, выставкой научных достижений и инновационных разработок, посещение учебных и научных лабораторий, лекционных аудиторий, библиотеки. Потом участникам конференции была предложена экскурсия по городу, а вечером – прогулка на теплоходе по акватории реки Амур с видами на вечерний Хабаровск и ужином.

На следующий день заседание участников конференции началось в десять утра, после завтрака, прошедшего в студенческой столовой университета. Перед началом было время на дискуссии, обмен мнениями об экскурсии по городу и его достопримечательностях, величественной реке Амур, о потенциале учебной базы академии.

На участников конференции произвела впечатление архитектура учебного корпуса вуза. Особой оценки удостоились достаточно развитые и современные средства обучения: аудитории, оборудованные аудиовизуальной техникой и удобной мебелью, научные и учебные лаборатории со сложными приборами, действующими макетами и тренажерами, библиотека, имеющая фонд учебно-научной литературы, превышающий миллион экземпляров. Неподдельный интерес вызвал вычислительный центр академии, на базе которого осуществляется компьютерная подготовка студентов, а также выполняются научные исследования по информационному обеспечению работы железных дорог и их взаимодействию с морским транспортом, логистическим проблемам интер- и мультимодальных перевозок, а также строятся автоматизированные системы управления учебным процессом. Участники конференции в процессе знакомства с учебно-материальной базой имели возможность встреч и дискуссий со студентами, представителями профессорско-преподавательского состава, другими работниками академии.

Конференция началась ровно в десять часов. Раньше было согласовано, что председательствовать на нем будет представитель Шаньдунского транспортного университета (Shandong Jiaotong University), Китайская Народная Республика, профессор Ван. Он предоставил первое слово профессору И. Сергееву, Дальневосточная государственная академия путей сообщения, Россия.

Накануне в ректорате было принято решение в одном докладе раскрыть две проблемы: транспортное образование на Дальнем Востоке и Академия путей сообщения как кузница инженерных кадров для транспорта. Поскольку знакомство с вузом уже состоялось в процессе экскурсии, то у докладчика была возможность сократить общее время доклада в пользу его первой части.

В начале выступления слушателям были предложены страницы истории транспортного образования, потому что без подготовки специалистов невозможно

ЭР03246

было бы хозяйственное освоение обширных территорий российской империи. На Дальнем Востоке освоение территории началось в начале XVII в. направлением небольших отрядов казаков, а затем и экспедиций из острога в Якутске к побережью Охотского моря. В 1639 г. на тихоокеанском берегу появилось первое русское строение, с 1644 г. начинается освоение берегов Амура. В 1731 г., при фактическом утверждении Охотска «дальневосточной столицей» указывалось, что он является центром русского земледелия, кораблестроения и торговли на Тихом океане. В Охотске основывается «навигацкая школа» – фактически первое учебное заведение профессионального образования на российском Дальнем Востоке. Так было положено начало подготовке специалистов транспортной отрасли, наиважнейшей по стратегическому значению отрасли на Востоке страны.

20 ноября 1809 г., когда железных дорог ещё не было, царь Александр I подписал Манифест, на основании которого в России был учрежден институт Корпуса инженеров путей сообщения. Назывался манифест «Об управлении водяными и сухопутными сообщениями Российской Империи». Девятый параграф его гласил: «Для пріуготовленія юношества и образованія Инженеровъ, учреждается особый Институтъ, в коемъ желающимъ посвятить себя сей важной части, открыты будутъ все источники наукъ, ей свойственныхъ».

Необходимость создания системы транспортного инженерного образования была продиктована самой жизнью. Россия с её пространственной необъятностью остро нуждалась в разветвленной сети сухопутных и водных путей сообщения. Идеи общенационального государственного и экономического единения народов пробивали себе дорогу с давних времен. Претворение их в жизнь, патриотическое служение отечеству стали главной традицией и путеводной звездой высшего транспортного образования на всех этапах его истории.

Стараниями выдающихся ученых и питомцев учрежденного института была создана и получила развитие система русского инженерного образования. Здесь были заложены основы транспортной науки. Добрая память о выдающихся инженерах путей сообщения увековечена в названиях многих железнодорожных станций, узлов, портов, в том числе и на Дальнем Востоке.

В 1858 г. был основан военный пост Хабаровка, превратившийся к настоящему времени в столицу Дальневосточного Федерального округа и главный транспортный узел на Востоке России.

Мощным импульсом для развития производительных сил Приамурья послужило решение царского правительства в 1891 г. о строительстве Транссибирской железнодорожной магистрали. Началось планомерное заселение Приамурского края и, прежде всего, территории, прилегающей к железной дороге, и богатой ценными минеральными ресурсами.

Начало работ на Уссурийском участке Транссиба потребовало квалифицированных кадров по сооружению тоннелей, мостов и других сложных объектов, а также по содержанию и эксплуатации дороги. Необходимо отметить, что проектно-изыскательские работы и непосредственное руководство ходом слож-

ДВГНБ

ЭР03246

нейшего строительства осуществляли российские инженеры – в основном выпускники Петербургского института инженеров путей сообщения.

Сочтя необходимым осуществлять подготовку кадров на месте, Министерство путей сообщения России в 1895 г. издало приказ об открытии в Хабаровске технического железнодорожного училища. А в августе 1937 г. было принято решение об организации в Хабаровске института инженеров железнодорожного транспорта.

В настоящее время это – Дальневосточная государственная академия путей сообщения, которая стала центром профессионального образования транспортной отрасли на Дальнем Востоке России.

Современная транспортная высшая школа России поддерживает и развивает лучшие традиции русского инженерного образования, заложенные почти 200 лет назад в результате создания Корпуса инженеров путей сообщения. Транспортные вузы в России занимают высокий рейтинг среди технических учебных заведений. Они имеют современную материально-техническую базу, известные в стране и мире научные школы, тесную интеграцию с предприятиями и научными организациями транспорта, высокий потенциал научно-педагогических кадров. Качество выпускаемых специалистов отвечает современным требованиям, выпускники транспортных вузов востребованы производством.

«К примеру, возьму свой вуз, – продолжал докладчик, – который я окончил и сейчас являюсь в нем вице-президентом. Несмотря на то, что он далеко расположен от центра России, здесь сформировался творческий коллектив, благодаря которому на протяжении многих лет вуз являлся одним из лучших в отрасли и Дальневосточном федеральном округе. Академию посещают делегации вузов многих зарубежных стран, главным образом, Азиатско-Тихоокеанского региона. Они находят здесь то, чего нет у них – фундаментальность инженерного образования, в результате которого выпускник вуза является не только носителем широких знаний, но и умений, обладателем хороших способностей применить полученные знания в практической деятельности. В этом плане российское инженерное образование, частью которого является транспортное образование, было и есть лучшее в мире.

Основой технологического развития транспорта была фундаментальная наука. На базе её создавались прикладные научные знания, используемые на практике. Недаром, дипломированный специалист – инженер путей сообщения, выполнивший и защитивший дипломный проект, признавался, да и признается сейчас в ряде зарубежных стран как магистр техники и технологий.

Например, в университетах путей сообщения (Jiao tong University) Китайской Народной Республики, где высшее образование перешло, как и в других странах Азиатско-Тихоокеанского региона, на двухуровневую систему «бакалавр-магистр», сохранена инженерная подготовка по сложным техническим специальностям, только оценивается она магистерским уровнем».

Далее докладчик отметил, что эксплуатация и содержание Транссиба на Востоке России, реализация проектов развития его транспортной инфраструктуры, требуют надежного кадрового и научного сопровождения. Нужен очень широкий

ДВГНБ

ЭР03246

спектр направлений подготовки специалистов, чтобы обеспечить воспроизводство и развитие кадрового потенциала отрасли, обеспечить устойчивую её работу по транспортному обслуживанию населения и развивающейся экономики региона. Задачу по подготовке высококвалифицированных специалистов, удовлетворению потребностей отрасли в кадрах с высшим образованием, как по номенклатуре, так и по количеству, решает сегодня Академия путей сообщения.

Свыше десяти тысяч студентов, аспирантов, докторантов обучается в Академии почти по 100 направлениям, специальностям и специализациям довузовского, высшего и послевузовского профессионального образования. Около трех тысяч руководящих работников и специалистов транспорта, связи, промышленности, электроэнергетики, строительной отрасли и социальной сферы ежегодно проходят в университете повышение квалификации и профессиональную переподготовку по 35 сертифицированным программам.

Особым спросом пользуются на дорогах региона выпускники академии, готовые к реализации утвержденных отраслевых программ развития и совершенствования эксплуатационной работы, информатизации и телекоммуникацией, путевого и пассажирского хозяйства, внедрения технических средств повышения безопасности движения, развития локомотивного и вагонного хозяйства, средств автоматики, телемеханики и связи, электроснабжения, внедрения ресурсосберегающих технологий. Востребованы на транспорте специалисты других, не технических, направлений, которых готовит вуз: экономика и управление, бухгалтерский учет и аудит, коммерция, психология, социально-культурный сервиз и туризм, социология, философия и др.

Подготовка специалистов для транспорта на Востоке России, сказал докладчик, имеет свою специфику. Дальневосточный федеральный округ по размерам своей территории, климатическим условиям, другим географическим особенностям не имеет аналогов. Средняя плотность населения составляет один человек на квадратный километр. Молодежь значительно удалена от российских, да и от дальневосточных центров науки и культуры. На линейных станциях и в поселках недостаточен уровень качества школьного образования. По отдельным предметам школьной программы порой нет учителей. А железная дорога, где бы она ни проходила, в городе, поселке или чистом поле, требует от специалистов качественного обслуживания, прочных профессиональных знаний, высокой организованности и дисциплины. Тогда в вузе была создана и успешно начала работать система формирования студенческого коллектива, основанная на привлечении молодежи с линии, места жительства и будущей её работы. Довузовская подготовка обеспечила доступность и равные условия поступления в вуз. Действует целевая контрактная подготовка по договорам с работодателями. Студенты, обучающиеся в академии, социально защищены: обеспечены общежитием, местами производственной практики, доплатами к государственной стипендии от работодателей, местом работы после окончания вуза.

Необходимый уровень качества подготовки специалистов, как убедились вчера участники конференции, поддерживается современной учебно-материальной базой, высоким научно-педагогическим потенциалом преподаватель-

ЭР03246

ских кадров, тесной творческой связью с производством, соединением обучения и научно-исследовательской работы.

База информатизации даёт высокий уровень компьютерной подготовки. Учебные классы современных информационных технологий, автоматизированные рабочие места кафедр, лабораторий, других учебно-научных подразделений объединены в корпоративную сеть с волоконно-оптической линией связи. Компьютерная сеть имеет доступ к широким информационным ресурсам системы передачи данных отрасли. Это позволяет проводить лабораторные исследования с моделированием реальных производственных процессов, а в ряде случаев с доступом к реальной производственной обстановке.

Академия имеет пять филиалов, где обучаются студенты младших курсов, так сказать «без отрыва от дома». С третьего же курса обучение осуществляется в базовом вузе. С внедрением системы дистанционного обучения каждый студент имеет доступ к базе информационных ресурсов вуза, где сосредоточены в электронном виде учебно-методические курсы учебных дисциплин, специальностей.

В академии действует система подготовки научно-педагогических кадров, включая аспирантуру и докторантуру (Graduate school). Освоение программ послевузовского образования (Degree program) и защита ученых степеней обеспечивает необходимый уровень преподавания и ведения научных исследований. Семьдесят процентов преподавателей имеют ученые степени и звания.

Выпускающие кафедры имеют специализированные лаборатории, на базе которых проводятся научные исследования и обучение студентов направлениям подготовки и специальностям.

Лаборатории неразрушающих методов контроля подвижного состава, электровозов и тепловозов, диспетчерского управления движением поездов, автоматики и телемеханики, оптических систем связи и многие другие оборудованы самой современной техникой и приборами, сертифицированы, имеют лицензии на проведения определенного вида работ. На базе таких лабораторий студенты получают навыки работы с высокими инженерными и наукоёмкими технологиями.

Многие годы успешно функционирует учебно-научное производственное объединение «академия – железная дорога», в рамках которого решаются многие вопросы инженерной подготовки специалистов, научных исследований, внедрения их результатов в производство. Университет переходит от традиционного к инновационному инженерному образованию.

Обеспечивая кадровое и научное сопровождение устойчивого развития транспорта на Востоке России, Дальневосточная государственная академия путей сообщения приобретает в последнее время ещё большую значимость в связи с организацией трансконтинентальных транспортных коридоров «Азия-Европа». При этом актуальным становится развитие международной деятельности академии. Основная цель – создание условий для максимального использования возможностей вуза по развитию экспорта и импорта образовательных услуг и академических обменов.

ДВГУПС

ЭР03246

«Мы хотели бы, – подчеркнул докладчик, – совместно с рядом зарубежных университетов сотрудничать, реализуя совместные программы высшего профессионального образования, как это мы сделали с американским университетом, на принципах совмещения образовательных стандартов и включенного образования. Заключённые вузами-партнёрами соглашения и договоры периодически бы корректировались с учётом изменений в практике образовательного сотрудничества и использования новых возможностей. Мы сейчас работаем над получением права проведения независимого международного тестирования на знание английского языка «PBT TOEFL» и русского языка, как иностранного. Это значительно облегчило бы преодоление языковых барьеров в международном академическом партнерстве».

Далее докладчик остановился на методических проблемах транспортного образования в связи с глобализацией транспортных процессов, так как в эпоху глобализации транспорт стал центром сложных процессов экономического развития и международного сотрудничества.

Объединяя традиционные и новые взгляды на оценку и перспективы транспортного обслуживания интенсивного экономического развития стран азиатско-тихоокеанского региона, нельзя забывать, что в решении задач транспортных технологий и транспортной техники определяющую роль играют кадры специалистов, интеллектуальный потенциал транспортной отрасли. Потребность в таких специалистах постоянно растет. Например, только в инфраструктуре железнодорожного транспорта, отметил докладчик, в Дальневосточном федеральном округе ежегодная потребность в специалистах с высшим образованием составляет 500 человек.

В последние годы центр тяжести в мировой экономике стал смещаться в сторону стран азиатско-тихоокеанского региона. Выше было отмечено, что через Дальний Восток организуются трансконтинентальные схемы перевозок, в том числе по так называемым транспортным коридорам. Создаются логистические центры для более эффективного осуществления интер- и мультимодальных перевозок, в которых задействованы сразу несколько видов транспорта. Активизируется работа операторских компаний. Совершенствуется транспортная инфраструктура. Совокупность путей сообщения и транспортных коммуникаций, информатизация должны надежно обеспечивать устойчивую взаимосвязь крупных населенных пунктов, экономических центров, пространственное и функциональное единство транспортной системы.

В связи с тем, что транспортный комплекс – это система взаимодействующих между собой технических средств и технологий, предназначенная для перемещения грузов и пассажиров, становится очевидным, что в отличительных признаках различных транспортных средств есть одинаковое содержание. Отсюда следует вывод, что для различных видов транспорта и связанных с ними специальностей содержательные признаки учебных планов, и, следовательно, подготовка специалистов, могут быть унифицированы. Здесь открываются возможности интеграции транспортного образования, как по вертикали, так и горизонтали.

ЭР03246

«Остановлюсь в заключение своего доклада несколько подробнее на вопросах интеграции и эволюции транспортного образования, – продолжал докладчик, чувствуя, что у него заканчивается время по регламенту. – По мере развития отдельных видов транспорта в России создавались и соответствующие ведомства (Министерства). Министерство путей сообщения, например, управляет железными дорогами. Морской, речной, автомобильный, воздушный виды транспорта имеют свои министерства. Транспортное образование также строится по ведомственному принципу. Каждое транспортное министерство для кадрового обеспечения транспортного производства имеет свои высшие, средние, а кое-где и начальные профессиональные учебные заведения.

В какой-то степени это было оправдано. Транспортное инженерно-техническое образование в России достигло высокого уровня развития. Среди других транспортные вузы и техникумы по ряду показателей занимают на сегодняшний день ведущие позиции в профессиональном образовании. Грядущее акционирование и создание на базе ведомственных транспортных министерств акционерных компаний ведомственные учебные заведения перейдут в федеральное управление: в министерство образования либо в министерство транспорта. Такие изменения неизбежно приведут к структурному переустройству самих транспортных вузов на основе интеграции родовидовых признаков транспортного комплекса.

Вероятность интеграции транспортного образования возрастает и в связи с другими факторами. К ним относятся: глобализация транспортных процессов, требующая сближения и унификации учебных планов и программ по основным транспортным специальностям, связанным с технологией перевозочного процесса, транспортной экономикой и логистикой; модернизация образования на основе формирования систем непрерывного профессионального образования и подготовки кадров с учетом Болонского процесса; повышение эффективности (сокращение расходов) транспортного образования. Механизмы интеграции могут представлять вертикальные структуры на основе объединения вокруг транспортных вузов учебных заведений различного уровня в университетские комплексы.

Такая интеграция может осуществляться в границах федеральных округов (регионов) и в рамках, как правило, одной транспортной отрасли (железнодорожной, водной, авиации). Например, на базе Дальневосточной государственной академии путей сообщения может быть сформирован интегрированный транспортный региональный центр образования и науки – университетский научно-инновационный комплекс. В него могли бы войти филиалы университета, техникумы, предприятия транспорта, инновационные подразделения научно-исследовательских институтов и конструкторских организаций.

Интеграция транспортного образования может проходить и по горизонтали. Имеется в виду создание региональных систем транспортного образования на основе объединения различных транспортных вузов, действующих на территориях регионов (федеральных округов) в образовательные объединения с корпоративным управлением. В рамках такого регионального корпоративного университет-

ДВГУПС

ЭР03246

ского комплекса можно было бы организовать подготовку универсальных специалистов для транспорта, наиболее оптимально обеспечивая потребности развития экономики региона в кадрах в нужных количествах и номенклатуре.

В связи с развитием международного экономического сотрудничества стран Азиатско-Тихоокеанского региона напрашивается проблема международной интеграции транспортного образования. Одним из механизмов ее решения может быть создание международного Азиатско-Тихоокеанского транспортного университета на базе транспортных вузов и факультетов университетов Дальнего Востока России и стран АТР – Японии, Республики Корея, США, КНР и других путем их ассоциативного объединения. Этот университет мог бы стать центром обмена новыми транспортными технологиями, объединения интеллектуального потенциала вузов региона для развития транспорта.

Наряду с интеграционными процессами в транспортном образовании должна подвергнуться модернизации его структура и содержание. «Эволюция содержания транспортного образования, – сказал докладчик, – в этой связи могла бы протекать в следующих трех профессиональных областях: транспортная технология; транспортная инженерия (транспортные средства и системы); транспортная экономика. Специалист транспорта должен владеть суммой этих знаний, но в разных объемах в зависимости от того, на какую область транспортного дела он ориентирован. А система транспортного образования должна быть направлена, в первую очередь, на формирование комплексных знаний специалиста, обеспечивающих быструю адаптацию в будущей производственной деятельности, независимо от того, какой вид транспорта задействован в транспортной технологии. Кроме того, в решении задач современных транспортных процессов, носящих глобальный характер, чисто инженерно-технического образования становится недостаточно. Специалисты транспортники, наряду с инженерно-техническими знаниями должны владеть суммой общих знаний, связанной с организацией перевозок, экономикой и управлением транспортных технологий, логистикой».

«Сохраняя общую структуру учебного плана с набором социально-гуманитарных, естественно научных и других блоков учебных дисциплин, – продолжал докладчик, – в основное содержание общенаучной и специальной подготовки должны быть включены учебные курсы, на основе которых обеспечивается современная миссия транспорта.

В области транспортных технологий – это: транспортное планирование; технология перевозок; транспортная логистика; коммерческие транспортные технологии; эксплуатация транспортных средств (по видам транспорта); автоматизация транспортных процессов и системы телекоммуникаций. Уровни подготовки и квалификации специалистов: бакалавр, дипломированный специалист (инженер-технолог); магистр.

В области транспортной инженерии – это: транспортное строительство; пути сообщения и транспортные сооружения (по видам транспорта); транспортные средства (по видам транспорта); средства энергообеспечения (по видам транспор-

ЭР03246

та); подъемно-транспортное оборудование; автоматизация транспортных процессов и системы телекоммуникаций. Уровни подготовки и квалификации специалистов: бакалавр техники и технологий, инженер-строитель, инженер-механик, инженер-электромеханик, инженер-электрик, магистр техники и технологий.

В области экономики транспорта: экономическая теория; экономика транспортного производства; транспортная логистика; транспортная эконометрия; экономика туризма; экономика транспорта (по видам транспорта); информатизация в экономике. Уровни подготовки и квалификации специалистов: бакалавр, магистр.

Учитывая то, что в транспортных процессах решающее значение имеет человеческий фактор, влияющий на безопасность и качество транспортного обслуживания, для всех профессиональных областей в содержание транспортного образования должны быть включены человековедческие дисциплины: транспортная психология и управление персоналом; транспортная медицина; экология; транспортное право; безопасность и качество транспортного обслуживания (транспортные услуги).

Эволюция содержания транспортного образования должна быть направлена, в первую очередь, на формирование комплексных знаний специалиста, обеспечивающее быструю адаптацию в будущей производственной деятельности, независимо от того, какой вид транспорта задействован в транспортной технологии.

Я считаю, что каждый университет должен быть открытым для изменений. Межуниверситетское сотрудничество, в том числе международное, может дать каждому вузу возможности для обогащения и усиления тех областей деятельности, в которых он слабее других. На основе активного межуниверситетского сотрудничества и телекоммуникаций позволит учебному заведению решать проблемы, которые в противном случае были бы для него непосильными. Тогда такой вуз может дать студентам сильное образование по всем дисциплинам, перенимая опыт реализации более продвинутых образовательных программ у других университетов.

Мы могли бы поделиться с иностранными коллегами опытом интеграции образования, науки и производства, подготовки и реализации образовательных программ, органически сочетающих глубокую естественнонаучную, инженерную подготовку и результаты прикладных исследований в области транспорта. В свою очередь в условиях углубления рыночных отношений в России мы нуждаемся в опыте обучения студентов в других странах по таким направлениям как бизнес-администрирование, маркетинг, менеджмент, финансы, проблемы развития малого и среднего бизнеса, его роль в обеспечении функционирования транспортной инфраструктуры и других. Спасибо».

Когда доклад был закончен, поступили вопросы. Ниже повествуются наиболее интересные и важные с точки зрения международного сотрудничества и полученные на них ответы.

Вопрос. Профессор Ян Хюн Джин (Yang Hyung Jin), Корейский центр просвещения (Korean Education Center), Республика Корея. В своем докладе Вы обозначили проблему интеграции транспортного образования, как части россий-

ЭР03246

ского образования, в мировую образовательную систему. Я знаком с некоторыми программами высшего профессионального образования специалистов Советской России и считаю, что уровень требований в них по общенаучной и профессиональной подготовке, особенно в области инженерии и естественных наук, очень высок и не уступает уровню магистерских (мастерских) программ университетов других стран. В этой связи можете ли Вы сказать о своем отношении к Болонской декларации 1999 г.?

Ответ. Как мне известно, Болонская декларация охватывает Европейское пространство высшего образования. Российская Федерация, будучи евроазиатской страной, пока её не подписала. Декларация ставит своей целью также активизацию европейской системы образования в мировом масштабе. Мне также известно, что ни одна из неевропейских страна к ней не присоединилась. В то же время я разделяю основные цели Болонского процесса, как то: расширение доступа к высшему образованию, обеспечение трудоустройства выпускников вузов за счет того, что академические степени и другие квалификации должны быть ориентированы на рынок труда, расширение мобильности студентов и преподавателей и межинституционального сотрудничества и некоторые другие положения. Присоединение России к Болонскому процессу, на мой взгляд, откроет дополнительные возможности для участия российских вузов в академических обменах и научно-методических международных проектах. Конечно, с подписанием Россией Болонской декларации претерпит изменение и структура транспортного образования.

Только что принятые в нашей стране государственные образовательные стандарты высшего профессионального образования, после прохождения определенной апробации в вузах страны, не будут в принципе препятствовать решению вопросов сопоставимости квалификаций в интернациональном плане, о чем как раз сейчас и проходит полемика в высшей школе и среди работодателей. Считается, что бакалавр не специалист, хотя многие должности на производстве могут замещаться именно с этим уровнем квалификации.

На наш взгляд, Болонский процесс инициирован не для начала новых реформ, революционных преобразований в сложившихся национальных системах высшего образования, а для эволюционного процесса приведения к общему знаменателю, стыковке уже существующих систем высшего профессионального образования. При этом каждая страна действует исходя из собственной трактовки положений Болонской декларации, учитывая в первую очередь свои национальные интересы и потребности и решая, прежде всего, свои внутренние задачи. Именно из этих предпосылок мы и действуем.

Болонская модель, кроме двухуровневой структуры высшего образования предполагает две базовые вещи: модульный подход и кредиты. Модульная система означает отказ от предметного преподавания и введение целенаправленных расширенных образовательных блоков программ, в которых дисциплинарные границы расширены и рассматриваются совсем иначе, чем в архаичных

ЭР03246

традиционных формах. Кредиты в данном случае – инструмент для решения такой задачи – это критерии поэтапного продвижения к усвоению образовательной программы в целом. В европейской системе многое зависит от набранных студентом кредит-часов. Он может набирать эти часы за счет любой понравившейся ему дисциплины. На наш взгляд, это в некоторой степени прямая угроза качеству подготовки специалистов-транспортников. На транспорте обеспечение стабильности, безопасности и надежности во многом зависит от знаний специфики работы отрасли, обязательных для освоения академических курсов, а студент может «обойти» отдельные, трудные для него, дисциплины.

Сейчас в нашей транспортной академии проводится необходимая работа по внедрению новых образовательных стандартов, включая такие уровни образования по направлениям подготовки как «бакалавр» и «магистр». Но система образования представляет собой единый организм. Модернизируя одно из его звеньев, нужно принимать во внимание, что может произойти в остальной его части. Так, например, введение программ бакалавра и магистра по направлениям подготовки фактически ограничило преемственность программ среднего и высшего профессионального образования. А введение направлений подготовки дипломированных специалистов превращает соответствующие программы среднего профессионального образования в тупиковые. Сегодня этот уровень профессионального образования нуждается в кардинальном изменении своего статуса путем интегрирования его в структуру высшего профессионального образования. Эти вопросы мы сейчас ставим перед вышестоящими органами управления. На наш взгляд в транспортных вузах имеется возможность организации системы образования, не противоречащей Болонской конвенции, по схеме «Бакалавр-магистр», но не вместо «техник-инженер», а в дополнение к сложившейся системе инженерного образования путей сообщения.

Вопрос. Профессор Хан Тае Джун (Han Tae Jung), Кьюнгнамский университет (Kyungnam University), Республика Корея. Каждый из университетов моей страны имеет большой спектр академических программ. Мне известно, что и в других странах так же. Ваша академия ориентирована на транспортные образовательные программы. Не создаст ли это обстоятельство определенные трудности в совместимости учебных курсов, в сотрудничестве и академических обменах?

Ответ. Вчера в ответах на вопросы я уже говорил, что транспортный комплекс – это система взаимодействующих транспортных средств и транспортной инфраструктуры. Он включает в себя отрасли транспортного машиностроения, транспортного строительства, транспортные топливно-энергетические предприятия, органы планирования и управления транспортом, а также виды транспорта: наземные, подземные, воздушно-космические и водные. Для его обслуживания, содержания и развития требуются специалисты самых различных научных направлений. Любой транспортный вуз России – это политехнический университет с естественнонаучными, инженерно-техническими, эксплуатационно-технологическими, экономико-управленческими специальностями довузовского,

ЭР03246

высшего, послевузовского и дополнительного профессионального образования. В нашей академии, с учебно-материальной базой которой вы вчера ознакомились, осуществляется обучение студентов более чем по ста образовательным программам. В их числе: прикладная математика, информатика, физика и техника оптической связи, экономика, финансы, маркетинг, бухгалтерский учет и аудит, менеджмент, целый ряд инженерных программ по строительству, механике, электроэнергетике, электромеханике, телекоммуникациям, автоматизации и управлению, а также социально-гуманитарные программы по социологии, психологии, философии, сервису и туризму. Академия имеет право присваивать по результатам освоения этих программ и защиты выпускных работ или диссертаций степени бакалавра, дипломированного специалиста, магистра, кандидата и доктора наук. Таким образом, такой широкий спектр академических программ, я думаю, не может быть препятствием для сотрудничества с университетами других стран. Он дает нам возможность войти в международную образовательную систему, сложившуюся в странах АТР (КНР, США, Республика Корея, Япония и другие). Мы можем экспортировать образовательные услуги по всем этим программам. В первую очередь по программам инженерных и технологических специальностей. Одновременно, как я уже говорил, мы могли бы обогатиться опытом этих стран в области подготовки специалистов по бизнес – администрированию, производственному менеджменту, логистике и другим направлениям, по которым в нашей стране раньше были определенные пробелы.

Но не только учебой, как говорится, живет студент. Например, ведущие позиции в Дальневосточном федеральном округе и транспортной отрасли академия занимает в спорте, научном и художественном творчестве. Достаточно сказать, что сейчас у нас есть чемпионы и призеры мира, Европы и России, заслуженные мастера спорта международного класса, победители многих предметных и научных олимпиад, смотров прикладного самодеятельного художественного творчества, хореографического и театрального искусства. Поэтому в планах сотрудничества наших высших учебных заведений могли бы быть как академические, так и культурные обмены.

Вопрос. Профессор Шен Синьхуа (Sheng Xinhua), Пекинский транспортный университет (Beijing Jiaotong University), Китайская Народная Республика). В докладе Вы внесли предложение о создании на ассоциативной основе международного транспортного университета. Как Вы считаете, какие в первую очередь программы могли бы вызвать интерес у такого университета?

Ответ. Например, логистика, взаимодействие различных видов транспорта в интермодальных и мультимодальных перевозках. Эти проблемы очень актуальны в связи с развитием международных экономических отношений России со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, созданием трансконтинентальных транспортных коридоров «Азия – Европа» как через Россию, так и через Китай. Это не значит, что не может быть и других программ, имеющих взаимный интерес.

ЭР03246

Вопрос. Мицуаки Сасама (Mitsuaki Sasama), Исследовательский институт железнодорожной техники (Railway Technical Research Institute), Япония. Вы коснулись железнодорожных перевозок по международным трансконтинентальным маршрутам. Известно, что ширина колеи российских железных дорог отличается от ширины европейских, китайских и японских железных дорог. Как могут решаться вопросы перевозок при переходе с одной колеи на другую.

Ответ. Если есть соглашение с сопредельной страной о совместном использовании подвижного состава, то на стыковых станциях по специальной технологии меняются тележки вагонов. В других случаях производится перегрузка товаров по технологии «из вагона в вагон» или «вагон – склад – вагон». Вы, наверное, знаете, что на железной дороге острова Сахалин сохранилась японская колея. Если в перспективе будут реализованы проекты строительства железнодорожных переходов с российского материка и с японского острова Хоккайдо на остров Сахалин, то при организации трансконтинентальных перевозок из Японии в Европу и обратно могут применяться все три из названных технологий. Я бы предложил совместно с Вашим институтом провести исследования на предмет определения оптимальных вариантов. Мы могли бы под планы строительства мостовых или тоннельных переходов предложить различные варианты организации перевозок через границу между нашими странами. Хотя я понимаю, что вопрос не сегодняшнего дня.

Вопрос. Профессор Шаньдунского транспортного университета (Shandong Jiao tong University) Ян Тао (Yan Tao), Китайская Народная Республика. «Мой университет специализируется в основном на подготовке кадров для автомобильного транспорта. Мы хотим расширить спектр специальностей и по железнодорожной тематике, главным образом в области строительства дорог. Какие бы Вы предложили сферы сотрудничества наших университетов?

Ответ. Самые различные. Для развития академических обменов можно разработать совместные образовательные программы, например, по инфраструктурному проектированию и технологии строительства объектов железных и автомобильных дорог, мостовых переходов и транспортных тоннелей, по экономике и управлению транспортным строительством, оценке объектов недвижимости, строительству в особых условиях (вечная мерзлота, сейсмическая активность) и другие. Можно найти массу проблем в области совместных научных исследований и инновационных разработок. Я не исключаю возможности культурных обменов, туризма, спортивных состязаний и других мероприятий, способствующих сближению наших народов, развитию, дружбы, сотрудничества, взаимного доверия.

Вопросы к докладчику были исчерпаны. Председательствующий объявил двадцатиминутный перерыв. Во время перерыва участникам был предложен кофебрейк и небольшая выставка с презентационными материалами, представленными академией путей сообщения и некоторыми зарубежными университетами. В этот же день планировалось завершить пленарные заседания конференции.

ЭР03246

После перерыва были заслушаны четыре доклада. Представленный доклад директора транспортного института университета штата «Северная Дакота» (North Dakota State University) профессора Гина Гриффина (Gene Griffin) был посвящен подготовке специалистов для железнодорожного транспорта и носил презентационный характер. Он выразил готовность сотрудничать с академией по различным направлениям.

Профессор Даляньского университета путей сообщения (Dalian Jiao tong University) Ву Джипин (Wu Jiping) в своем выступлении поделился первым опытом работы инкубатора китайско-российских технологий, в котором ряд идей российских ученых и молодых новаторов превращаются в опытные образцы, которые затем предлагаются для внедрения на производстве. Инкубатор является частью недавно созданного в университете парка высоких технологий. В этом инновационном процессе участвуют, в основном, студенты университета. Он сделал презентацию бизнес-инкубатора, продемонстрировал ряд разработок в области создания новых материалов и призвал молодых ученых и студентов старших курсов академии принять участие в совместных научных исследованиях. «На полках скопилось много идей и научных разработок, лежащих мертвым капиталом, – заявил докладчик, – мы до сих пор не умеем по-хозяйски распорядиться этим не исчерпанным научным потенциалом, не научились научные знания, изобретения и открытия эффективно превращать в коммерческий продукт». Из его выступления явствовало, что им нужны свежие идеи, а дело инкубатора парка высоких технологий, созданного в университете, – быстро, без бюрократических проволочек, претворять их в жизнь.

Соглашаясь со своим коллегой из Китая, Сергеев был озабочен ослаблением влияния государства на высшее образование. При советской власти образование являлось важнейшей и поэтому наиболее приоритетной функцией государства. После распада СССР экономика России стала деградировать. В результате непродуманной приватизации и акционирования многие крупные предприятия обанкротились. Система образования попала под страшный пресс экономической разрухи. Снизилось государственное финансирование учреждений образования. Образование стало обременительно для общества, свертывающего производство. Государство решило поощрять создание частных вузов в качестве эффективного средства снижения нагрузки на государственную казну и удовлетворения растущего спроса на образование. Но в России из-за формализма и коррупции в системе аттестации, аккредитации и лицензирования частных вузов образование на коммерческой основе приняло извращенный характер. Частными учебными заведениями с целью личной наживы ее организаторов удовлетворялся растущий спрос не на образование, а в основном на получение дипломов об уровне образования. Хорошо тем и другим: недобросовестным учащимся – не надо прилагать особых усилий в получении не нужных им знаний; и «учителям», владельцам частных учебных заведений, – не требуется больших затрат на обучение. На внешнем фоне роста «удовлетворенности»

ЭР03246

уровень образованности нации в России начал снижаться. Становится очевидным, что образование должно быть приоритетной функцией государства.

А как на этот счет думают представители зарубежной высшей школы? Каковы должны быть отношения высших учебных заведений, рынка и государства? Каковы аргументы в пользу государственного вмешательства в систему образования?

Теме «Государство и высшее образование» было посвящено выступление профессора японского университета Хего (Hyogo University) Хисао Яги (Hisao Yagi). «Высшее образование, – начал докладчик, – имеет решающее значение для инновационной системы любой страны и развития людских ресурсов». В этой связи он привел три аргумента в пользу дальнейшей государственной поддержки высшей школы. Первый – наличие внешних эффектов, ассоциированных с развитием высшей школы. Инвестиции государства в высшее образование обеспечивают значительные позитивные внешние эффекты, имеющие большое значение для социально-экономического развития на основе знаний. Частные инвестиции в высшую школу не могут обеспечить таких результатов, поскольку на уровне индивидов невозможно воспользоваться всеми выгодами образования. Инновационные технологии, научно-технические достижения обеспечивают повышение производительности труда, причем большинство этих новшеств является результатом фундаментальных и прикладных научных исследований, результатом знаний, полученных в университетах. Высшее образование способствует сплочению нации, содействуя укреплению социального единства и доверия к социальным институтам, активизации населения и открытых дискуссий, а также правильному пониманию вопросов гендерного, этнического, религиозного и социального разнообразий. Кроме того, плюралистическое демократическое общество опирается на результаты научных и аналитических исследований, развитию которых способствуют программы высшей школы в области общественных и гуманитарных наук. Хисао Яги привел пример одной из государственных задач – обеспечение здоровья нации: «Переход к здоровому образу жизни и улучшение показателей здоровья людей дают значительные социальные выгоды, а высшее образование незаменимо в части подготовки необходимых специалистов в области здравоохранения».

Второй аргумент – проблемы равенства в доступе к высшему образованию. Несовершенство рынков капитала ограничивает возможности населения в получении необходимых займов для учебы в вузах. Это мешает поступлению в вузы достойных, но малообеспеченных лиц. Более того, такие займы не всегда выдаются именно тем студентам, которые ограничены в средствах и больше других нуждаются в финансовой поддержке. Очень немногие страны имеют национальные программы, которые охватывали бы государственной поддержкой значительный процент нуждающихся студентов. К их числу относятся такие богатые государства, как Австралия, Канада, Швеция, Великобритания и США. В ряде стран, таких как Япония, Республика Корея и некоторых других, государство компенсирует частично затраты на обучение, и содействует в какой-то степени решению проблемы равенства в доступе. «Вчера при посещении

ЭР03246

уважаемой транспортной академии, – продолжал Хисао Яги, – я был приятно удивлен, когда услышал из уст студентов, что в России тоже действует хорошая система финансовой поддержки студентов. Они получают государственные стипендии, льготы по оплате проживания в студенческом кампусе, дополнительные стипендии от работодателей, рабочие оплачиваемые места во время практики, гарантии трудоустройства после окончания вуза. Причем уровень такой поддержки увязывается с академической успеваемостью студента, его социальной активностью. Я бы рекомендовал коллегам из вузов стран, участвующим в форуме, перенять этот опыт».

Третий аргумент – функция высшей школы как опора всей системы образования. Государственная поддержка высшей школы необходима для обеспечения устойчивого прогресса базового и среднего образования. Слабость системы высшего образования мешает осуществлению таких компонентов базового образования, как подготовка квалифицированных учителей, создание возможностей для разработки учебных планов, проведение научных исследований по вопросам преподавания в базовой и средней школе и другие.

«Рассматривая вопрос об общественных выгодах от развития высшего образования, – продолжал докладчик, – следует обратить внимание на существование эффектов совместного производства, обусловленных взаимодополняющим характером высшего и более низких уровней образования, а также дипломного и последипломного образования. В этой связи меня очень заинтересовал проект профессора академии путей сообщения Ивана Сергеева о создании интегрированной системы транспортного образования, когда в составе университета будет место высшему, базовому и среднему специальному образованию, а также переподготовке и повышению квалификации специалистов в связи с изменениями характера работы, вызванного научно-техническим прогрессом. В такой системе раздвигаются границы возможных траекторий образования с учетом способностей обучаемых и потребностей общества и государства. Например, университет Хёго становится крупным многопрофильным государственным университетом Японии благодаря интеграции нескольких учебных заведений сферы экономики и торговли, техники и технологий, медицины, искусств и науки. Он поддерживает корпоративные отношения с сообществом, которые способствуют проведению совместных исследований по преодолению разрыва между университетом и индустриальным миром. В то же время создание интегрированной системы образования требует применения комплексного подхода к распределению ресурсов. Для того чтобы обеспечить сбалансированное распределение бюджетных ресурсов и правильную очередность инвестиций во всех трех сегментах системы интегрированного образования предпочтительно единое юридическое лицо. Российское транспортное ведомство, как русские говорят «государство в государстве», имеет свою систему образования всех уровней и свою систему потребления кадровых ресурсов, вышедших из собственной системы образования. Вертикальная интеграция транспортного обра-

ДВГНБ

ЭР03246

зования, если она найдет государственную поддержку, принесет ведомству, да и обществу в стране, внешние эффекты, равенство доступа и дополнительные импульсы к развитию всех сегментов системы ведомственного образования».

«В мире происходят быстрые перемены не только в экономике, науке и технике, но и в политической и социальной сферах. Распад бывшего Советского Союза, политическое возрождение Африки, консолидация гражданского правления в Латинской Америке, а также другие события изменили глобальный политический климат на планете. Высшие учебные заведения испытали сильное влияние происходящих вокруг них перемен, в связи с которыми на передний план выдвигается значимость этих учреждений как столпов (pillars) социальной сплоченности общества. В этой связи возрастает роль и значение форумов публичного общения и участников открытых дискуссий, в том числе и нашей конференции. Я выражаю благодарность ее организаторам, а руководству академии за теплый и радушный прием».

«В заключение хотел бы поддержать предложение академии путей сообщения, изложенное в докладе профессора Сергеева, о развитии академических обменов между вузами стран Азиатско-Тихоокеанского региона, международной интеграции транспортного образования на основе ассоциативного сотрудничества транспортных университетов, транспортных факультетов и колледжей. Спасибо».

Председательствующий на конференции внес предложение: «Поскольку следующий доклад «Формирование общества, основанного на знаниях» тесно связан по идее и содержанию с предыдущим, заслушать его, а потом провести дискуссию по всем докладам». Предложение было принято.

За трибуну вышел невысокий, подвижный, с черной шевелюрой, лет пятидесяти кореец, профессор Ханкьёнского национального университета (Hankyong National University) Хан Ён Чжин (Han Yong Jin), Республика Корея. «Одним из ключевых факторов развития являются знания, – начал он свое выступление. – Способность общества создавать, отбирать, адаптировать, превращать в источник прибыли и использовать знания имеет решающее значение для устойчивого экономического роста и повышения жизненного уровня населения. Знания превратились в наиболее важный фактор экономического развития. Сославшись на исследования и опыт Организации экономического сотрудничества и развития, докладчик сказал, что темпы базового долгосрочного роста экономики в странах зависят от поддержания и расширения базы знаний. Сегодня большинство передовых в технологическом отношении экономик являются поистине экономиками, основанными на знаниях. Во многих странах Организации экономического сотрудничества и развития реальный рост добавленной стоимости в отраслях, основанных на знаниях, в минувшие два десятилетия устойчиво превышал темпы общего экономического роста. Например, в период 1986 по 1994 гг. это превышение составило примерно тридцать процентов. Процесс глобализации ускоряет эти тенденции, поскольку при формировании конкурентных преимуществ той или иной страны во главу угла все в большей степени ставятся знания. Срав-

ДВГНБ

ЭР03246

нительные преимущества стран все меньше и меньше определяются богатством природных ресурсов или дешевой рабочей силой, и все больше – техническими инновациями и конкретным применением знаний, или тем и другим в сочетании. Наглядный пример тому – преуспевающий Бангалор, индийская столица индустрии программного обеспечения».

Хан Ён Чжин рассказал, что поддержка Индийского правительства помогла создать «Силиконовую долину Индии» – крупнейший в стране технопарк Бангалор (Bangalore). В Бангалоре производится тридцать пять процентов высокотехнологического экспорта страны. Там присутствует высокоразвитая сеть исследовательских и образовательных институтов, объединяющая свыше пятидесяти колледжей и университетов. Это пример того, что только при большой концентрации знаний и умений на ограниченном пространстве количество рождает качество, и именно там и тогда на свет появляется все самое новое и самое передовое. Знания и умения являют собой ту движущую силу, которая позволяет государству выйти на новый уровень экономического развития. Экономический рост сегодня является в такой же мере процессом накопления знаний, как и процессом накопления капитала. В экономически развитых станах объемы капиталовложений в нематериальные активы, формирующие базу знаний, а именно научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, образование и программное обеспечение для вычислительной техники, равны или даже превышают капиталовложения в физическое оборудование. Компании этих стран вкладывают, по меньшей мере, одну треть своих инвестиций в основанный на знаниях нематериальный капитал: профессиональное обучение кадров, науку, патенты, лицензирование, проектирование, маркетинг. В экономике, основанной на знаниях, достижения в сфере микроэлектроники, мультимедийного производства, телекоммуникаций приводят во многих отраслях к существенному росту производительности. Эти достижения также становятся составляющими элементами множества новых продуктов в целом ряде видов деятельности в промышленности и сфере услуг. Кроме того, создание и распространение новых знаний ускоряют темпы научно-технического прогресса, сокращают инновационный цикл от идеи до внедрения.

– Хочу некоторое время занять ваше внимание, уважаемые коллеги, – продолжал докладчик, – и показать роль и значение политики государства в формировании общества, основанного на знаниях, на примере своей страны.

Хан Ён Чжин продемонстрировал результаты сравнения экономического развития в Гане и Республике Корея в период с конца пятидесятых годов до начала девяностых. На примере этих стран, в которых в 1958 г. валовой внутренний продукт на душу населения был примерно одинаковым – одна тысяча долларов, было показано, насколько вперед ушла Корея, благодаря политике, основанной на знаниях: к 1992 г. у в Корее он вырос в семь раз, в Гане – остался на том же уровне. Различия в темпах экономического роста легко объясняются так называемой совокупной производительностью факторов производства – показателем продуктивности на единицу затрат. Рост этого показателя приводит к повыше-

ЭР03246

нию жизненного уровня. Высшее образование – один из важнейших факторов в наборе мер, определяющих указанный показатель продуктивности. Среди таких мер, которые должны приниматься в расчет, различия в экономической политике и политическом климате. И то и другое оказало сильное воздействие на траекторию промышленного роста, а также на рынки труда и условия поддержания и использования знаний и умений в двух странах, о которых идет речь.

Различные пути эволюции политики и практики высшего образования, внесли свой вклад в увеличение разрыва между Ганой и Республикой Кореей по совокупной производительности факторов производства. Докладчик дал общее описание стратегии высшего образования в этих двух странах. В развитии системы высшего образования в Корее четко выделяются четыре этапа. Первый – пятидесятые годы: развитие государственных учебных заведений с долевым финансированием тридцати процентов затрат за счет студентов. Второй – шестидесятые годы: стимулирование развития частных учебных заведений с ограниченным финансированием за счет государства средств капитальных затрат и стипендий. Третий – семидесятые и восьмидесятые годы: рост объемов подготовки по инженерно-техническим специальностям в целях удовлетворения растущих потребностей в квалифицированной рабочей силе. Четвертый – девяностые годы: упор на повышение качества образования, потенциала в сфере научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, подотчетность и финансирование в зависимости от результатов. В Гане в рассматриваемый период в системе высшего образования практически ничего не изменилось. В Корее доля лиц, поступавших в вузы, в соответствующей возрастной группе подскочило с пяти до восьмидесяти процентов. В Гане этот показатель остался на уровне двух процентов. В Корее объем государственных расходов в расчете на одного студента вырос с двух тысяч долларов США до четырех с половиной. В Гане этот показатель сократился почти на одну треть. Правительство Кореи, начиная с середины восьмидесятых годов, активно поощряло развитие сотрудничества между университетами и отраслями промышленности. В Гане связи между вузами и промышленной сферой почти не получили развития. Различия в темпах экономического роста между Ганой и Кореей являются наглядным примером того, что для успешного развития экономики нужны высококвалифицированные специалисты, а они появятся только в том случае, если государства будут вкладывать средства в создание высокоразвитого человеческого капитала…

Сидя в зале и слушая выступление корейского коллеги, Сергеев думал о том, что на Дальнем Востоке, да и в России, среди властных структур существует недопонимание роли и значения знаний в развитии экономики. Иначе, по-другому бы распределялись бюджетные ресурсы для инвестирования науки и образования. Само существование важных общественных выгод говорит о том, что потери от недостаточного вложения средств в высшее образование могут быть весьма значительными. Неужели нужно быть «семи пядей во лбу», чтобы понять сущность таких потерь. Что мы наблюдаем сейчас? Налицо и снижение реальной конкурентоспособности страны на мировом и региональ-

ЭР03246

ном рынках, и увеличение экономических и социальных диспропорций. Сюда можно прибавить и ухудшение качества жизни и здоровья населения, и сокращение средней ожидаемой продолжительности жизни, и последующее увеличение неизбежных бюджетных расходов на программы социального обеспечения. И, как итог, – ослабление социального единства общества. Это – есть результат такого недопонимания. Ведь есть же опыт индустриальных стран, где ценится вклад образования в обеспечение экономического роста. Там уровень инвестиций в образование составляет от четырех до шести процентов валового внутреннего продукта, а то и того выше. У нас же в два-три раза ниже. Россия уже начала отставать от некоторых развивающихся стран и стран с переходной экономикой, таких как Китай, Индия, Бразилия. Эти страны уже испытали на себе ускорение темпов создания и распространения новых знаний, хотя пока еще не в полной мере извлекают из них все потенциальные выгоды.

У российской элиты, видимо, есть дела более важные, чем понять сущность фьючерсной экономики в одной из ее областей – антропоэкономике, занимающейся вложением денег в человека. Она рассматривает персонал, способный к развитию, к принятию нестандартных решений, как важнейший капитал современного общества и любой его организации. И высшая школа в нынешних условиях, давая новые знания человеку, создавая вокруг него интеллектуально-трудовую атмосферу, для многих организаций должна бы стать важнейшим объектом вложения капитала и получения прибыли. Она же у нас финансируется по остаточному принципу.

Нетрудно понять, что масштаб текущих и предстоящих экономических и социальных изменений в странах Азиатско-Тихоокеанского региона потребует принципиально новых подходов к образованию и подготовке специалистов на Дальнем Востоке России. Стратегия развития инженерно-технического, в том числе транспортного, образования в новых условиях должна предусматривать формирование культурного научно-образовательного учреждения международного уровня. Как то: подготовку студентов к реалиям взаимозависимого мира; создание трудовых ресурсов, конкурентоспособных в глобальном масштабе; углубленное понимание собственной и иных культур, религий, политических систем; выработку у студентов навыков, необходимых для формирования обоснованных и взвешенных суждений по проблемам современного мира. Глобализация экономики, ее ориентация на путь технологического развития, также подталкивают дальневосточный регион к доминированию наукоемких и образовательноемких экономик, и формирование на этой основе нового жизненного уклада, в котором экономика и общество базируется на знании. Как и в большинстве развитых стран, главным источником поддержки высшей школы здесь по-прежнему должно быть государственное финансирование. Хотя нельзя сбрасывать со счетов получение доходов от использования активов государственных вузов, а также дополнительное привлечение инвестиций для развития образования из других источников. Надо повернуть лицом к вузам работодате-

ДВГТУ

ЭР03246

лей. Многие из них считают, что они платят налоги, а государство для них должно готовить специалистов. Надо убедить их в том, чтобы они компенсировали вузам хотя бы те расходы, потребности в которых недофинансирует государство. Железные дороги, например, пошли навстречу академии путей сообщения и в договорах на подготовку для них специалистов взяли обязательства не только оплатить эту разницу, но и оборудовать учебные аудитории и лаборатории современными техническими средствами. Участники конференции в этом убедились вчера во время знакомства с академией.

Задумавшись над своими проблемами, Сергеев отвлекся от доклада. Услышанное из уст переводчика слово «антропоэкономика» вернуло его снова в зал заседаний. Между тем корейский коллега уже заканчивал доклад. Переводчик с трудом справлялся со сложными оборотами речи.

«Уважаемые коллеги, таким образом, изменение социально-экономического базиса и осознание необходимости перехода к антропоэкономике вызвали в странах Азиатско-Тихоокеанского региона сложные политические, социально-экономические и социально-культурные процессы, связанные со структурной перестройкой производства, развитием региональных экономик и обеспечением их потребности в специалистах для жизненно важных областей промышленности, транспорта, социальной жизни, науки, культуры и образования. Интеграция национальных экономик в мировые экономические процессы привела к формированию и мирового рынка интеллектуального труда, и интеллектуальной продукции. Конкуренция на этом рынке ставит перед высшей школой…».

Здесь Сергеев снова переключился на свои мысли; ведь то, о чем говорит выступающий, а именно конкуренция на рынке труда в том числе, ставит перед транспортными университетами тоже ряд специфических задач по удовлетворению спроса на рынке транспортных услуг и обеспечению его функционирования и развития. Специфика эта заключается в том, что требуется качественное кадровое сопровождение проектов развития международного сотрудничества с возрастающей весовой составляющей транспортного обеспечения. Стратегия развития транспортных университетов в этих условиях должна быть направлена на подготовку конкурентоспособных специалистов, социально защищенных качеством и профессионально-деятельностными возможностями своего образования, а также комплексно подготовленными к работе в постоянно изменяющихся условиях, что является сущностной характеристикой предстоящего столетия…

«Уважаемые коллеги, – продолжал корейский ученый, – первое знакомство с Дальневосточной транспортной академией позволяет мне сделать вывод о том, что в новой России и государство, и частный капитал заинтересованы в развитии высшей школы. Она не обособлена и востребована обществом. Ее успехи связаны с научным и кадровым сопровождением развивающейся экономики. Благодаря сотрудничеству академии с отраслями транспортного комплекса, с железными дорогами региона она занимает ведущее место среди высших учебных заведений региона. Она в решающей степени способствует развитию научно-технического

ЭР03246

прогресса в транспортном производстве. Это как раз и есть наглядный пример в пользу тех положений, которые были заложены в содержание моего доклада «Формирование общества, основанного на знаниях». Я готов подписать договор намерений о сотрудничестве своего университета с транспортной академией, а также просить президента Ханкьенского университета принять российскую делегацию для подписания договора об академическом сотрудничестве. Я также поддерживаю организацию ассоциативного взаимодействия университетов стран региона в области исследований по транспортной логистике.

Заканчивая свое выступление, хочу выразить благодарность организаторам и участникам конференции за достойное техническое оформление, актуальную тематику и качественное содержание докладов. Руководству транспортной академии – за теплый и радушный прием, за предоставленную возможность познакомиться с обновляющимся и развивающимся российским Дальним Востоком. Спасибо».

Председательствующий объявил, что доклад окончен и есть несколько записок с просьбой выступить в порядке дискуссии. Согласно установленному регламенту он попросил выступать не более десяти минут. Первому было предоставлено слово китайскому профессору из Пекинского университета путей сообщения (Beijing Jiao tong University) Ли Пуяну (Li Puyan).

«Уважаемые коллеги, я не планировал свое выступление. Но когда вчера посетил компьютерный центр академии путей сообщения, то решил выступить на конференции и посвятить свое выступление очень важной для высшей школы проблеме – информационной революции. Не ожидал, что в далеком от центра России вузе компьютерной подготовке уделяется большое внимание. Приятно отметить, что по этому направлению создана современная материальная база».

Далее он сказал, что одним из конкретных аспектов научно-технического прогресса, который уже оказывает сильное влияние на сферу высшего образования, является информационные и коммуникационные преобразования. В Китае, в частности в его университете, главном железнодорожном вузе страны, этому вопросу тоже стало уделяться большое внимание. С приходом в пятнадцатом веке книгопечатания произошла первая в нашей эре радикальная трансформация в сохранении знаний и обмене ими. Сегодня технологические инновации в информатике и телекоммуникациях вновь делают революцию в возможностях хранения, передачи, применения знаний и доступа к ним. Быстрый прогресс в электронике, телекоммуникациях и спутниковых технологиях, которые позволяют передавать большие объемы данных при низких затратах, привел к квазинейтрализации физического расстояния как барьера для общения и одного из факторов экономической конкурентоспособности. Использование альтернативных источников энергии, например, солнечной или ветровой, позволяет в определенной мере снять проблемы с нехваткой электроэнергии в отдаленных пунктах. Говоря в целом, сочетание возросшей мощности вычислительных средств и снижение стоимости связи означают, что для информационного обмена и общения между людьми, учреждениями и странами осталось ма-

ДВГТУ

ЭР03246

ло материально-технических барьеров. По крайней мере, для тех, кто имеет доступ в Интернет, и там, где политикой в сфере телекоммуникаций поощряется предоставление доступа за приемлемую плату.

«Как следует из доклада корейского коллеги, – продолжал выступающий, – в связи с ускорением темпов развития технологий доступность знаний стала важнейшим требованием для участия в глобальной экономике. Благодаря информационным и коммуникационным технологиям существенно ускоряется процесс создания, использования и распространения знаний. Подтверждением этому служит увеличение числа научных публикаций и патентных заявок. Следовательно, способность любой страны воспользоваться преимуществами экономики, основанной на знаниях, зависит от того, насколько быстро она сможет адаптировать свой потенциал в сфере формирования знаний и обмена ими. Я предлагаю при разработке программ международного сотрудничества и академических обменов между университетами шире использовать компьютерные технологии, развивать дистанционные формы передачи знаний. Может быть, начать эту работу надо с транспортных образовательных программ, так как транспортные университеты являются наиболее продвинутыми в области информационных и телекоммуникационных технологий. Мне известно, например, что в России уже имеются проекты организации перевозок железнодорожным транспортом с использованием дистанционных компьютерных технологий, информационные потоки в которых передаются по волоконно-оптическим линиям связи или спутниковой связи. Полагаю, что сотрудничество с Дальневосточной транспортной академией в этой области принесет определенные плоды. Спасибо».

Для Сергеева выступления зарубежных ученых – как «бальзам на душу». Во-первых, можно соотнести свой путь, свои планы с общемировыми тенденциями. И здесь академия идет, в основном, правильной дорогой, во всяком случае, тем путем, который зависит от действий ее ректората и коллектива в целом. Прозвучал из уст выступающих и ряд проблем, решение которых зависит от позиции властей, политики государства. И тогда, опираясь на зарубежный опыт, можно вырабатывать предложения и ставить вопросы перед властями о повышении роли высшей школы в развитии экономики страны, развитии производительных сил на Дальнем Востоке России. Во-вторых, представители университетов стран Азиатско-Тихоокеанского региона поддержали предложения Дальневосточной академии путей сообщения по развитию международного академического сотрудничества, дали положительную оценку вузу и выразили готовность к реализации совместных научно-образовательных программ.

Слово попросил еще один корейский коллега, профессор Вусонгского университета (Woosong University) Чан Хун Ю (Chan Hun Yu).

«Мой вуз является специализированным многопрофильным университетом, – начал он свое выступление, – расположенным в городе Тэджон (Daejeon). Город считается научно-технической столицей Южной Кореи, одним из крупнейших транспортных узлов страны. Университет для каждой специальности предлагает

ДВГУПС

ЭР03246

специализированные учебные программы, построенные на основе практического иностранного языка и высокотехнологичных IT-образовательных технологий. Но тема моего выступления будет касаться мобильности в глобальном рынке труда».

Далее выступающий отметил, что глобализация, сокращение затрат на связь и транспорт, открытие политических границ – все это вместе взятое способствует повышению мобильности квалифицированных специалистов. Фактически эта динамика ведет к созданию глобального рынка высокоразвитого человеческого капитала, наиболее вероятными участниками которого являются люди с высшим образованием. На этом рынке богатые страны стремятся самыми разными способами привлечь и удержать наиболее подготовленных специалистов мира. В числе наиболее мощных факторов притяжения – эффективные меры экономической политики, которые стимулируют научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, способствуют увеличению объемов прямых инвестиций, предлагают привлекательные возможности послевузовской подготовки и научно-исследовательской работы, а также поощряют набор выпускников вузов и молодых специалистов. Выступающий привел пример, как, благодаря экономической политике государства, основанной на знаниях, удалось привлечь лучшие умы, в том числе и из-за рубежа, и создать в городе Теджон своеобразную «силиконовую» долину науки Дэдок (Daedeok), где можно увидеть все новейшие достижения человеческого прогресса. Здесь регулярно проходят всемирные выставки высоких технологий.

Экономически развитые страны, продолжал Чан Хун Ю, увеличивают инвестиции не только в научно-технической сфере, но и в других отраслях, основанных на знаниях, создавая, таким образом, возможности для трудоустройства хорошо подготовленных специалистов. Например, ежегодно до ста тысяч выпускников вузов из других стран выходят на американский рынок высокоразвитого человеческого капитала. Большинство из них получили базовое образование и первые академические степени у себя на родине. Это означает, что затраты на их первичное профессиональное обучение были взяты на себя страной их происхождения, а не страной трудоустройства. Развитые страны открывают кадровые агентства там, где из-за политической нестабильности или отсутствия возможностей выпускники вузов остаются нетрудоустроенными. США, Канада, Австралия, страны – члены ЕС стремятся получить свою долю хорошо подготовленных специалистов на глобальном рынке труда. Они ослабили визовый режим в целях привлечения иностранных специалистов в областях, связанных с новыми технологиями.

Глобальный рынок высокоразвитого человеческого капитала – это реальность, которая, расширяя свои масштабы на национальном уровне, особенно в развивающихся странах, выдвигает на передний план проблему перемещения квалифицированной рабочей силы и связанную с ней проблему «утечки умов». «Утечка умов» – независимо от того, обусловлена ли она факторами притяжения или выталкивания, – может приводить к ослаблению структур государственного управления, производственных отраслей, высших учебных заведений. Повышение международной мобильности квалифицированных людских ресурсов может ока-

ЭР03246

зывать как позитивное, так и негативное воздействие на страны любого уровня развития. Однако развивающиеся страны испытывают по большей части неблагоприятное воздействие, так как они теряют таких технических специалистов и профессионалов, которые могли бы способствовать улучшению жизненных условий местного населения и тем самым снижению уровня бедности. «Например, по данным на прошлый год, – заявил выступающий, – число эмигрантов с высшим образованием, проживающих в США, составило из Мексики триста пятьдесят тысяч человек, из Китая – двести тысяч, из Индии – двести пятьдесят тысяч, из Республики Корея – сто пятьдесят тысяч. Из моей страны «отток умов» сейчас прекратился, даже наблюдается тенденция их возвращения на родину, где они будут востребованы. Это как раз тот случай, когда мобильность можно считать как позитивное явление для развивающихся стран: получив опыт и практику, или повышение квалификации в развитой стране, специалисты возвращаются домой. У меня есть информация, что даже в России, которая в недалеком прошлом была мировым лидером в таких передовых областях науки и техники, как теоретическая физика, атомная техника и космические технологии, происходит крах сектора научно-исследовательских и опытно-конструкторских разработок. По данным последней публикации Организации экономического сотрудничества и развития в России финансовый кризис, ветшающее оборудование, безработица и низкая заработная плата приводят к утечке большого количества квалифицированных кадров из сферы образования, науки и передовых технологий. Я был приятно удивлен, что проблема «утечки мозгов» не коснулась Дальневосточной транспортной академии. Здесь нашли решение этой проблемы. Аудитории и лаборатории оборудованы современными техническими средствами перспективного направления. Здесь продвинуты такие направления как информационные технологии, системы автоматизированного проектирования, автоматизация и управление, телекоммуникации и средства связи, прикладная математика, физика и оптика, электроэнергетика и целый ряд других. Студенты получают государственную стипендию и дополнительную финансовую поддержку работодателей. Они востребованы обществом после окончания вуза. Руководством академии успешно решаются вопросы заработной платы и жилья. Кадровый состав стабилен. Это пример того, что можно решать трудные вопросы в рамках одного учебного заведения, тесно связанного с отраслью производства. Я доложу руководству своего университета о целесообразности сотрудничества с таким замечательным высшим учебным заведением на Дальнем Востоке России. Хочу еще добавить, что Министерство транспорта Кореи вынашивает идею подготовки специалистов для республиканских железных дорог в Вусонгском университете. В этой связи опыт транспортной академии будет полезным и для нашего университета. Спасибо».

Выступивший затем профессор ведущего Корейского института науки и технологий (Korea Advanced Institute of Science & Technology KAIST) Ким Ю Сон (Kim Yu Song) обратил внимание слушателей на проблемах взаимосвязи научных исследований в вузах и образовательного процесса, сотрудничества выс-

ДВГУПС

ЭР03246

шей школы с государством и бизнесом. «В выступлениях коллег на нашем симпозиуме, – начал Ким Ю Сун, – я не услышал реакции на ту часть доклада профессора Сергеева, где он говорил об интеграции образования, науки и производства. Успехи его академии в трудный для России период, когда поддержка государством высшей школы ограничена, во многом связаны с прикладными научными исследованиями и подготовкой специалистов по контрактам с транспортными предприятиями, Министерством железных дорог. Благодаря взаимодействию науки, образования и бизнеса высшая школа может значительно защитить себя от последствий экономических кризисов».

В качестве примера выступающий показал достижения своего сравнительно молодого высшего учебно-научно-исследовательского института. Он сказал, что в миссии KAIST записано: «Вносить вклад в развитие человеческого общества через развитие науки и техники. Поддерживать честные отношения с бизнесом, нести солидарную ответственность за использование результатов научных исследований в практике». Такой курс на интеграцию образования, науки и производства вывел Корейский институт науки и технологий в число ведущих в стране. В его стенах обучается около 6 тыс. студентов. В структуре KAIST пять колледжей и школ, тринадцать департаментов и семь дивизионов, около ста исследовательских центров, научных лабораторий по самым актуальным направлениям науки и техники: электроника, нанотехнологии, автоматика и телекоммуникации, средства связи, робототехника, естественные науки и другие. Особое внимание уделяется междисциплинарным (interdisciplinary) направлениям исследований на стыке наук. Так, например, College of interdisciplinary Studies (Колледж междисциплинарного обучения) имеет двенадцать направлений подготовки на стыке наук. Институт активно сотрудничает с крупнейшими фирмами Республики Корея. Учебный процесс тесно связан с научными исследованиями и производством. В периферийных исследовательских центрах, научных лабораториях, производственных фирмах работают магистранты и докторанты, продвигающие передовые инновационные разработки до опытного производства и внедрения. Практически все магистерские и докторские диссертации защищаются после внедрения в производство высказанных в них идей. Финансирование из правительственного бюджета составляет всего тридцать четыре процента. Остальные шестьдесят шесть процентов – это исследовательские гранты, пожертвования, другие поступления. «Хочу, в свою очередь, поблагодарить устроителей конференции за приглашение участвовать, а также хорошую и содержательную организацию, – сказал в заключение выступающий. – Считаю, что опыт работы транспортной академии по всем обсуждаемым здесь проблемам заслуживает внимания и изучения. Призываю всех к сотрудничеству. Приглашаю коллег – профессоров посетить Республику Корея, город Тэджон, познакомиться с нашим наукоградом Дэдок (Daedeok Science Town).

Конференция подходила к своему логическому концу. Среди ее участников был распространен проект текста рекомендаций. Была избрана комиссия по вы-

ДВГТУ

ЭР03246

работке окончательного варианта редакции, который планировалось обсудить и принять во время экскурсионной поездки в город Владивосток.

Оценивая теоретическую часть проведенной конференции, Сергеев в основном был удовлетворен ее содержанием. Первый вывод, который следует из ее результатов, заключается в том, что международные связи академии нужно развивать и, параллельно с развитием других направлений деятельности, настойчиво и целеустремленно продвигать идею преобразования вуза в университет. Статус университета более высок по сравнению с академией, да и более понятен в международных академических отношениях для зарубежных партнеров. Не откладывая в долгий ящик, проблему изменения статуса вуза нужно хорошо спланировать, обсудить в ректорате и на ученом совете, и в течение года внести предложение в Министерство путей сообщения, в Минобразования и Правительство Российской Федерации о преобразовании академии в университет. Подготовка к преобразованию даст дополнительный импульс, новый прилив энергии коллективам кафедр, факультетов, других учебно-научных подразделений академии во многих направлениях. Это стимул в повышении научно-педагогической квалификации профессорско-преподавательского персонала, повышении качества подготовки специалистов. Это стимул в расширении и углублении научно-методической работы, фундаментальных и прикладных научных исследований, опытно-конструкторских работ. Это дополнительное развитие вуза на основе лицензирования и открытия новых направлений и специальностей, ускорения внедрения многоуровневой системы образования и подготовки кадров. Это также даст толчок к институциональным преобразованиям в вузе, развитию периферийных учебных подразделений, продвижению в перспективе к университетскому комплексу и закреплению ведущих позиций университета в области транспортного образования на Дальнем Востоке и в Забайкалье.

Второй вывод – развитие международного сотрудничества поднимет имидж вуза, его привлекательность среди молодежи, авторитет среди населения, значимость в обществе. Вместе с тем, не нужно ждать и думать, что авторитет придет сам собой. Нужно убедительно доказывать обществу, в первую очередь, властным структурам, что благие намерения социального и экономического развития могут быть воплощены в жизнь только в том случае, если они базируются на знаниях. Здесь нужна всесторонняя государственная поддержка высшей школы. Об этом говорит опыт таких быстро развивающихся стран Азиатско-Тихоокеанского региона, как Япония, Республика Корея, Сингапур. Но и этого недостаточно. Высшая школа должна и сама позаботиться об эффективности своей работы, о привлечении в свои бюджеты негосударственных источников финансирования, инвестиций бизнеса. А это, в свою очередь, будет зависеть от того, как организована связь вузов с бизнесом.

А как решить проблему «утечки умов»? Отток квалифицированных кадров есть, хотя и незначительный, и пополняемый за счет собственной аспирантуры и докторантуры. Люди, неудовлетворенные качеством жизни, не получая таких льгот, какие они имели во времена Советского Союза, уезжают в центральные

ДВГТУ

ЭР03246

районы страны, а иногда и в зарубежные страны. Совсем недавно выехали в Израиль заведующий кафедрой «Строительные конструкции», в Соединенные Штаты Америки доцент кафедры «Информационные системы». Не вернулись в академию несколько человек, окончивших аспирантуру и докторантуру центральных вузов по целевому направлению. В этой связи нужно искать пути активизации работы по стимулированию труда квалифицированных и перспективных научно-педагогических работников, поддержки молодых исследователей, ассистентов и аспирантов, улучшения их жилищно-бытовых условий. Необходимо расширять внебюджетную деятельность, чтобы иметь деньги на эти цели. Развитие вуза должно быть тесно увязано с улучшением социального положения работников. Тогда не будет и так называемой «утечки умов».

Напрашивается общий вывод: итоги конференции необходимо глубоко проанализировать, обсудить на ректорате, или даже на ученом совете академии с тем, чтобы откорректировать планы своей работы, основываясь на положительный зарубежный опыт.

Международное академическое сотрудничество не должно замыкаться только на обмене опытом работы и заимствовании его лучших достижений, хотя это и есть очень важная составляющая деятельности академии. Не менее важно и то, что из международного сотрудничества необходимо иметь экономическую выгоду, извлекать ощутимую прибыль. Это должен быть дополнительный источник поступления денежных средств в бюджет вуза. Через экспорт образовательных услуг, через международные гранты на продукты интеллектуального труда. Но продукты интеллектуального труда на международном рынке должны быть конкурентоспособны. Это значит, что образовательные программы, методики преподавания, исследовательские работы должны быть неординарными, инновационными, продвинутыми, порой не имеющими аналогов. На плечи коллектива академии лягут дополнительные задачи, дополнительные заботы и трудности. Но они, конечно, будут компенсированы не только дополнительными возможностями познать окружающий мир, но и материальным вознаграждением за творческий труд.

Закончился второй день конференции приемом в ректорате и банкетом в честь ее участников. На банкет были приглашены также члены ректората и представители ученого совета – проректоры, деканы факультетов, руководители учебно-научных подразделений, профессора ведущих кафедр. Необходимо было создать обстановку, благоприятную для неформальных встреч и знакомства с иностранными учеными.

Следующий день был расписан по минутам. Предполагалось организовать встречи коллективов кафедр с делегатами конференции, так сказать, по интересам. Так на кафедры механического факультета «Локомотивы», «Электроподвижной состав» и «Технологии материалов» приглашались представители Далянского университета путей сообщения, университета Вусонг и железнодорожного колледжа Республики Корея. На кафедры факультета «Управление процессами перевозок» – представители Пекинского университета путей сообщения и университета штата Дакота. Факультет «Автоматика, телемеханика и связь»

ЭР03246

принимал специалистов Японских университетов Хёго и Киотского, Корейского института науки и технологий, исследовательского института железнодорожной техники Японии. Факультеты «Промышленное и гражданское строительство», «Мосты и тоннели», «Строительство железных дорог» готовы были принять ученых Ханкьёнского и Шаньдунского университетов. Факультет «Экономики и управления» – представителей китайских университетов Циндао и Даляньского финансово-экономического, а также Кьюнгнамского (Республика Корея).

Этот день «встреч по интересам» запомнится для многих ученых вуза тем, что была предоставлена стартовая возможность установления личных контактов с коллегами зарубежных университетов Азиатско-Тихоокеанского региона, что поможет в дальнейшем успешно развивать академической сотрудничество между ДВГАПС (потом ДВГУПС) со многими вузами КНР, Республики Южная Корея, КНДР, Вьетнам и других стран.

– Старт дан хороший. Поздравляю, – похлопал ректор по плечу своего первого заместителя.

– Надо бы не упасть на дистанции, – ответил тот. – Впереди путь на Владивосток.

2.3. «Лишь знанье истины прекрасно…»

Фирменный поезд «Океан» на Владивосток отправлялся ровно в девятнадцать часов. Сочли возможным отправиться в путешествие к приморской столице восемнадцать иностранных участников конференции. Для их размещения по просьбе ректората руководство железной дороги выделило дополнительный прицепной вагон «СВ», в котором было девять двухместных купе и одно купе одноместное. Академия имела свои два вагон-салона, используемые для проведения выездных учебных занятий в периферийных учебных центрах – филиалах и учебно-консультационных пунктах, распределенных на линейных станциях железных дорог Дальнего Востока. Один из таких вагонов был также прицеплен к поезду вслед за вагоном «СВ». В нем половину занимали три купе на одно, два и четыре места, купе для проводников, небольшая кухня для приготовления пищи. Другая половина вагона была представлена залом с большим столом на двенадцать мест, стоящим посередине. По периметру помещения располагались восемь откидных столиков с откидными сидениями. Под столиками были смонтированы розетки волоконно-оптической линии, образующей компьютерную сеть. К розеткам в любой момент могли быть подключены персональные компьютеры. С торцевой части, на месте тамбура была смонтирована телевизионная установка по типу «Домашнего кинотеатра». Таким образом, здесь можно было проводить не только учебные занятия, но и различные деловые встречи, совещания, коллоквиумы и им подобные мероприятия по маршруту следования поезда. Имелась возможность отдохнуть, послушать музыку, посмотреть кинофильм, ознакомиться с последними известиями.

ДВГНБ

ЭР03246

В вагон-салоне разместились Сергеев, его помощник по международным связям доцент Пятак, два переводчика – преподаватели с кафедры иностранных языков академии – один владел английским языком, другой – китайским. Корейские и японские участники конференции свободно говорили на английском. На этом же языке они выступали с докладами и на конференции.

По громкоговорящей связи вокзала было объявлено, что до отправления поезда оставалось пять минут. Сергеев подошел к окну. К вагону подбегала запыхавшаяся женщина, в которой он узнал свою жену. Работа ее заканчивалась в час отправления поезда. Она говорила, что проводить его не сможет. Но все-таки прибежала. Помахал ей рукой. Увидев его, она ответила тем же.

Сергеев стоял у окна, глядел на удаляющийся перрон с одиноко стоящей на нем женщиной. На душе стало грустно. Сколько было уже таких расставаний за тридцать пять лет супружества? Не счесть. Он тяжело вздохнул.

«Между нами – уже велико расстояние.

Жаль, что в поезде ты – не мое достояние».

И вот уже пробежали пристанционные фонари. Мелькают в окнах вагона опоры контактной сети. Проходят мимо жилые кварталы города, автомобильные развязки, путепроводы. Поезд еще долго будет идти по городской территории, протянувшейся вдоль железной дороги на десятки километров, минуя жилые микрорайоны, промышленные предприятия, военные городки. Выбирая маршрут следования на густой сети железнодорожных путей станций и парков крупнейшей на Дальнем Востоке сортировочной системы, локомотив уверенно двигался, увлекая за собой вагоны. Они наклонялись то влево, то вправо, какими-то силами толкались из стороны в сторону. Неровность этого движения, колебания и отчетливо слышимый неравномерный перестук тележек вагонов, обусловленные кривыми и стыками многочисленных стрелочных переводов, создавали для пассажиров дискомфорт, неуютные ощущения.

И вот уже этот стук затих. Колеса покатились ровно. Вагон перестало кидать в разные стороны. Поезд вышел на перегон за Красной Речкой и покатился быстро и плавно по бесстыковому рельсовому пути. Он мчался, рассекая пространство. Стремительно расходились за окнами подступающие к железной дороге непроходимые чащи, перелески, садовые участки с маленькими домиками, леса и горы Хехцирского заповедника.

Замелькали кусты, деревья. Красивы склоны гор, сплошь покрытые лесами, в своем сентябрьском разноцветье. Игра красок. Потрясающая картина. «Очей очарованье!..» Недаром многие поэты, писатели, художники были очарованы этой удивительной красотой и уделяли ей особое внимание в своих произведениях. Дорога уходила на юг, и слева от нее западные склоны гор, освещенные лучами заходящего солнца, особенно ярко являли собой неповторимую палитру красок, создаваемую листьями клена, дуба, березы… Пестрым разнообразием семейств и видов других деревьев и кустарников. И все радует глаз. Жить этим листьям оставалось всего одну-две недели, и они как бы стремились на прощанье подарить эту незабываемую красоту окружающему пространству. И уйдут они, унося свой наряд к земле, туда, откуда вышли, уйдут в другой мир, и будут

ЭР03246

выполнять отведенную для них уже другую роль бесконечной жизни на земле. На фоне этого цветного полотна в солнечном свете величественно отражались своими кронами вечно зеленые ель, пихта, могучий кедр с устремленными в небо острыми куполами-вершинами.

Справа от железной дороги, на восточных склонах гор картина другая. Сейчас на них не попадают солнечные лучи. И тот же лес, те же деревья на неосвещенных вечерним солнцем склонах смотрятся иначе. Те же краски – только в темных тонах, а хвойные деревья среди прочих – с более мрачной прозеленью. Но все равно – красиво. Как поется в песне, – «Зеленое море тайги».

Реликтовый край. Так называл его знаток природы, писатель-следопыт М.М. Пришвин, побывавший здесь в свое время. Как ни вспомнить слова Н.М. Пржевальского, проходившего когда-то по этим лесам, который писал «…Здесь на каждом шагу встречаешь роскошь и разнообразие, так что не знаешь, на чем остановить глаз. То высится перед вами громадный ильм, то стройный кедр, то дуб и липа с дуплистыми от старости стволами, то орех и пробка с красивыми пористыми листьями».

А вот как ласково описывается осенний лес в фотоальбоме «Тайга дальневосточная», выпущенным Хабаровским книжным издательством: «Ни с чем несравнима осень в Приморье и Приамурье. Мягкая позолота осин, пылающие костры приречных кленов, бордовые сполохи вьющегося амурского винограда, бронзовые кроны величественных дубов – все создает особый настрой, подобный звучанию органа».

Осень уссурийской тайги прекрасна не только своими красками, но и ясным, чистым небом, прозрачным, свежим, напоенным кислородом воздухом, и, как правило, безветрием. Осень щедра не только своей неповторимой красотой, но и таежными дарами – плодами, лекарственными травами и ягодами, полезными грибами …

К окну, у которого стоял Сергеев, подошла Ольга Павловна, преподаватель кафедры «Иностранные языки». В командировку она была приглашена в качестве переводчика с английского языка.

– Иван Андреевич, с тех пор, как отправился поезд, Вы не отходили от окна. Что, грустно расставаться с родным городом?

Он повернул голову. На него смотрела женщина, на лице которой он увидел чуть приметную, но очень приятную улыбку, которой он не замечал, когда она переводила доклады на русский, а диалоги – с русского языка на английский и наоборот. Ей было около сорока пяти. Рядом она смотрелась эффектной и красивой женщиной, мимо которой невозможно было пройти, не обратив внимания на точеную фигуру и не заметить ее лучистый и манящий взгляд. Этот ее озорной и приветливый взгляд, эту улыбку на ее лице, веселый нрав и оптимистичный настрой он где-то уже видел. Бывает же так: человек улыбается на мгновение, а воспоминание об этой улыбке сохраняется в душе надолго. Но где? Пауза затянулась, надо было отвечать на заданный вопрос.

– С родным городом всегда расставаться грустно.

ЭР03246

– И с близкими людьми.

– Да. И с близкими людьми – тоже.

– Это Вас провожала женщина? Она стояла на перроне, когда отправлялся поезд.

– Это моя жена.

– По-моему, она опоздала.

– Окончание ее работы совпадает со временем отправления поезда. Мы не успели пообщаться.

– Я любуюсь красотой осени. И это тоже наводит на грусть от скорого расставания с этим дивным видением.

– Ну и в чем ее красота?

– Посмотрите в окно. Что Вы там видите?

Она отвела взгляд от Сергеева, внимательно, как ему показалось, посмотрела в окно и начала медленно перечислять то, что видела:

– Недалеко от дороги – кустарник, потом на пологом склоне – травяное поле, за ним – лес.

– Все правильно. Но неполно. Хорошо было бы, если бы за каждым предметом или явлением у нас было видение его каких-то качественных характеристик. Например, в выражении «Идет дождь» далеко недостаточно говорится об этом явлении природы. Важно еще знать «Какой дождь?» Сильный или слабый, крупный или мелкий, теплый или холодный, прямой или косой и так далее. То же самое можно сказать и о том, что Вы видели за окном: какой кустарник? какое поле? какой лес? Когда-то и я не замечал этих красок, пока не познакомился с творчеством Ивана Бунина.

– Мы его не проходили.

Сергеев улыбнулся. Типичный ответ неподготовленного к уроку ученика, когда ему задавали вопрос по заданному материалу самостоятельной работы на дом.

– Мы тоже «не проходили». В программе средней школы произведений Бунина не было. Но у вас, будущих филологов, его творчество должны были изучать. Это мне так думается.

– К сожалению, я не помню.

– Как-то я прочитал, что Бунин является одним из пяти российских Нобелевских лауреатов в области литературы.

– Неужели? А я и не знала.

– Так вот, в нашей библиотеке я взял несколько его книг. Кстати, шесть лет назад вышло его собрание сочинений в четырех томах в издательстве «Правда». Мне очень понравились его стихи о природе различных времен года, особенно об осени.

– Он, что и стихи писал?

– Да. Причем, он посвящал стихи природе, находясь в разных странах, исходя из того, как воспринимают и понимают ее местные жители. А он, путешествуя, побывал во многих странах Ближнего Востока и Южной Азии, и даже в

ЭР03246

Африке. Он изъездил всю Европу. Я уже не говорю о России. Многие читатели и критики называли его «певцом осени и грусти». Он больше прозаик, но его первые лирические стихотворения, оригинально рифмованные, легко запоминаются, становятся любимыми у читателя. Романсы, написанные по его стихам, мы слышим в исполнении известных музыкантов и оперных певцов. По-моему, в России он не был только на нашем Дальнем Востоке. Но вот смотрю я из окна вагона на этот лес, и мне кажется, что Бунин сюжеты об осени списывал именно здесь, у нас, находясь в уссурийском лесу.

– А Вы можете что-нибудь прочитать из его произведений.

Она выжидающе посмотрела на него с той же чудодейственной улыбкой, затрагивающей его за что-то живое.

– Смотрите в окно, а я прочту несколько строк про осень из его стихотворения «Листопад», написанное в 1900 г. В этот короткий период осени Бунин называет лес теремом то расписным, то пестрым. Он пишет слово «Осень» с большой буквы. Она у него как женщина лесная, подарившая окружающему ее миру такую красоту. Читаю на память, поэтому за абсолютную точность не ручаюсь:

«Лес, точно терем расписной,
Лиловый, золотой, багряный,
Завороженный тишиной,
Веселой, пестрою стеной
Стоит над светлою поляной.
Березы желтою резьбой
Блестят в лазури голубой.
Как вышки, ели там темнеют.
А между кленами синеют
То там, то здесь в листве сквозной
Просветы в небо…
Лес пахнет дубом и сосной.
И Осень тихою вдовой
Вступает в пестрый терем свой».

– Ну как, все сходится с тем, что Вы видите за окном? – спросил он.

– Да. Чудесно! Выглядит все так, как писал поэт. А вот стихи Пушкина про краски осени я помню со школьной скамьи. Но как-то они ранее не задевали меня за душу. А вот сейчас задели. Может быть, потому, что не было такой ситуации.

– Какие же конкретно? У Пушкина есть несколько стихотворений об осени.

Не отвечая на вопрос, она прочла:

«Унылая пора! Очей очарованье.
Приятна мне твоя прощальная краса.
Люблю я пышное природы увяданье,
В багрец и золото одетые леса».

– Да, пора унылая, потому что ушло лето и вот-вот наступит зима. Хотя зима тоже по-своему прекрасна. А вот то, что мы сейчас видим из окошка вагонного, и есть «очей очарованье».

ЭР03246



– Слушайте еще, – произнес он и продекламировал:

«… Листва янтарный отблеск льет…
И скоро все кругом замрет.
Последние мгновенья счастья!..
Уж знает Осень, что такой
Глубокий и немой покой
Предвестник долгого ненастья…
А дни идут…»

Он замолчал, посмотрев на нее, чтобы увидеть, какое впечатление произвели стихи.

– Прекрасно! – воскликнула Ольга Павловна, – Все прекрасно: и красота осени и стихи. Спасибо. Только не хотелось, чтобы это были «последние мгновенья счастья».

– Нельзя не упомянуть еще об одной роли вот такого леса в жизни людей.

– Какой?

– Леса и парки являются великолепной средой, способствующей творческому вдохновению. Рождению новых мыслей, идей, открытий. Недаром многие великие художники, писатели и поэты, композиторы, известные ученые и изобретатели искренне любили природу, сердцем воспринимали красоту леса.

Она внимательно слушала, слегка улыбалась, озаряя Сергеева цветом своих красивых глаз. Он, видимо, ей тоже определенно нравился, во всяком случае, внешне: высокий, несуетливый, уверенный в себе, с правильными чертами лица, с уже тронутой сединой коротко подстриженной и слегка лысеющей головой, добрыми, понимающими глазами. Он же продолжал говорить о том, что способность человека писать о природе прозу или стихи, изображать красоту природы в искусстве, исследовать ее и защищать, определяет и творчество человеческих отношений, культуру общения, создает эмоциональную атмосферу его духовного состояния. Отношение к природе в произведениях многих писателей, поэтов, художников, исследователей-путешественников связано с преодолением отчужденно утилитарного подхода к ней. Открывая в ней некоторое родственное себе содержание, человек открывает и «природное» в себе самом. В эстетическом переживании природа как бы «очеловечивается», приобретает в творческом сознании «человечески-образное» содержание. И метафорический язык, которым постоянно пользуются, например, поэты, говоря о ней, – не просто условный способ выражения, которому в реальной действительности ничто не соответствует, но необходимый для них способ передать свою реально переживаемую сопричастность природе, выражать в ней самого себя.

– Есть еще один жизненно важный аспект эстетического отношения к природе: он делает для человека невозможным односторонне потребительский подход и побуждает строить отношение с нею, исходя из взаимных интересов, исключительно из самооценки ее бытия. В этом проявляется и эстетическое воспитание и борьба за сохранение биосферы, то есть самой природы

ЭР03246

– Я понимаю. Вижу, как и Вы, несмотря на свою занятость, находите время восхищаться осенней красотой леса.

– Для восхищения особых усилий и времени не требуется. У меня есть дача в небольшом пограничном поселке. Вокруг – лес Хехцирского заповедника. В нем растут самые разные растения, в том числе редкие, реликтовые. Вокруг дачного участка, а также по сторонам тридцати километровой дороги, идущей от города к границе, растут маньчжурский орех, кедр, береза, пихта, клен, липа, ильм, осина, дуб, красная рябина, десятки других пород деревьев. Под их кронами разместились кустарники, в том числе, цветущие и плодоносящие: калина, лимонник, облепиха, аралия, элеутерококк, актинидия, малина. Целая аптека разнообразных целительных трав и плодов. А какая палитра красок! И весной, когда цветут рябина, калина, черемуха, сирень, плодовые деревья в саду; и особенно осенью, когда лиственные деревья готовятся сбросить свой наряд. В этом цвете красок – красные кисти калины и лимонника, розетки оранжевых ягод рябины, по-своему строгие черные ягоды колючего элеутерококка, темно-жемчужного цвета, отливающего синевой, ягоды ирги, бархата и аронии, и еле заметные среди листвы зеленые плоды актинидии.

– Я представляю, как это красиво.

– Не то слово. Я только не понимаю, почему наши многие граждане-земляки не видят этой красоты в своем краю, у себя дома?

– Почему Вы так считаете?

– Я несколько лет назад был в туристической поездке по Японии. Дорога, ведущая из порта Мураран, что на юге острова Хоккайдо, в город Саппоро, проходила местами через перелески. Российские туристы, наблюдая лес из окон автобуса, восхищались его красотами, хотя наш дальневосточный лес во сто-крат лучше. Почему так? Что, свое, родное уже приглядело? Попутешествуйте в наших краях по рекам, по автомобильным или железным дорогам, или пешком, и вы увидите такую красоту тайги и гор, какой нет во всем мире.

Солнце быстро садилось. Склоны гор справа от дороги потемнели. Краски померкли, стерлись. По левую сторону выделялись в последних солнечных лучах зеленые вершины гор как застывшие гребни океанской волны. Солнце пряталось. Все кругом – и лес, и поезд – погружалось в серые вечерние сумерки.

Сергеев посмотрел на часы. Стрелки указывали на восемь вечера. Через полчаса надо будет пригласить участников конференции в вагон-салон, чтобы согласовать и принять розданный всем проект рекомендаций конференции. Вместе с тем, представится возможность ознакомить иностранных гостей с историей строительства железной дороги, по которой сейчас следует поезд из Хабаровска во Владивосток.

Полтора часа отводилось на адаптацию, обустройство в вагоне и ужин, который заблаговременно был приготовлен для каждого участника конференции и в специальных пакетах разложен по купе. Чай, кофе другие напитки подавали проводники.

ЭР03246

История появления железной дороги на Дальнем Востоке неразрывно связана с сооружением Великого Транссиба. Построенный в конце девятнадцатого начале двадцатого веков, железнодорожный путь не имел аналогов в мире ни по протяженности, ни по темпам строительства, ни по сложности природно-геологических и климатических условий. Завершающий участок Сибирской магистрали от Владивостока до Хабаровска длиной 764 километра получил в то время название Уссурийской дороги, так как пролегал по уссурийской тайге вдоль одноименной реки.

С помощью Центра научно-технической информации и музея Дальневосточной железной дороги для участников конференции был подготовлен комплект открыток «По высочайшему велению Государя-Императора» (История строительства Уссурийской железной дороги 1891–1897 гг.) с текстами на русском и английском языках.

Иностранные гости собрались в конференц-зале вагон-салона и разместились за общим столом и приставными столиками. Всем места хватило. Хотя и было тесновато, но каждый имел возможность записывать, делать пометки в своих блокнотах по ходу дискуссии.

Сергеев как председатель комиссии по выработке окончательного варианта проекта рекомендаций роздал участникам конференции тексты на английском, русском и китайском языках. Эта часть собрания не вызвала дискуссий, и рекомендации, носящие в основном рамочный характер, единодушно были приняты.

В России сейчас вузам предоставлена значительная самостоятельность в области развития международного сотрудничества, поэтому не надо было оглядываться на вышестоящие органы государственной власти, разрабатывая рекомендации и принимая на себя обязательства по двухсторонним договорам межвузовских отношений. Поэтому Сергеев, подписывая только что принятые рекомендации, не боялся брать на себя ответственность за дальнейшую работу по их выполнению. И тем не менее, это был международный документ, носящий хотя и рекомендательный характер, но на него можно было ссылаться, обосновывая те или иные действия, требующие материальных затрат по осуществлению взаимодействия между академией и зарубежными учебными заведениями.

Участвующим в конференции вузам было рекомендовано отрабатывать механизмы интеграции в мировую образовательную систему, активно участвовать в реализации международных проектов в области образования, науки и культуры, создавать телекоммуникационные системы для возможности обмена информационными ресурсами, организации дистанционного образования, как через интернет, так и напрямую через обособленные телекоммуникационные каналы. Кроме того, в согласованном документе были записаны рекомендации создавать совместные образовательные программы для обмена студентами, аспирантами, организации включенного обучения. Иностранные коллеги внесли предложения создавать совместные учебные центры, филиалы вузов, бизнес-инкубаторы, организовывать международные выставки, ярмарки образовательных услуг и научных достижений. Предполагалось, что конкретизация приня-

ДВГНБ

ЭР03246

тых рекомендаций будет иметь место в двухсторонних договорах сотрудничества между вузами. Договорились также, что вузы-партнеры снабдят друг друга исчерпывающей информацией по контингенту студентов, перечню направлений и специальностей, уровням подготовки высшего и послевузовского образования, кадровому потенциалу профессорско-преподавательского состава, учебно-материальной базе и другими данными.

На столы были поданы фрукты и напитки, включая алкогольные и пиво. Сергеев предложил тост за развитие и укрепление дружбы, расширение сотрудничества между вузами. Потом он прокомментировал историю сооружения Уссурийской, ныне ставшей частью Дальневосточной железной дороги. Она стала основой развития цивилизации в этом регионе. До этого здесь была дикая таежная окраина России.

– «Первый толчок к началу строительства грандиозной, длиной свыше семи тысяч километров, транссибирской магистрали дал император Александр III. В 1886 г. на отчете иркутского генерал-губернатора государь наложил такую резолюцию: «Уж сколько отчетов генерал-губернаторов Сибири я читал и должен с грустью и стыдом сознаться, что правительство до сих пор ничего не сделало для удовлетворения потребностей этого богатого, но запущенного края. А пора, давно пора». Через год начались изыскания будущей линии...». Это написано в материалах, которые мы вам вручили, – продолжал Сергеев.

Он сказал также, что началу работ по постройке Уссурийской железной дороги Александр III придал смысл чрезвычайного события в жизни империи. 30 апреля 1891 г. он подписал высочайший рескрипт на имя наследника-цесаревича Николая Александровича. Император повелел своему старшему сыну прибыть в порт Владивосток для участия в церемонии торжественной закладки дороги. 1 июня 1891 г. наследник престола собственноручно насыпал в тачку земли и опрокинул ее в полотно будущей дороги. С того дня начинался официальный отсчет сооружения Уссурийской дороги.

Первые полтора года строительство возглавлял Александр Урсати, инженер путей сообщения. Он же был первым начальником изыскательской экспедиции по разведке трассы. Его сменил Орест Вяземский, тоже инженер путей сообщения, имевший колоссальный опыт в строительстве железных дорог различных районов России. Под его руководством трудились пятьдесят инженеров путей сообщения, имена многих из них увековечены в названиях целого ряда станций теперь уже Дальневосточной железной дороги.

– Мы только что проехали такие станции как Кругликово, Дормидонтовка, – обратил внимание слушателей Сергеев, – и сейчас поезд прибывает на станцию Вяземская. И еще многие станции по пути нашего путешествия будут названы именами первостроителей. Мы на таких примерах воспитываем своих студентов. Отдельные наши выпускники без особого желания едут на работу на линейные станции. В то далекое время, сто лет назад, молодые инженеры, выпускники Петербургского института путей сообщения, приехали в этот таежный, необжитый

ЭР03246

край, чтобы в труднейших условиях применить полученные знания в проведении инженерных изысканий и строительстве железной дороги. Не деньги были основным мотивом их подвижнической работы. Их звала сюда романтика необжитых земель, проверка своих способностей, желание быть причастными к великому делу продвижения цивилизации на Дальний Восток России. Их толкала надежда быть причастными к освоению земель, открытых великими российскими землепроходцами и мореходцами еще триста лет назад, в семнадцатом, начале восемнадцатого веков. Это – Василий Поярков, Ерофей Хабаров, Семен Дежнев, Владимир Атласов, Витус Беринг… Их именами названы города и бухты, заливы и проливы, берега и мысы. Их память чтут благодарные потомки.

– Хочу добавить, – Сергеев посмотрел на японских коллег, – что в среде российских первооткрывателей дальневосточных земель был японец Денбей. В 1702 г. он был представлен российскому императору Петру I. В его записях было много ценных сведений по географии, этнографии, данных об общественной жизни Японии. Я думаю, что это была первая информация о том, что рядом с открытыми российскими землями была такая замечательная и самобытная страна Япония.

Переждав, когда утихнут комментарии к сказанному, Сергеев продолжал:

– Вернемся к разговору о строительстве железной дороги. Одной из самых острых тогда проблем была нехватка рабочих рук. Край был малозаселенным. Немногочисленные переселенцы из центральных регионов России только обживали новые земли. Привозить рабочих оттуда из-за огромных расстояний было дорого. Труд был в основном ручной, и потребность в кадрах была очень большая. Поэтому решено было широко использовать труд жителей сопредельных территорий – Кореи, Северо-Восточного Китая, Японии. Привлекался к строительству и воинский контингент специально сформированного Уссурийского железнодорожного батальона, доставленный на Дальний Восток морским путем из черноморского порта Одессы. Как видите, и ваши страны причастны к строительству этой дороги.

Далее Сергеев отметил, что ровно девяносто семь лет назад первый поезд прибыл из Владивостока в Хабаровск. По этому случаю Николай II, будучи уже императором России, направил следующую телеграмму: «Вместе с вами и всем населением Приамурья радуюсь окончанию постройки Уссурийской железной дороги, заложенной мной во Владивостоке по желанию моего незабвенного родителя. Дай Бог, чтобы этот участок Сибирской дороги принес краю ожидаемую пользу и послужил мощным двигателем на пути мирного процветания далекой окраины России».

«Этот рельсовый путь дал мощный толчок развитию производительных сил края, притоку новых переселенцев, становлению дальневосточной экономики» – закончил свой комментарий Сергеев словами из текста к комплекту открыток «По высочайшему велению Государя-Императора» (автор В. Буркова).

Сергеев процитировал известного писателя и следопыта Владимира Арсеньева, написавшего много поэтических страниц в своих удивительных по наблюдательности книгах, посвященных уссурийскому краю. Его называли русским Фе-

ЭР03246

нимором Купером. Он прошел Уссурийскую тайгу вдоль и поперек со своим верным спутником, таежным человеком Дерсу Узала. Обращаясь к своим современникам, В. Арсеньев писал: «Хотите знать, много времени не пройдет, и даже тут, на Дальнем Востоке, будет культура… Скоро здесь все переменится. И главным лицом здесь станет не перекупщик, сукин сын, который отбирает у таежного жителя соболей в обмен на блестящую погремушку. Главным лицом на Дальнем Востоке будет инженер, учитель, ученый, образованный человек!»

– И то, что предсказали император России и писатель, сбылось. Сейчас на Дальнем Востоке действуют сорок государственных высших учебных заведений, в которых обучается сто двадцать тысяч студентов. Это составляет почти сто шестьдесят студентов на десять тысяч жителей. Такой же показатель и в среднем по России. Он больше, чем в большинстве стран мира, в том числе и развитых стран. В вузах Дальнего Востока трудится около двадцати тысяч ученых и преподавателей, из которых более половины имеют ученые степени и звания. Государственные учреждения и предприятия, фирмы, акционерные компании в полной мере обеспечены инженерно-техническими работниками, экономистами, другими специалистами, получившими высшее образование в основном в местных учебных заведениях. К сожалению, экономическое развитие региона идет не столь высокими темпами, как это было в свое время на Аляске, в Соединенных штатах Америки, после продажи этой территории Россией. Нужны большие инвестиции. Не хватает рабочих кадров. Демографическая ситуация не в пользу развития региона. На территории площадью, составляющей одну треть России, проживает одна двадцатая населения страны. Требуются специальные меры и определенная государственная политика, адекватные тем, которые проводили как царская Россия, так и Советский союз.

– Что касается железнодорожного транспорта и транспортного образования, то они находятся на современном мировом уровне, планомерно развиваются и готовы выполнять свою миссию в дальнейшем развитии производительных сил на Дальнем Востоке страны, развитии полноправных международных отношений, – завершил свое выступление Сергеев.

Некоторые слушатели пожелали задать вопросы.

– Что сейчас представляет железная дорога на Дальнем Востоке, в которую вошел уссурийский участок? Если можно – в общих чертах.

Сергеев повесил карту, на которой были представлены восточная часть России и страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

– Дальневосточная железная дорога – одна из крупнейших магистралей России, по протяженности входит в первую пятерку. Ее эксплуатационная длина немногим более шести тысяч километров. Это примерно столько же, как и протяженность Южнокорейских железных дорог. Она обслуживает самую большую по площади территорию страны. Причем, эта территория самая удаленная от центра. Инфраструктура дороги проходит по территории шести субъектов Российской Федерации: двух краев – Хабаровского и Приморского и четырех областей. Может быть, будет более понятно, если скажу – по шести про-

ЭР03246

винциям. Магистраль выполняет более девяноста процентов грузооборота от общего объема, выполняемого всеми видами транспорта в регионе. Благодаря выходам в незамерзающие порты и пограничные переходы она может обеспечивать динамичное развитие внешнеторговых связей.

– А каковы перспективы этого развития? Можете назвать несколько проектов?

– Могу назвать несколько обсуждаемых проектов развития международных связей в рамках организации межконтинентальных транспортных коридоров. Один из них – грузовые перевозки контейнерными поездами из стран Азиатско-Тихоокеанского региона через морские порты Дальнего Востока в центральные районы России и далее в страны Европы. Эффективность достигается сокращением сроков доставки грузов от производителя к потребителю. За счет уменьшения расстояния и увеличения скорости сроки сокращаются в три-четыре раза в сравнении с морскими маршрутами. Пропускных и провозных способностей железной дороги достаточно для выполнения этой работы. От России требуется обеспечение безопасности и сохранности перевозимых грузов, соответствующее развитие инфраструктуры морских портов, а от зарубежных партнеров – решимость и воля на использование межконтинентальных маршрутов перевозки по железной дороге.

– Вот другой проект. Я о нем упоминал на конференции. Возведение мостового или тоннельного перехода на остров Сахалин, который в дальнейшем может стать частью железнодорожного транспортного коридора между Россией и Японией.

– Интересен проект по своему замыслу и сложности – трансконтинентальная магистраль, соединяющая Трансиб с Соединенными Штатами Америки через Якутию, Чукотку, Берингов пролив и Аляску. Он мог бы открыть колоссальные возможности освоения природных ресурсов и развития цивилизации на еще недостаточно изученных и необжитых территориях.

– Еще один проект – новый железнодорожный пограничный переход Махалино (Россия) – Хуньчунь (Китайская Народная Республика). Открытие движения по этому маршруту позволит не только расширить внешнеэкономические связи Приморского края с провинцией Цзилинь, но и наряду с другим уже действующим пограничным переходом Гродеково – Суйфунхэ стать частью реализации проекта по созданию транзитного железнодорожного коридора Европа – Азия.

– Назову еще один обсуждаемый проект, чтобы никому из присутствующих здесь зарубежных коллег не было обидно. Проект создания Транскорейской магистрали на основе реконструкции участка железной дороги, проходящей по территории Корейской Народно-Демократической Республики. Этот международный маршрут позволит направить большую часть грузопотока, идущего из Южной Кореи в Россию, страны Европы и в обратном направлении, через Транссибирскую магистраль. Данный проект также будет способствовать развитию торгово-экономических отношений между странами Северо-Восточной Азии и Европы, увеличению объемов перевозок грузов по железным дорогам Республики Корея, Корейской Народно-Демократической Республики и Российской Федерации. Здесь могут быть задействованы и железные дороги Китайской Народной Республики.

ЭР03246

– Есть ли публикации о строительстве Уссурийской железной дороги?

– Есть, я знаю только на русском языке. Кстати, недавно вышла из печати монография молодого ученого нашего вуза доктора Алексея Лисицына «Дальневосточная железная дорога в период ее становления (1891–1917 гг.)». Автор книги на основе уникальных исторических документов раскрыл все аспекты принятия решения правительством Российской империи об изысканиях и строительстве Транссиба в целом, и дальневосточной дороги в частности. Книга раскрыла многие ранее неизвестные факты стратегического продвижения империи на восток, и самоотверженный труд русских инженеров, изыскателей, рабочих-строителей при прокладке трассы в дикой тайге, необжитых труднодоступных районах.

Были еще вопросы. Были острые дискуссии у карты, споры вокруг названных проектов. Разошлись к полуночи.

В вагоне было жарко и душно. Сергеев попросил дежурного проводника проветрить вагон, а сам прошел в свое просторное купе, которое из-за своих размеров и наличия в нем отсека с душем и туалетом называлось «люксом». Приняв душ, полусидя, расположился на просторной и высокой кровати, для чего под спину положил две больших подушки, накрылся простынею, включил свет. Надо было еще просмотреть тексты протоколов намерений о творческом сотрудничестве с вузами – участниками конференции. Тексты были заготовлены заранее. Подписать их планировалось на обратном пути из Владивостока.

Колеса поезда застучали на стыках стрелочных переводов станции «Первая речка». Через несколько минут будет конечная остановка. Сергеев часто бывал во Владивостоке. Ему нравился этот город; не столько архитектурой, сколько своей историей, значимостью своего положения на восточных рубежах России. Здесь рождается утро страны. Здесь, как говорится, рельсы уходят в море: заканчиваются дороги земные и начинаются морские – на север, на экватор, на восток, даже в Антарктиду.

В семьдесят портов мира уходят отсюда корабли. На причалах порта Владивосток можно видеть флаги Японии, Республики Корея, Соединенных штатов Америки, Китайской Народной Республики, многих других стран Азиатско-Тихоокеанского региона, Южной Америки, Австралии. В связи с бурным развитием в мире контейнерных перевозок Владивосток мог бы стать крупным промежуточным пунктом трансокеанской контейнерной линии из стран Азии в Европу и обратно.

Много приходится решать здесь проблем взаимодействия железнодорожников и моряков, чтобы не простаивали поезда и суда в ожидании погрузки или выгрузки, а грузы как можно меньше замедляли свой ход к потребителю. Очень дорого обходятся простои. Товар, или так называемая грузовая масса на колесах вагонов или в трюмах судов, имея высокую стоимость, не находится в народнохозяйственном обороте. В этом смысле скорость продвижения товаров от производителя к потребителю имеет большое значение. Есть такое понятие – транспортная логистика – одно из основополагающих направлений науки об управлении информационными и материальными потоками в процессе движе-

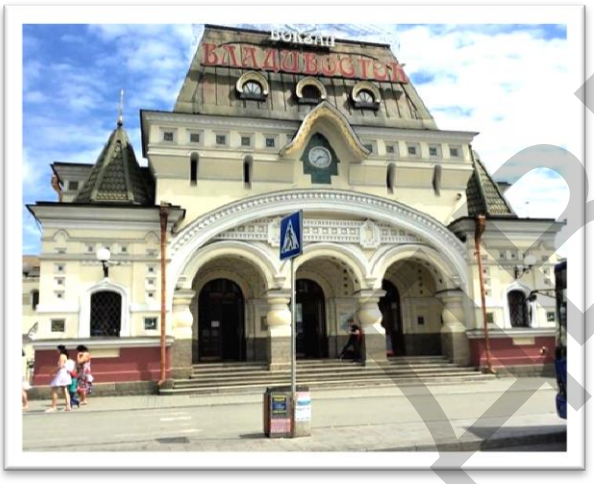
ДВГНБ

ЭР03246

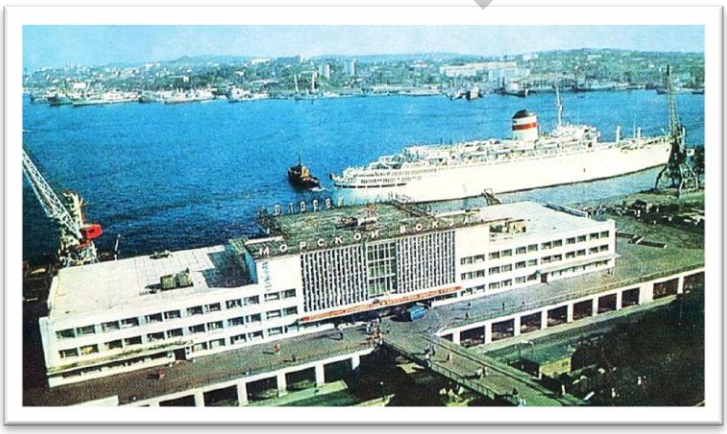
ния товаров. Она решает вопросы организации доставки, то есть перемещения грузов из одной точки в другую по оптимальному маршруту, в кратчайшие сроки, с минимальными затратами. Слабым местом этой логистической цепочки являются стыки перегрузки товаров при взаимодействии различных видов транспорта. Ученые Академии путей сообщения вместе с железнодорожниками и моряками как раз и занимаются исследованиями в данной области.

Владивосток встретил гостей необычайно красивым осенним утром, прозрачным, солнечным, немного прохладным. Диск светила поднялся над бухтой Золотой Рог на высоту морского вокзала. Поезд прибыл на место, считающееся окончанием Великого Транссиба. Или, можно и так сказать, его началом. Владивосток – последняя станция самой длинной железной дороги мира. Ее длина от Москвы составляет 9288 километров, или по старому – 8706 верст.

Выйдя из вагона, гости увидели здание железнодорожного вокзала в строительных лесах. Владивостокский железнодорожный вокзал одно из старейших и красивейших зданий города. Он был заложен в мае 1891 г. при участии будущего императора России цесаревича Николая. С тех пор имели место неоднократные попытки его переустройства. Сейчас, в преддверии столетия со дня окончания строительства Уссурийской железной дороги, итальянская фирма «Тегола Канадези» проводит капитальные и реставрационные работы. Ожидается, что будут доведены до совершенства архитектура и его техническая оснащенность.



Итальянцы оставляют о себе добрую память: они только что закончили реставрацию морского вокзала и сделали эту работу превосходно. Вся причудливая вязь железнодорожного вокзала будет восстановлена современными итальянскими зодчими по архивным документам, фотографиям и рисункам, сохранившимся с 1912 г. (года открытия уже окончательно отстроенного вокзала).



Железнодорожный и морской вокзалы расположены по соседству. Всего пятьдесят метров нужно пройти через рельсы по пешеходному мосту, и ты в крупнейшем пункте морских сообщений на Дальнем Востоке и тихоокеанском побережье нашей огромной страны. Очень удобно для путешественников и туристов.

АВГНБ

ЭР03246

У причала морского вокзала часто пришвартовываются пассажирские лайнеры, а также паромы, отправляющиеся в Южную Корею и Японию. Здесь летом можно посидеть на лавочках и любоваться красивыми океанскими лайнерами, крупными военными кораблями, заходящими на стоянку в бухту. Либо наблюдать, как разгружают пароходы, как по Золотому Рогу бороздят водную гладь тралы, баржи, буксиры, крейсеры-ракетоносцы.

Морской вокзал Владивостока – не только главные морские ворота города, но и одна из ключевых достопримечательностей приморской столицы. Его причудливое здание, стилизованное под белоснежный морской лайнер, давно стало романтическим символом города и его яркой визитной карточкой. А еще – это одно их тех мест, где проще всего проникнуться необыкновенным колоритом и совершенно уникальной атмосферой портового города.

Делегатов конференции встретил представитель Владивостокского отделения дороги, провел в столовую. После завтрака состоялась встреча с начальником отделения Виталием Тарабаровым. Он рассказал гостям о работе железной дороги, особенностях ее взаимодействия с морским транспортом, объемах приграничного грузооборота, перспективах развития. Выразил надежду расширения и укрепления международного сотрудничества со странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Гостям был показан диспетчерский центр управления движением поездов на полигоне Владивостокского отделения железной дороги.

Программа пребывания в городе была насыщенной. Отправлялись назад, в Хабаровск, в этот же день вечером, тем же поездом «Океан», которым прибыли во Владивосток. В течение дня планировалось ознакомление с достопримечательностями города, посещение трех учебных заведений, морская прогулка. Многие участники конференции впервые посещали Дальний Восток, и Сергееву очень важно было показать на примерах городов Хабаровска и Владивостока, что здесь уже давно достигнут уровень европейской цивилизации. Большое развитие получили наука и образование. Дальний Восток России готов к равноправному и всестороннему международному сотрудничеству, и в первую очередь в области образования, науки и культуры.

Сергеев бывал во многих вузах Приморья. Их здесь, как и в Хабаровском крае, больше десятка. Со многими руководителями вузов он лично был знаком. Сегодня предстояла встреча с ректором Дальневосточного государственного технического университета Г.П. Турмовым, с которым у него сложились близкие, доверительные отношения. В Дальневосточной морской академии имени адмирала Г.И. Невельского делегацию будет принимать ее ректор В.И. Седых. В классическом Дальневосточном государственном университете – первый проректор Б.Л. Резник. С этими учебными заведениями у академии путей сообщения были хорошие творческие связи. Сближали и совместная работа в рамках Дальневосточного регионального учебно-методического центра и Дальневосточного отделения Международной Академии наук высшей школы, которые возглавлял Г.П. Турмов, Дальневосточного отделения Академии транспорта Российской Федерации, которое возглавлял В.И. Седых, Дальневосточного научного центра Академии образования России, возглавляемого ректором ДВГУ

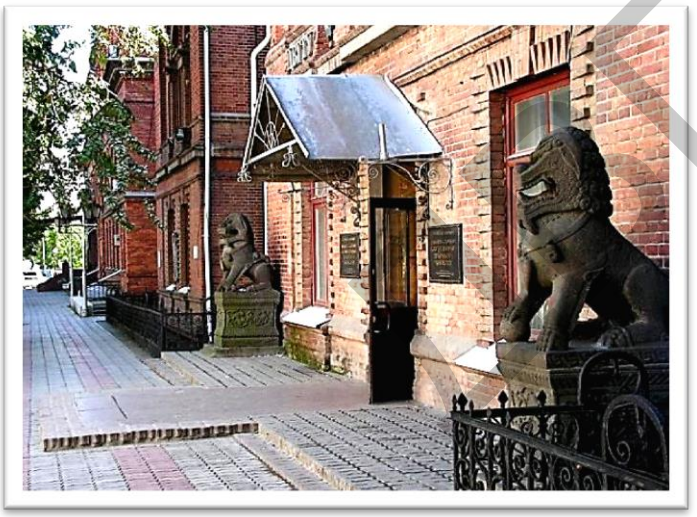
ЭР03246

В.И. Куриловым. Были общие научные интересы и в рамках сотрудничества с Дальневосточным отделением Российской Академии Наук и ее научно-исследовательскими институтами.

Автобус остановился у технического университета внизу. Два основных корпуса – А и Б – настолько сильно отстоят друг от друга по высоте расположения, что между ними можно ездить на фуникулере. Кроме того, существует и лестница, состоящая из 368 ступеней. У входа в главный корпус ДВГТУ установлены каменные статуи китайских сторожевых львов. Один из таких львов изображен на гербе университета.

Иностранные гости, поднявшись на фуникулере к главному корпусу, фотографировались у андезитобазальтового стража и хранителя учености – каменного реликта XII в., когда к ним вышел ректор университета. Приветствуя коллег из азиатско-тихоокеанского зарубежья, Геннадий Петрович произнес, показывая на каменное изваяние:

– Этот зверь-император окаменел от груза свалившихся на него знаний. Вот уже век он как бы оберегает покой и порядок студенческих аудиторий нашего старейшего на Дальнем Востоке высшего учебного заведения. Он был преподнесен нам в дар китайским дипломатом по случаю открытия в 1899 г. первого на побережье вуза – Восточного института. История дальневосточного высшего образования начинается с него и именно здесь, в бывшем здании которого и расположен наш главный корпус.



Сергеев знает, что каменная глыба, напоминающая царя зверей, является не только хранителем спокойствия, как только что сказал о ней ректор, но и символом раздора между двумя крупнейшими и старейшими в Приморье университетами-соседями: ДВГУ и ДВГТУ. Ссора из-за того, «что первично?» Оба вуза берут начало от Восточного института. Но каждый из них считает, что начало высшему образованию на Дальнем Востоке положено именно в его вузе как преемнике Восточного института. Дело дошло до судебного разбирательства. Занимались им суды Владивостока, потом Хабаровска. Занимаются они этим делом и по сей день. К сожалению, разногласия между вузами по этому вопросу оказывают влияние и на деловые творческие отношения.

ЭР03246

Пригласив гостей в музей, ректор рассказал об истории университета, подчеркнув еще раз, что Дальневосточный государственный технический университет – ведущий вуз региона. Основанный в конце прошлого столетия Восточный институт с целью «подготовки учащихся в нем лиц к службе в административных и торгово-промышленных учреждениях Восточно-Азиатской России и прилегающих к ней государств», является для университета той площадкой, на которой были унаследованы не только его историческое здание, но и лучшие традиции. Сегодня профессионально-образовательные программы ДВГТУ охватывают 110 направлений бакалавриата, специалитета и магистерских программ, 54 научных специальности аспирантской и докторской подготовки (post-graduate training). Систему образования в университете обеспечивает профессорско-преподавательский состав численностью более 850 чел., среди которых 150 докторов наук и профессоров, около 450 кандидатов наук и доцентов, свыше 100 академиков РАН и других государственных и общественных академий, в т. ч. зарубежных. В вузе работает более 50 заслуженных деятелей науки, заслуженных и почетных работников отраслей России, лауреатов премий государства и профессиональных сообществ. На базе ДВГТУ действует региональный учебно-методический центр Рособразования (ДВ РУМЦ) с правами территориального Учебно-методического объединения.

ДВГТУ – член Международной Ассоциации университетских президентов (IAUP), Международного общества по инженерной педагогике (IGIP), девяти других международных сообществ и ассоциаций. Имеет связи с 54 вузовскими и научными центрами из 20 стран Европы, Азии, Америки.

Гости были приятно удивлены, что в ответах на их вопросы были названы страны и вузы, представителями которых они являются.

Знакомство с университетом началось в музее. Он включает в себя залы: исторический, геолого-минералогический, фарфора, археологический, редкой книги. Конечно, не только славен университет своим музеем. Гостям были показаны уникальные учебные и научно-исследовательские лаборатории. Произвела большое впечатление лаборатория систем автоматизированного проектирования Российско-Японского центра передовых технологий – продукт совместной работы российских и японских ученых.

После посещения штольни горного института университета, гости вышли на видовую площадку, откуда раскрылась незабываемая панорама – самый лучший вид на весь город, бухту Золотой Рог с ее многочисленными судами и современными военными кораблями, символизирующими силу морского флота на Дальнем Востоке.



ДВГТУ

ЭР03246

– Конечно, международный престиж университету, как и городу, и Приморскому краю нужен, – сделал заключение на видовой площадке Геннадий Петрович, – но куда нужнее ему разумная, современная, учитывающая их специфику, научная доктрина развития, преображения в самый прекрасный уголок нашей планеты. Мы стремимся внести свой посильный вклад в разработку этой доктрины и в ее реализацию.

Иностранные гости, может быть, не поняли, да и не могли понять в этих словах всю душевную боль бывшего офицера подводного флота, истинного патриота этого города, чуткого хранителя истории и традиций дальневосточного Приокеанья, за судьбу живущих здесь людей. В этих словах – переживания человека, много повидавшего, и сейчас понимающего, что страна идет не в общем фарватере с передовыми и развивающимися странами азиатско-тихоокеанского зарубежья.

Приморье, как и многие регионы нашей страны, переживает большие трудности, связанные с непродуманной экономической политикой государства на пороге XXI столетия, последнего десятилетия уходящего в историю века. Но здесь молодежи легче, чем, может быть, в других районах страны, определиться, легче начать свое дело. А власть, и вместе с ней высшая школа, должны помочь ей. Владивосток, а за ним и весь Приморский край, географически обращен в Азиатско-Тихоокеанский регион.

В предстоящем веке он будет центром мировой политики и экономики. Новой молодежи нужно помочь сделать усилие для того, чтобы соединить ставший возможным этот географический прорыв в регион с прорывом экономическим: поднять на должный уровень партнерство, сделать его взаимовыгодным, заинтересовать им азиатско-тихоокеанское содружество и войти в него на равных. В этой связи как не вспомнить слова, сказанные советским писателем и поэтом Константином Симоновым: «Это такой наш край, где хочется начинать жить, куда хочется приехать двадцатилетним, приложить к нему руки и прожить в нем жизнь»...



Следующим объектом посещения был классический университет. Первый проректор Борис Львович Резник, встречая гостей, также начал с того же, что и его коллега из ДВГТУ, сказав, что **Дальневосточный государственный университет (ныне Дальневосточный федеральный университет)** – старейшее и самое крупное высшее учебное заведение на Дальнем Востоке. Это первый и до сих пор единственный классический университет на огромной территории от Байкала до Тихого океана.

– Его история началась 21 октября 1899 г., – специально подчеркнул он «первичность своего вуза, – когда во Владивостоке открылся Восточный институт. Сегодня на базе ДВГУ размещаются Дальневосточное отделение Академии естественных наук России, Дальневосточное отделение Академии социальных наук, Приморское отделение Пет-

ДВГНБ

ЭР03246

ровской академии наук и искусств и Дальневосточный центр Академии образования Российской Федерации.

Говоря о международном академическом сотрудничестве, проректор отметил, что успешно действует филиал университета в Японии (Хоккодате), создается подобный филиал на Тайване. Работают учебные центры в Анкоридже (США, Аляска), Сеуле (Республика Корея), Тояме и Цуруге (Япония). Создан Международный центр подготовки научных кадров высшей квалификации, который объединяет все программы аспирантуры и докторантуры университета.

Гости с особым интересом слушали информацию о международных академических программах университета.

– В Дальневосточном государственном университете бережно сохраняется и развивается вековая университетская российская традиция гармоничного сочетания естественных и гуманитарных наук в образовании и научно-исследовательской деятельности. Университет известен фундаментальными и прикладными исследованиями в области неорганической химии, электрохимии, физики твердого тела, ядерной физики и геофизики. В то же время университет был и остается ведущим в стране центром востоковедения. Здесь предлагаются образовательные программы в области филологии, истории, экономики и культуры Китая, Японии, Кореи, Индии. Предлагаемые университетом программы высшего образования привлекают студентов из всех краев и областей Российской Федерации, а в последнее время и из-за рубежа.



Интерес зарубежных партнеров к университету во многом определяется высоким уровнем развития именно фундаментальных научных исследований, основные направления которых складывались в течение десятилетий. Сотрудничество с зарубежными вузами обеспечивает университету включение в международную систему высшего образования путем создания совместных с зарубежными вузами образовательных и научных программ. Выход ДВГУ на международную арену позволил также привлечь из-за рубежа дополнительные материальные и образовательные ресурсы, стимулировал приток иностранных инвестиций. Три года работает один из первых в стране российско-американский факультет менеджмента и международных экономических отношений. Партнер по этой программе с американской стороны – один из крупнейших в мире Мэрилендский университет. Студенты факультета имеют уникальную возможность приобрести российское и американское высшее образование. По окончании программы они получают американскую степень бакалавра и диплом ДВГУ. Аналогичные программы развиваются в сотрудничестве с рядом других зарубежных университетов: Калифорнийским (США), Кьенги (Республика Корея), Хейлунзянским и Далян-

ЭР03246

ским (Китайская Народная Республика) и некоторыми другими вузами стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Уникален опыт ДВГУ – подчеркнул в своем монологе проректор, – по созданию первого в истории России и Японии филиала российского университета в Хакодате. Там предлагается японским студентам российская университетская программа по русской филологии и культуре.

По опыту международного сотрудничества университетов состоялась непродолжительная дискуссия. Профессор университета из Японии Хисао Яги спросил:

– Мы только что участвовали в конференции в транспортной академии города Хабаровска, посвященной международному сотрудничеству университетов стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Основной акцент был сделан на сотрудничестве в области транспортного образования. Транспортная академия тоже имеет планы развития всесторонних связей с зарубежными университетами. Как Вы считаете, не будет ли это составлять определенную конкуренцию Вашему университету?

– Здоровая конкуренция никогда не повлияет отрицательно на конечный результат. Я не думаю, что академия составит нам конкуренцию. У нас разные профессиональные программы. Наши интересы здесь не пересекаются. Даже сотрудничество с одним и тем же зарубежным вузом все равно будет полезным для всех. Считаю, что так же думает и профессор Сергеев. Я с ним лично знаком. В противном случае он бы не привел вас в наш университет. Преимущество отношений в области транспорта заключается еще и в том, что оно носит прикладной характер и непосредственно может влиять на эффективность международных экономических связей.

Сергеев неоднократно бывал в этом университете. Он был членом президиума Дальневосточного центра Академии образования, заседания которого регулярно проходили здесь. Опыт участия университета в международном академическом сотрудничестве был полезен и для академии. Делегатов конференции он привел сюда, прежде всего, для того, чтобы еще раз показать зарубежным коллегам, что уровень развития большинства дальневосточных вузов по всем параметрам вполне соответствует тому, чтобы на правах равных партнеров быть открытыми, устанавливать отношения дружбы и сотрудничества.

Насыщенной и интересной была экскурсия в **Дальневосточную государственную морскую академию имени адмирала Г.И. Невельского.** Шесть лет назад академия отметила свой вековой юбилей, а вместе с ним и столетие морского образования в Приморье. История морского профессионального образования в Приморском крае неотделима от истории города Владивостока и одной из крупнейших российских судоходных компаний.

За сто лет учебное заведение не раз меняло своё название и статус, но главным оставалось то, что ежегодно из его стен выходили высококвалифициро-

ЭР03246

ванные и востребованные специалисты. Высокий уровень их подготовки был подтверждён не только в длительных экспедициях и переходах, усложнённых суровым климатом дальневосточных и северных морей, но и в огненных рейсах Великой Отечественной войны.

Официальной датой своего основания академия называет 1890 г. Тогда были официально открыты Александровские мореходные классы во Владивостоке, преобразованные в последующем во Владивостокское Александровское мореходное училище дальнего плавания. В 1944 г. учебное заведение получило статус технического института. Позднее, после ряда преобразований, получило название «Дальневосточное высшее инженерное морское училище имени адмирала Г.И. Невельского». В 1991 г. учебное заведение стало именоваться «Дальневосточная государственная морская академия имени адмирала Г.И. Невельского». Сегодня это уже Морской университет является не только визитной карточкой профессионального морского образования России, но и одним из ведущих морских вузов в Азиатско-Тихоокеанском регионе.



У гранитных колонн входа в Морскую академию гостей встречал ректор В.И. Седых. Он был одет в морскую форму высшего командного состава. Гости приняли его за адмирала. В обращении к нему с вопросами называли «господин адмирал».

– Академия носит имя адмирала Геннадия Ивановича Невельского. Коллектив с гордостью носит это имя, потому что Приморье Дальнего Востока досталось России трудами этого отважного адмирала и его сподвижников. От мореходных классов к высшему морскому училищу и академии, – говорил «вузовский адмирал» Вячеслав Иванович, – таков путь нашего вуза из XIX в XXI в. На сегодняшний день мы – профильное ведомственное высшее учебное заведение, главным образом, ориентированное на подготовку специалистов для морского транспорта. Это группы специальностей, связанные с судовождением и управлением морским транспортом, судоремонтом, судовыми энергетическими установками. Все эти специальности уникальны. Сотни питомцев дальневосточной высшей «мореходки» стали капитанами дальнего плавания, старшими механиками



ДВГНБ

ЭР03246

морских транспортов и пассажирских лайнеров, начальниками портов, пароходств, директорами и главными инженерами заводов. Миссия академии – кадровое обеспечение комплексного освоения Мирового океана по всем направлениям морской хозяйственной деятельности на принципах непрерывной опережающей подготовки конкурентоспособных специалистов с уровнем профессиональной компетенции и инновационной активности, отвечающим национальным и международным требованиям.

Ректор провел гостей в здание академии и показал ряд аудиторий и лабораторий. Гости ознакомились с комплексом современных навигационных тренажеров, включающим электронную картографию, управление судном и маневрированием, системы связи с подвижными объектами, тренажер машинного отделения. Практические навыки по выживаемости на море отрабатываются в 25-метровом бассейне. Иностранные профессора особенно были удивлены, когда, стоя у большого экрана, могли наблюдать за расположением и движением судов в акватории залива Петра Великого, прилегающей к морскому порту.

– Студенты у нас находятся на полном государственном обеспечении: живут в общежитиях, получают бесплатное питание и обмундирование. Плавательная практика младших курсов проходит на судах, принадлежащих академии: парусном учебном судне «Надежда» и грузовом учебно-производственном судне «Профессор Хлюстин». Курсанты академии – лидеры по дальним спортивным плаваниям. Их маршруты пролегали к берегам Англии, США, Германии, Польши, Голландии, Франции, Австралии, Японии, Панамы, Мексики, Никарагуа, Италии, Новой Зеландии. Они ходили по Амуру, Волге, Северной Двине, Висле, Рейну, Темзе; проходили Балтийский, Беломорский, Волго-Донской, Панамский, Суэцкий и другие каналы.

Далее Вячеслав Иванович коснулся вопросов международного сотрудничества:

– Сотрудничество стран Азиатско-Тихоокеанского региона благотворно влияет на развитие международных связей вуза. Академия имеет многочисленные зарубежные контакты, успешно сотрудничает с морскими и техническими вузами стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Она совместно с зарубежными университетами реализует международные образовательные программы, используя метод глубокого погружения в языковую среду. Морской вуз является полноправным членом Международной ассоциации морских университетов (IAMU), Форума морских и рыбохозяйственных университетов Азии (AMFUF), Всемирной ассоциации морских учебных заведений и центров морской подготовки (GlobalMET), Глобального партнерства по предотвращению конфликтов.

Отвечая на вопрос, с какими вузами стран Азиатско-Тихоокеанского региона конкретно сотрудничает вуз, он сказал:

– Постоянными партнерами академии являются: Уханьский технологический университет, Морской колледж Циндао, Даляньский морской университет, Шанхайский морской университет (Китайская Народная Республика); Австралийский морской колледж (г. Лонсестон); Калифорнийская морская академия,

ДВГНБ

ЭР03246

Университет восточной Каролины (Соединенные Штаты Америки); Национальный морской университет г. Мокпо, Морской университет г. Пусан; университет г. Инчхон (Республика Корея); Токийский университет морских наук и технологий, г. Тояма (Япония); Сингапурская морская академия (Сингапур).

Потом он добавил, шутя:

– С Дальневосточной государственной академией путей сообщения, хотя она и не является иностранным вузом, мы поддерживаем самые тесные творческие отношения, работая над целым рядом общих для наших учебных заведений научных проблем в области транспорта. Таких, например, как транспортная логистика, взаимодействие железнодорожного и морского транспорта в интер- и мульти-модальных перевозках, транспортная экономика и транспортное право. Имеется ряд вопросов, которыми мы занимаемся в рамках Российской Академии Транспорта.

Дискуссия продолжалась и во время обеда в столовой академии.

После обеда состоялось знакомство с достопримечательностями города Владивостока и морская прогулка.

Одного дня, конечно, далеко недостаточно, чтобы всесторонне познакомиться и больше узнать о городе Владивостоке, Приморском крае. Но все увиденное вместе с полученными проспектами и другими материалами, да плюс с воображением, определенно даст понять, что Владивосток, а вслед за ним и весь край, географически обращен в Азиатско-Тихоокеанский регион. Высшим учебным заведениям этого региона, российским и зарубежным, обязательно нужно сделать усилие в направлении совместного освоения этой географической общности и соединить его с академической. То есть – поднять на должный уровень академическое партнерство, сделать его взаимовыгодным, заинтересовать им политические круги стран АТР. Вузы должны вовлечь в этот процесс и студенческую молодежь.

Владивосток еще не весь Приморский край. Есть еще приморский берег, обращенный к Тихому океану через залив Петра Великого. Как писал приморский краевед А. Брюханов, «Приморский берег – настоящая достопримечательность России. Он известен своими запасами золота и серебра, свинца, цинка, олова и вольфрама. Своими минеральными источниками, карстовыми пещерами и базальтовыми плато, горным хрусталем, соболиной охотой, гоном пятнистого оленя, цветением лотоса, амурским бархатом, черно-пихтовыми лесами, тигром, фазанами и голубыми сороками»…

Поезд стоял на перроне, готовый к отправлению. Прицепные вагоны для участников конференции теперь находились в хвосте поезда. Их пассажиры, уставшие и возбужденные, не торопились входить в вагоны. Разбившись на группы, делились впечатлениями от поездки по городу. Они убедились, что земля эта – не только материк, но и отколовшиеся от него острова – Русский, Римского-Корсакова, Попова… Что в город врезается рогом такая прекрасная и глубоководная бухта «Золотой Рог». Что Владивосток – город-порт, он занимает южную часть полуострова Муравьева-Амурского. Это и военно-морская база: Владивосток делит с русским военным флотом половину его трехсотлетней ис-

ЭР03246

тории. Иностранные гости смогли увидеть здесь не только крупные океанские лайнеры торгового и пассажирского флота, но и современные военные корабли.

Со стороны Амурского залива солнце начало заходить за крыши многоэтажных домов, стоящих вдоль улиц, идущих по холмам через дорогу от вокзала. Потянуло прохладой.

Наконец, громкоговорители на русском и английском языках попросили пассажиров занять свои места в вагонах. Все засуетились. Платформа опустела. Поезд взял курс на Хабаровск.

От вокзала железная дорога проходит по пригородной зоне вдоль Амурского залива. Конец лета и начало осени здесь самый оживленный период, потому что погода благоприятствует. Устанавливаются солнечные дни. Морская вода, нагревшись за лето, достигает пика положительных температур. Пляжи, водные станции, спортивные площадки, санатории, дома отдыха, грязелечебницы, профилактории в этот период переполнены, здесь самая интенсивная жизнь.

Поезд проходит Седанку и вступает на территорию одного из самых респектабельных санаториев Дальневосточного военного округа. Рельсовые пути отделяют благоустроенную пляжную зону от ландшафтного парка и комфортабельных санаторных корпусов, лечебниц, имеющих самобытную, неповторимую в пригороде Владивостока, архитектуру некоего «советского аристократизма». Далее идут пляжи санатория «Приморский» и одноименного с ним дома отдыха. Хорошо отдыхать и лечиться в не менее комфортабельном доме отдыха «Нептун». В распадке двух сопок несколько естественных озер и прудов, соединенных водопадами и фонтанами.

Сейчас, в конце сентября, дневные и ночные температуры воздуха и, следовательно, воды, начинают падать. Становится прохладно, особенно с вечера и до утра. В октябре сезон интенсивного отдыха постепенно заканчивается. Через окно вагона было видно: к вечеру мало купающихся и пляжи почти опустели.

Интересно и очень торжественно на Амурском заливе проходят праздники: День Военно-морского флота, День Победы, День окончания Великой Отечественной войны. В честь их устраиваются здесь торжества, всевозможные празднества и парады, запускаются фейерверки. Сергеев бывал во Владивостоке во время проведения таких праздников. Видел, когда над Амурским заливом спускаются сумерки, вода принимает столько огня, что казалось, сама должна воспламениться от артиллерийских салютов, фейерверков. Мощные прожекторы перечеркивают небо крест-накрест, напоминая потемневший в вечерних сумерках Андреевский флаг. Он знал, что российский флот сегодня переживает не лучшие свои дни. Но корабельная сила моряков все еще сильна: честь русского флага есть кому поддержать. В этом можно было убедиться, участвуя в сегодняшней экскурсии по городу Владивостоку и его акватории.

Хороший современный город, ничего не скажешь. Но, как говорится, в бочке меда есть ложка дегтя. Улицы города грязные, видимо, редко метутся, от ветра поднимается и лезет в глаза пыль. Многие дома имеют непривлекательный вид

ЭР03246

из-за отвалившейся штукатурки, отслоившейся старой краски. Особенно неприглядна территория вдоль железной дороги: не скошенный бурьян, кучи разбросанного мусора и бумаги, разваливающиеся гаражи и дома частного сектора. Видимо, новым властям и новому бизнесу сейчас не до этих «мелочей».

Первая небольшая остановка – через сорок пять минут после отправления – на станции «Угольная». Здесь и заканчивается Амурский залив: дорога отходит от него, и поезд будет делать следующую остановку через полтора часа на станции Уссурийск.

В Уссурийске проводили китайскую делегацию. Она здесь пересядет на местный поезд, идущий до пограничной станции Гродеково, потом пересечет границу и уже из китайского города Суйфунхэ поездом возьмет курс на Харбин. Оттуда разъедутся по своим городам: Далянь, Пекин, Цзинань, Циндао. Сопровождать делегацию до границы будет директор Уссурийского филиала академии с переводчиком.

На пути до Хабаровска в поезде никаких мероприятий не планировалось. Для каждого делегата был подготовлен ужин в специальных пакетах, подготовленный железнодорожным рестораном таким же образом, как и при выезде из Хабаровска. Иностранным участникам конференции были розданы проекты намерений об академическом сотрудничестве с Дальневосточной государственной академией путей сообщения (Far Eastern State Transport Academy), подписанные от имени ректората первым проректором (Vice President) Сергеевым. Они должны будут информировать руководство своих университетов об итогах конференции, а также внести предложения о дальнейших шагах к академическому партнерству.

По тому, как в вагоне было прохладно, можно было судить, что в эту ночь на подступах к Хабаровску температура опустилась ниже нуля.

Одевшись, Сергеев вышел в коридор к окну. Поезд проходил леса и предгорья Хехцирского заповедника. Трава была покрыта серебряным налетом. Проводники вагона-салона суетились над приготовлением легкого завтрака, чая и кофе, накрывали стол. До конечной станции оставалось менее часа.

– Вы уже бодрствуете? Как отдыхалось? – Ольга Павловна незаметно подошла к окну, у которого стоял Сергеев.

– Посмотрите в окно. Мы вчера проезжали эти места вечером. Как думаете, за ночь изменилась картина уходящей осени?

– А почему трава серебристая? Да это же иней! За окном – мороз! – воскликнула она.

– От Владивостока за ночь мы проехали на север семьсот километров, поэтому и чувствуется изменение температуры. Такое наблюдается, в основном, осенью. А вот как об этом пишет Бунин:

«… Но дни идут…
Леса багряны, недвижимы,
Земля в морозном серебре…
Последний день в лесу встречая,

ДВГУПС

ЭР03246

Выходит Осень…
…Давно уж птицы улетели;
Туда и Осень поутру
Свой одинокий путь направит.
И навсегда в пустом бору
Раскрытый терем свой оставит.
Прости же, лес! Прости, прощай!
День будет ласковый, хороший,
И скоро мягкою порошей
Засеребрится этот край.

Он остановился, посмотрел на спутницу, и сказал:

– Мне вспомнились эти стихи экспромтом, поэтому за точность и последовательность не ручаюсь. Но, думаю, их содержание подходит как раз к сегодняшнему утру.

– Обязательно возьму в библиотеке сочинения Бунина и перечитаю все его стихи.

– Непременно почитайте…

Она неожиданно спросила:

– Скажите, Вы довольны итогами конференции? Все ли получилось так, как было задумано?

– Да, я доволен.

– На чем основан Ваш оптимизм?

– Конференция показала, что основу международного сотрудничества должно составлять в первую очередь партнерство, или как мы говорим, межвузовское сотрудничество на правах равных партнеров. Я считаю, что мы показали такой уровень. Да и сами еще больше убедились в том, что мы не очень-то отстаем от зарубежных университетов.

– Сейчас много дискуссий о том, что снижается качество высшего образования…

– На конференции я ощутил, что эта проблема волнует и зарубежных партнеров. Мы были едины в стремлении к обеспечению качества и соответствия высшего образования требованиям современности, общепринятым международным стандартам.

– Многое можно почерпнуть из личных контактов…

– Да. Кроме официальной части, у меня были личные встречи почти со всеми участниками конференции. Корейские коллеги, например, прибыли двумя днями раньше намеченного срока и смогли ознакомиться с содержанием образовательных программ по некоторым специальностям и высказали свои замечания. Из бесед я многое узнал об организации учебного процесса в зарубежных университетах. Взаимная открытость, разные формы академических обменов будут способствовать стиранию существующего дисбаланса, содействовать широкому доступу к знаниям и их передаче. Нужно всем нам понять, что интернационализация – неотъемлемая черта высшего образования в современном мире. Материалы конференции и оставленные проспекты об иностранных вузах

ЭР03246

еще предстоит изучить, чтобы подвести окончательные итоги. Но уже сейчас можно сделать некоторые выводы.

– Можете привести хотя бы один пример? Или это секрет?

– Никакого секрета нет. Я приглашаю Вас на заседание ректората, где мы будем подводить итоги конференции и формулировать задачи, вытекающие из ее итогов.

– А меня пустят?

– Я не помню закрытых заседаний ректората или ученого совета. На них может присутствовать каждый желающий. Поэтому, ради бога, приходите.

– Как-нибудь попробую.

– А что касается примеров, о которых Вы спрашиваете, могу привести. Вот некоторые из них. Во-первых, мы можем сверить программу своих действий с мировыми тенденциями развития высшего образования, и на основе сравнения сделать коррективы. Во-вторых, мы показали, что высшая школа Дальнего Востока России, в том числе транспортная, имеет достаточный потенциал развития, чтобы на равных сотрудничать с зарубежными университетами в части академического партнерства, научных исследований и культуры. В-третьих, корейские коллеги нам подсказали, что наши образовательные программы содержат много лишних знаний. Нет, не так сказано: лишних знаний не бывает. Правильнее было бы так сказать: наши программы перегружены знаниями, которые в дальнейшем не будут востребованы на производстве. Это очень важное замечание, и оно будет предметом отдельного обсуждения на научно-методическом совете, ученом совете академии и даже на уровне Управления кадров и учебных заведений Министерства путей сообщения. А японцы в развитии этой проблемы отметили, что в России, в том числе на транспорте, дипломированные инженеры зачастую занимают должности на производстве, не требующие высшего образования. Например, номенклатура кадров Министерства путей сообщения содержит должности, предусматривающие наличие высшего образования, по количеству, в разы превышающие соответствующие должности на железных дорогах Японии. Чтобы было понятнее, поясню: на единицу объема перевозочной работы на железных дорогах Японии требуется меньше инженеров, чем в России.

– Что-то связано с производительностью?

– Да, с производительностью труда инженеров. По-моему, это связано с тем, что наше Министерство получает их у государственных вузов бесплатно, и в его номенклатуре кадров завышается потребность в специалистах с высшим образованием. Железнодорожные вузы обеспечивают воспроизводство кадрового потенциала железных дорог в избытке. Многие инженерные должности могли бы быть успешно замещены техниками. Конечно, это дело не академии, но мы аргументировано, на научной основе, должны показать работодателям абсурдность ситуации.

Немного помолчав, Сергеев добавил:

– Хотите, назову еще одну проблему, более близкую Вам? Вы заметили, что японские и корейские участники конференции в совершенстве владеют английским языком? У нас не было нужды искать переводчиков с корейского и япон-

ЭР03246

ского. На конференции рабочими языками были три: русский, английский и китайский. В вузах Японии и Южной Кореи практически все преподаватели говорят на английском. Профессор Усонгского университета поведал о готовности руководства его вуза пригласить на работу на один семестр, или учебный год профессора по математике или физике с месячной зарплатой около пяти тысяч долларов и полным пансионом. Но преподавание должно быть без переводчика на английском или корейском языках. Мы у себя таких профессоров не нашли. Оказывается у них студенты, начиная уже с третьего курса, могут слушать лекции на английском языке. У нас же подавляющее большинство студентов и преподавателей не знают иностранного языка. Даже те, кто сдал экзамен кандидатского минимума. Думаю, что низкое знание иностранного языка будет определенным препятствием в предстоящих академических обменах.

Закончив свой монолог, посмотрел на собеседницу и неожиданно спросил:

– В чем дело, Ольга Павловна? Спрашивается, какова же у нас в академии роль кафедры иностранных языков в решении этой проблемы?

– Мало часов дается на изучение языков.

– Я ждал этого ответа. Обязательных аудиторных занятий у них не больше. У нас нет культа знаний иностранных языков. Даже в царской России лица, оканчивающие университет, владели иностранным языком, и не одним. Греческим и латынью, французским, немецким или английским языками. Нам что-то надо менять в организации самостоятельной работы студентов по иностранному языку. Ведь есть же методики глубокого погружения в окружающую обстановку с иностранным языком, общения с носителями языка. Нужно шире использовать в учебном процессе и самостоятельной работе по языку технические средства, например, лингафонные кабинеты, компьютерные программы. И, конечно же, должны быть повышенные требования при аттестации.

– Я бы добавила еще к этому использование иностранной технической литературы в курсовом и дипломном проектировании, в самостоятельной работе по дисциплинам спецтехнологии.

– Безусловно. Но в этой работе должен иметь знания иностранного языка уже преподаватель профессиональных дисциплин. А у нас таких практически нет за редким исключением.

– Значит и их надо учить.

– Конечно! Здесь вы правы на все сто процентов. В первую очередь, нужно повысить требования к аттестации аспирантов, соискателей ученых степеней по программам кандидатского минимума. Организовать и еще многое чего: спецкурсы для преподавателей, обучение программам межкультурных коммуникаций с выдачей дипломов дополнительного образования, и другое. И, конечно же, в академии должна быть внедрена система мотивации знаний иностранного языка, как студентами, так и преподавателями.

– Я полностью разделяю Ваши слова.

ЭР03246

– А если разделяете, то давайте договоримся, что Вы мне поможете вместе с кафедрой подготовить вопрос на ученый совет вуза о мерах по совершенствованию изучения языков в академии.

– Вы хотели сказать: «иностранных языков»?

– Не только. Русского тоже. Может быть, в первую очередь русского языка. Посмотрите, как неграмотно пишут многие студенты, как они излагают свои мысли. Мы их не учим выступать публично. Я думаю, что назрела необходимость создания в академии кафедры русского языка. Не только для российских студентов. Я считаю, что после прошедшей конференции у нас появятся иностранные студенты, и нам нужна будет кафедра русского языка как иностранного. Это, кстати, еще одна задача, вытекающая из итогов конференции. В экспорте образовательных услуг, первое, что мы должны сделать, это научить иностранных студентов и слушателей русскому языку.

***

На очередное заседание ректората, как всегда, было вынесено много оперативных вопросов жизнедеятельности академии. Но ключевым был «О задачах, вытекающих из итогов международной конференции».

Открывая заседание, ректор отметил, что международная деятельность академии имеет своей целью максимально возможную реализацию интеллектуального потенциала и ресурсов вуза на рынке образовательных услуг, улучшение его экономического состояния. Адекватное представительство вуза на мировом рынке образования и науки будет действовать в интересах развития академической мобильности и активизации процессов интеграции вуза в мировое образовательное пространство. Развитие международных отношений в области высшего образования имеет большое значение для академии во многих аспектах деятельности. В условиях открытости общества и утверждения демократии в стране раздвинулись границы между государствами, и опыт зарубежных вузов будет очень полезным для дальнейшего совершенствования учебно-научного процесса в академии. Кроме того, наш потенциал позволяет предложить на экспорт свои наработанные образовательные технологии, научные разработки и зарабатывать на этом деньги. Профессорско-преподавательский состав будет иметь возможность повысить свою квалификацию за рубежом. В этой связи проведенная на базе академии международная конференция является новым шагом вуза за рубеж наряду с реализацией российско-американской образовательной программы.

– Я хочу предоставить слово первому проректору академии профессору Сергееву, одному и главных идеологов и организаторов конференции, – закончил свое краткое вступительное слово руководитель вуза.

– Спасибо. Но главным идеологом являетесь Вы, – сказал Сергеев ректору, а затем обратился к ректорату:

– Уважаемые участники сегодняшнего заседания представляют, очевидно, ту сложную экономическую ситуацию в стране, в тисках которой оказались все вузы, в том числе и наш. Не так давно мы приняли программу экономической стабили-

ЭР03246

зации вуза, одним из направлений которой является экспорт образовательных услуг и конкурентоспособных исследовательских разработок. Реализовать это направление программы можно только на основе развития международного академического сотрудничества. Для решения тех задач, которые назвал сейчас ректор, при подготовке к конференции оргкомитет уделил главное внимание таким вопросам, как поиск новых возможностей и путей международного сотрудничества в области высшего образования, и поиск партнеров за рубежом для такого сотрудничества. Кроме того, мы должны были показать иностранным коллегам, что представляет собой современный транспортный вуз на Дальнем Востоке, его готовность к академическому сотрудничеству на международном рынке образовательных услуг. Считаю, что эти целевые установки были выполнены. Мы ознакомили гостей с достопримечательностями городов Хабаровск и Владивосток, а также с некоторыми высшими учебными заведениями. Удалось показать, что Дальний Восток России не дикий край, а территория с высоким уровнем цивилизации, с развитой сетью современных высших учебных заведений, с высоким потенциалом международного сотрудничества в области образования.

Сергеев кратко рассказал о том, какие страны Азиатско-Тихоокеанского региона и какие учебные заведения представляли участники конференции, о порядке ее проведения, о том, какие доклады были заслушаны. Материалы конференции, в том числе содержание докладов, размещены на портале внутривузовской компьютерной информационной сети. Основная же часть его выступления была посвящена задачам коллектива академии, вытекающим из итогов проведенной конференции.

– Ректорат, все участники оперативного совещания получили рекомендации, одобренные конференцией, а также предложения оргкомитета, принятие которых было бы полезным в работе по развитию международных связей академии.

По залу прокатился шум перелистываемых страниц розданных материалов. Кто-то стал делать на них пометки, вписывать замечания.

– Кроме общих положений, – продолжал Сергеев, – в которых отмечена исключительная роль высшего образования в формировании единого мирового сообщества, необходимость многостороннего академического сотрудничества, поиск механизмов интеграции в мировую образовательную систему, на конференции прозвучали и конкретные предложения. Как то: участие в реализации международных проектов в области образования, науки и культуры, создание телекоммуникационных систем для возможности обмена информационными ресурсами, разработка совместных образовательных программ для обмена студентами, аспирантами, организация включенного обучения. Иностранные коллеги внесли предложения создавать совместные учебные центры, филиалы вузов, бизнес инкубаторы, организовывать международные выставки, ярмарки образовательных услуг и научных достижений. А вот конкретизация принятых рекомендаций должна найти место в двухсторонних договорах сотрудничества между вузами. В формировании таких договоров самое деятельное участие должны принять институты, факульте-

ЭР03246

ты и кафедры. Подготовленные оргкомитетом предложения по распределению и закреплению учебно-научных подразделений академии за университетами стран Азиатско-Тихоокеанского региона также доведены до сведения участников оперативного совещания. Их коллективам, используя различные средства информации, необходимо ознакомиться с закрепленными вузами.

Далее докладчик остановился на мероприятиях, вошедших в проект решения оперативного совещания ректората. Среди них прозвучало предложение по незамедлительной подготовке академии к преобразованию в университет. Этот статус вуза будет наиболее понятен за рубежом. Поэтому нужно продолжить работу по расширению спектра образовательных программ, востребованных как на внутреннем, так и внешнем рынках труда, актуализации научно-исследовательских работ. Нужно подготовить и издать на русском и английском языках красочный проспект о вузе с перечнем образовательных программ и научных разработок.

– Хочу затронуть еще одну очень важную, на мой взгляд, проблему, – завершая свое выступление, сказал Сергеев, – она касается дипломного проектирования. Когда в беседе со мною профессор из Корейского института науки и технологий узнал, что у нас около одной тысячи выпускников, и каждый из них выполняет и защищает дипломный проект, подобный их магистерским работам, он сказал буквально следующее: «Вы, наверное, самый богатый университет в стране». Выяснив, сколько часов интеллектуального труда затрачивается на один проект, он быстро подсчитал, что только от дипломного проектирования, по их меркам, будет доход в пределах пятнадцати миллионов долларов. Это при стоимости одного часа интеллектуального труда в двадцать-двадцать пять долларов. У них институт активно сотрудничает с крупнейшими фирмами Республики Корея. Учебный процесс тесно связан с научными исследованиями и производством. В периферийных исследовательских центрах, научных лабораториях, производственных фирмах работают магистранты и докторанты, продвигающие передовые инновационные разработки до опытного производства и внедрения. Практически все магистерские и докторские диссертации защищаются после внедрения в производство высказанных в них идей. Финансирование вуза из правительственного бюджета составляет всего тридцать четыре процента. Остальные шестьдесят шесть процентов – это, в основном, исследовательские гранты, куда заложены и магистерские проекты. К слову, и в Даляньском железнодорожном вузе (Китай) многие дипломные проекты выполняются в бизнес инкубаторе и также дают доход.

После небольшой паузы, чтобы слушатели «переварили» сказанное, Сергеев продолжил свою речь:

– На замечание корейского коллеги мне нечего было сказать. Но для себя с глубоким сожалением и разочарованием отметил, что, видимо, мы действительно очень богатый вуз, когда огромный интеллектуальный труд превращаем в ненужные груды макулатуры. Дипломные проекты идут на полки архивов, а через пять лет уничтожаются. Нам надо установить такую практику, чтобы каждый диплом-

ЭР03246

ный проект имел практическую полезность, выполнялся по заданию предприятий, желательно тех, где будет работать выпускник. После выполнения проекта он должен передать его для оценки в технико-экономический совет этого предприятия, а уже потом с полученным отзывом представить на защиту Государственной аттестационной комиссии. Предприятие должно выкупить этот проект у вуза, а его автору, может быть, выплатить дополнительное вознаграждение. Нам надо обсудить эту проблему с работодателями. Если они заказали у нас инженера, следовательно, они надеются на то, что он привнесет в работу предприятия что-то новое. Это новое и должно быть в дипломном проекте. Спасибо за внимание.

– Какие будут вопросы к докладчику? – спросил ректор, и сразу же обратился к поднявшему руку директору естественнонаучного института, – пожалуйста, задайте.

– Скажите, пожалуйста, в свете непростой экономической ситуации в вузе, на которую Вы сослались, сколько стоило нашей казне организация и проведение конференции, да еще вояж в город Владивосток?

Сергеев хотел ответить, но ректор его опередил:

– Нисколько. Все расходы оплатила железная дорога. Кроме, конечно, Ваших потерь, уважаемый Евгений Юрьевич.

– Как это?

– Вы потеряли свое драгоценное время, предназначенное для Вашего отдыха, на встречу с иностранными гостями и банкет, организованный в их честь.

Ректор не уважал этого руководителя за его спесивый характер и часто задаваемые им вопросы не по существу основной темы.

– Вот и задай вопрос, – недовольно пробурчал «естественник».

Ректор, между тем, разрешил задать вопрос директору института экономики:

– Пожалуйста, Платон Владимирович.

– О каких совместных программах с китайскими вузами может идти речь? Мы в прошлом году с Вами были в некоторых учебных заведениях этой страны. Прошлый век, – обратился он непосредственно к Сергееву.

– Во-первых, мы имели возможность посетить всего три вуза, да и то далеко не лучших. К тому же один год для бурно развивающейся экономики Китайской Народной Республики – немалый срок. Сейчас северо-восточные провинции Китая, граничащие с Дальним Востоком, охвачены бумом изучения русского языка. Это связано с открытием широкой возможности торговать с нашей страной. Мы с Вами поняли это, посетив год назад Харбин. Частные лица, предприниматели, учебные заведения готовы платить нам деньги за обучение русскому языку. Это одно из направлений экспорта образовательных услуг в Китай. Другое направление – экономика, менеджмент, коммерция. Как сейчас в нашей стране, так и в Китае многие хотят быть предпринимателями, следовательно, хотят знать экономику. Может быть, как и у нас, не столько знать, сколько иметь диплом. И еще я бы не стал сбрасывать со счетов специализацию отдельных учебных заведений. Например, Даляньский университет – это материаловедение, тепловозостроение, а теперь уже готовится выпускать специали-

ЭР03246

стов для электровозостроения. Шаньдунский университет – это механика и строительство, автомобилестроение и автодороги, а сейчас планируют готовить специалистов по строительству железных дорог. Пекинский и Шанхайский железнодорожные вузы – с теми же специальностями, что и наша академия. Уверен, если темпы роста экономики Китая в ближайшее время сохранятся, то уже лет через пять мы можем потерять этот рынок образовательных услуг в пользу других развитых государств, таких как Япония, США, Германия, Франция. Например, профессор из Даляня поделился со мной тем, что они усиленно изучают французский язык, так как при производстве тепловозов и электровозов используются французские технологии. Так что, Платон Владимирович, Китай – это не прошлый век, а будущий.

– Но для профессиональной подготовки у них есть свои учебные заведения, – не унимался экономист.

– Их в Китае недостаточно. Сейчас на сто с лишним миллионов населения в северо-восточных провинциях Китая примерно столько же вузов, сколько на Дальнем Востоке России при населении в двадцать раз меньше. В настоящее время Китаю дешевле готовить специалистов за рубежом, чем строить новые вузы для удовлетворения собственных потребностей. И он активно импортирует образовательные услуги, посылая огромное количество своих граждан для обучения в США, Францию, Германию. Почему бы в этой нише не найти место и нам?

– Вы удовлетворены ответом? – спросил ректор.

– Да.

– Теперь Вы, пожалуйста, – обратился ректор к следующему участнику совещания. – Назовите себя, запамятовал.

– Доцент Пятак Николай Савельевич. Скажите, уважаемый профессор, – обратился он, видимо, к Сергееву, – можно ли продуктивно заниматься организацией международного сотрудничества на общественных началах?

– Что Вы предлагаете, уважаемый доцент? – спросил ректор, среагировав на «уважаемый профессор». Чувствовалось, вопросы ему уже надоели, и надо принимать решение.

«Зачем Пятак задал этот вопрос? – подумал Сергеев, – мы ведь с ним обсуждали эту тему, и пришли к единодушному мнению».

Нужно сказать, что он недавно был избран по конкурсу на должность доцента кафедры «Менеджмент», прибыл из другого вуза города, в совершенстве владеет английским языком. Сергеев привлек его к курированию работы Российско-Американского центра, решению вопросов организации учебного процесса в группах российско-американской образовательной программы. Он принимал участие и в подготовке международной конференции. Сергеев понимал, что эта работа требует дополнительного времени. Он снизил ему учебную нагрузку по кафедре. Кроме того, производилась какая-то доплата.

– Я предлагаю создать в академии организационную структуру, занимающуюся международными связями, включая управление учебным процессом по международным образовательным программам.

ЭР03246

– А Ваше мнение на этот счет? – обратился ректор к Сергееву.

– Постановка вопроса правильная. Нужно все посчитать. Можно создать международный отдел, можно – учебный факультет. Факультет даже лучше. Но его функционирование должно быть на внебюджетной основе. Государственного плана на подготовку иностранных студентов у нас нет.

– Хорошо. Давайте запишем в наше решение, рассмотреть вопрос на ученом совете. Создание факультета – прерогатива совета академии. Я попрошу Вас, – обратился ректор к Пятаку, – подготовить проект положения о новом факультете и составить примерную смету расходов. Какие еще будут предложения?

Сергеев только сейчас увидел, что на совещание пришла вместе с заведующей кафедрой Ольга Павловна. Она тянула руку. Ректор увидел и спросил:

– Вы что-то хотели сказать?

– Да. Петрова Ольга Павловна, старший преподаватель кафедры иностранных языков.

– И что же Вы хотите сказать, Ольга Павловна?

– Я была переводчиком на конференции. Японцы и корейцы свободно говорят на английском языке. Студенты у них, начиная с третьего курса, могут слушать и понимать английскую речь. И мне как-то немного стало стыдно за то, что наши студенты и преподаватели, за очень редким исключением, не знают иностранного языка. Студенты, изучая язык два года на нашей кафедре, не имея практики, к окончанию вуза забывают то, что ранее учили. Кандидатские экзамены у аспирантов и соискателей, очевидно, проводятся формально, потому что, защитив диссертации, наши доценты и профессора тоже не владеют иностранным языком. Какое международное партнерство на равных может быть без знания языка, на котором придется общаться? Не читая иностранной литературы, особенно по техническим наукам, как можно не отстать от тенденций мирового развития науки, техники и технологий? Что-то ведь надо делать?

«Молодец, Ольга! – подумал Сергеев, – все-таки пришла. Мало того, что пришла, но и выступила по существу очень важной для вуза проблемы, который готовится к международному академическому сотрудничеству». Накануне Сергеев обсуждал с ректором этот вопрос. Проблема непростая. Она имеет место не только в академии, но и во всей системе высшего образования России. Их мнение совпало в том, что надо делать какие-то первые шаги, чтобы постепенно исправлять положение. Нужны дополнительные к выделяемым бюджетом денежные средства. Их надо искать. Они, в принципе, наметили ряд мер, направленных на совершенствование изучения иностранного языка в академии, и решили по предложению Сергеева вынести вопрос на рассмотрение ученого совета, предварительно подготовив его. В этой связи, ставить этот вопрос на обсуждение ректората сегодня не планировали. Но вот его инициировала Ольга. Одно дело, когда решение проблемы навязывается «сверху», и совсем другое, когда инициатива проявляется «снизу». Теперь о ней надо говорить, ее надо обсуждать. «Какое же решение примет ректор?» – подумал Сергеев. Они встретились взглядами, и тот начал после недолгого молчания. Видимо, собирался с мыслями.

ЭР03246

– «Что делать?» – спрашиваете Вы. Ответ очень прост: иностранные языки надо учить. Спасибо Вам за вопрос и смелость эмоционально его задать. Давайте теперь вместе подумаем: как учить? Предлагаю разделить решение вопроса на две части, подойти, так сказать, с двух сторон. Со стороны ректората – найти деньги. На эти деньги закупить оборудование для двух-трех современных лингафонных кабинетов и специализированного компьютерного класса. Подписаться на нужные иностранные журналы и газеты. Открыть курсы, или специализированные программы профессиональной переподготовки по иностранным языкам на факультете общественных профессий, или, может быть, лучше на факультете повышения квалификации. Получить лицензию на реализацию программ межкультурных коммуникаций с правом аттестации лиц, их освоивших. Разработать систему мотивации знаний по иностранному языку студентов и преподавателей. У нас открываются возможности зарубежных командировок. Приоритеты в загранкомандировку будут иметь лица, владеющие иностранными языками, или успешно изучающие их. Может быть, добавите что-нибудь еще? Говорите, не стесняйтесь. Я обращаюсь к кафедре.

Возгласы: «достаточно, а то денег не хватит».

– Теперь хочу предложить меры со стороны кафедры. Помочь найти поставщиков, у которых мы можем приобрести новое оборудование. Не исключаю – за рубежом. Приобрести программное обеспечение к изучению языков с использованием новых технических средств, компьютерных технологий. Пересмотреть методику преподавания, формы организации самостоятельной работы. Повысить требования к изучению языков. Укрепить связи с преподавателями других кафедр, помочь им справиться с изучением иностранных языков. Преподавателям кафедры иностранных языков, закрепленным за соответствующими специальностями, не лишним было бы пополнить свои знания профессиональной, технической терминологии. Нужно всем пройти обучение программам общего курса железных дорог, а также второго уровня компьютерной подготовки, чтобы эффективно использовать в учебном процессе компьютерные технологии. Надо найти формы изучения студентами иностранных языков после второго курса, сверх объемов и норм, установленных Государственными образовательными программами. Я бы посоветовал кафедре открыть хозрасчетные курсы изучения иностранных языков. Заработанные средства направить на стимулирование труда преподавателей. Я знаю, что некоторые преподаватели работают на стороне. Нужно создать условия, чтобы дополнительная оплачиваемая работа в академии была предпочтительнее.

Ректор выжидающе посмотрел в зал. Кто-то сказал:

– Все ясно, кроме одного.

– Конкретнее.

– Где взять деньги?

– Здесь будет думать ректорат. Хотя могу приоткрыть секрет. Начальник Байкало-Амурской магистрали, наш выпускник, за подготовку специалистов обещал поставить к концу года два состава Нерюнгринского угля. Мы уже

ЭР03246

нашли покупателей. Нам много надо латать дыр в своем бюджете. Погасить долги по кредитам. Подготовить хозяйство к зиме. Вовремя выплатить зарплату работникам. Продолжить строительство малосемейного общежития. Я думаю, если ректорат не будет возражать, то часть вырученных средств от продажи угля одного из составов направить на выполнение наших мероприятий по подготовке к международному сотрудничеству, в том числе изучению иностранным языкам. Надеюсь, что мы сможем восполнить эти средства в будущем от экспорта образовательных услуг.

По обсуждаемому вопросу было принято решение. Ректор объявил перерыв. В повестке дня оставались еще вопросы.

Выходя из конференц-зала, Сергеев увидел в коридоре Ольгу Павловну, которая стояла у стены и не торопилась уходить. Она, видимо, надеялась на встречу с ним в перерыве. Они не виделись с того дня, когда вместе провожали в аэропорту иностранных гостей.

– Спасибо Вам за участие в совещании. И за выступление – тоже. Вы – молодец.

– Стараюсь. Как Вы считаете, может быть, мне чаще приходить на такие совещания? Все-таки не часто выпадает счастье получить сразу две благодарности: от ректора и от Вас.

Оперативное совещание затянулось и закончилось только к обеденному перерыву. Сергеев отправился в столовую. Вернувшись в кабинет, начал просматривать материалы оперативки. Чтобы ничего не пропустить, со свежими мыслями решил сделать наметки к мероприятиям по выполнению его решений.

***

Его работу прервал телефонный звонок прямой связи. Звонил ректор:

– Зайди, пожалуйста. Есть дело.

Как только Сергеев зашел в кабинет ректора, тот сразу же приступил к «делу»:

– Нам нужно откорректировать график своей работы. Я имею в виду нас с тобой. Мы должны выехать на две недели. Передай временно решение международных дел, старт которым ты дал, проректору Березуцкому. Факультет международных отношений надо создавать немедленно. Я поручил проректору по экономике создать магазин и организовать его работу по реализации товаров и продуктов, которые будут поступать в счет оплаты за обучение китайских студентов…

– Зачем нам с этим связываться. Пусть платят деньги в кассу вуза. А ход им мы найдем. Торговля – дополнительная обуза, и дополнительная опасность.

– Что за опасность?

– Коррупция. Нам как бы ни допустить коррупции в образовании, а тут еще торговля, да еще международная. Там будет много соблазнов.

– Расчеты валютой не отменяются. Понимаешь, Широглазов доказал, что при натуральных расчетах для вуза эффективность будет достигнута за счет разницы стоимости товаров, приобретенных в Китае и реализованных на российской стороне. Маржа от торговли нам не помешает…

ЭР03246

– Ну, как знаешь, не вляпаться бы нам с этим торговым бизнесом. У нас сейчас обучается около полторы сотни китайских студентов. Но большинство из них учится по договорам с частными фирмами и физическими лицами. Для академии это не совсем престижно, даже унизительно, если расчеты будут натуральными продуктами, – походит на «челночный» бизнес. Надо развивать академическое сотрудничество с университетами. Я не против того, чтобы иметь дело с частными компаниями. Но все должно быть в разумных пределах. Цивилизованно.

– Не могу тебе возразить. Но нам не на что жить. И здесь все средства хороши.

Сергеев спорить не стал.

– А с чем связан наш срочный отъезд? – спросил он у ректора.

– Здесь у меня для тебя две новости: одна хорошая, другая плохая. С какой начинать?

– Все равно. Ну, давай с плохой.

– Ко мне поступил слух из достоверных источников, что Байкало-Амурскую железную дорогу будут ликвидировать.

– Добились все-таки своего твои либералы – пособники империализма. Глупость несусветного масштаба, причем на государственном уровне. Ее разбирать, что ли, задумали? На Сахалине рельсы уже корейцам продают как металлолом.

– Не делай поспешных выводов. Идет процесс оптимизации управления. БАМ работает убыточно, ее разделят. Ургальское и Тындинское отделения отойдут Дальневосточной железной дороге, Северобайкальское отделение – Восточно-Сибирской дороге.

– Какова цель нашей срочной поездки в Тынду?

– На повестке дня – Тындинский филиал, его судьба. В программе: встреча с начальником железной дороги, начальником отделения дороги, с мэром Тынды. При ликвидации дороги надо сохранить и укрепить наш филиал. Может быть, что-нибудь удастся приобрести с точки зрения учебно-материальной базы. Я имею в виду дополнительные площади. Надо поторопиться с расчетами за подготовку специалистов. Имей в виду – натурой, углем. Денег у них нет. Будем его продавать за деньги.

– В создаваемом магазине?

– Не исключено… В отделении дороги надо заключить договор о научно-техническом сотрудничестве и подготовке кадров. Готовь проект. В общем, вопросы серьезные. Филиалу нужны дополнительные площади, чтобы организовать там полноценное очное обучение. Надо сделать все, чтобы люди чувствовали, что с ликвидацией БАМжд не наступил конец света, дорога и профессиональное образование будут жить и развиваться.

– А мэрия здесь причем?

– Это, пожалуй, главный социально-политический аспект нашей командировки. Железнодорожный транспорт – градообразующее предприятие. В Тынде прогрессивный мэр. Для города в складывающейся ситуации поддержка, или даже непосредственное присутствие такого известного высшего учебного заведения

ДВГНБ

ЭР03246

транспортной отрасли как ДВГАПС, играет существенную роль, если не главную, в социальной жизни. Люди должны чувствовать себя не временными жителями города. Для них есть и будет перспектива работы, всестороннего образования их детям. Надо бы подготовить договор о сотрудничестве и с мэрией города.

– Там функционируют железнодорожный техникум и большая школа-интернат с лицеем – члены нашей Ассоциации. Проведу совещание с руководителями школы, техникума и нашего филиала по укреплению сотрудничества в рамках ассоциации.

– Я думаю, здесь пойдем дальше: настроим мэрию, чтобы она вышла с ходатайством перед МПС об объединении техникума, филиала и школы интерната с лицеем, и создании на их базе Байкало-Амурского института железнодорожного транспорта – филиала ДВГАПС, в перспективе – ДВГУПС.

– Бесполезно.

– Почему? Не мы же будем ходатайствовать, а администрация города – столица БАМ. В Чите же получилось. Там ходатайствовало управление Забайкальской железной дороги… Кстати, это как раз вторая новость, хорошая.

– Интересно.

– Наконец-то завершилось строительство здания учебно-лабораторного корпуса нашего филиала в Чите. Теперь можно сказать, что это полноценный вуз – Забайкальский институт железнодорожного транспорта, ЗабИЖТ – филиал ДВГАПС. Символично то, что открытие свершилось в год сорокалетия его основания как УКП ХабИИЖТа. Начальник Забайкальской железной дороги Владимир Иванович Довгяло сдержал свое обещание построить институт в Чите и приглашает нас на церемонию открытия нового корпуса. Там решим вопросы дальнейшего нашего творческого сотрудничества, примем участие в заседании технико-экономического совета дороги, проведем заседание ученого совета института, организуем личный прием сотрудников и студентов по жалобам и предложениям…

– Проведем кустовое собрание забайкальских субъектов Ассоциации учебных заведений железнодорожного транспорта.

– Не возражаю. Два дня на подготовку, и отправляемся своим вагоном по маршруту Хабаровск – Чита – Тында – Хабаровск. В дороге будет возможность предметнее разобраться с развитием международного академического сотрудничества. Набросаем план действий. Составим примерный перечень зарубежных вузов и их посещений. Все-таки надо знать истину воочию.

Сергеев продекламировал:

– «Лишь Знанья Истины прекрасно, все остальное – ложь». Ты почти процитировал «Философское изречение» кашмирской поэтессы средневековья Лал Дед (Лаллы).

ЭР03246

2.4. «Все флаги в гости будут к нам»

Азиатско-Тихоокеанский регион представляет сферу жизненно важных интересов России, и наша страна – активный участник происходящих в нем интеграционных процессов. Средствами интеграции служат торговля, прямые инвестиции, экономическая помощь, финансовые услуги, передача технологий. Национальным интересам России отвечает развитие диалога и всестороннего сотрудничества со странами АТР.

Дело в том, что в последние годы центр тяжести в мировой экономике стал смещаться в сторону стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Через Россию организуются трансконтинентальные схемы перевозок, в том числе по так называемым транспортным коридорам «Восток–Запад», «Север–Юг». В отдельных регионах России, крупных транспортных узлах создаются логистические центры для более эффективного осуществления интер- и мультимодальных перевозок, в которых задействованы сразу несколько видов транспорта. Создаются операторские компании.

Совершенствуется транспортная инфраструктура на основе развития опорной транспортной сети Российской Федерации. Совокупность путей сообщения и транспортных узлов обеспечивают устойчивую взаимосвязь крупнейших населенных пунктов и экономических центров. Пространственное и функциональное единство транспортной системы страны обеспечивает и основные внешнеэкономические связи,

Однако уже сегодня понятно, что наряду с благоприятными экономическими и политическими условиями развитию регионов всегда способствует человеческий капитал. В экономике настоящего времени при широкой компьютеризации производства и различных сфер общественной жизни все меньшую роль играют дешевые рабочие руки. Повышение эффективности работающего производства, создание новых материалов, новых образцов техники и технологий требуют квалифицированных кадров, как правило, имеющих высшее образование. В связи с этим совместные проекты по подготовке кадров являются наиболее развитым видом сотрудничества вузов Дальнего Востока России и стран АТР.

К тому же в решении задач современных транспортных процессов, носящих глобальный характер, чисто инженерно-технического образования стало недостаточно. Специалисты транспортники, наряду с инженерно-техническими знаниями должны владеть суммой общих знаний, связанной с организацией перевозок, экономикой и управлением транспортных технологий, логистикой и др.

В этой связи глобализация транспортных процессов требует новых подходов к организации и содержанию транспортного образования. И опыт зарубежного высшего образования был бы полезен и востребован высшей транспортной школой России.

Российские транспортные университеты, располагая достаточной инфраструктурой научно-производственного комплекса, интеллектуальным потенциалом, в состоянии решать самые сложные научные и инженерные проблемы,

ДВГТУ

ЭР03246

разрабатывать новую технику и технологии, не уступающие передовым мировым образцам. Взаимодействие их с зарубежными вузами может вывести на новый уровень постоянно укрепляющиеся связи, как в области образовательных услуг, так и в проведении совместных научных исследований.

Здесь же следует подчеркнуть, что международное сотрудничество в области транспортного образования и науки развивается недостаточно полно и носит несистемный характер. В связи с расширением транспортных связей с зарубежными странами, ростом объемов перевозок в международном сообщении, формированием международных транспортных коридоров, утверждением логистических принципов мульти- и интермодальных перевозок международный опыт подготовки специалистов в области транспорта был бы полезен и для транспортного образования на российском Дальнем Востоке.

Известно, что транспорт таких стран АТР как Япония, Соединенные штаты Америки, Республика Корея, теперь уже и Китайская Народная Республика, находится на достаточно высоком уровне развития. Технические средства транспорта, транспортные технологии, управление транспортными процессами в этих странах по ряду позиций уже превосходят российские. Поэтому импорт образовательных услуг из этих стран имеет значение как в ознакомлении с работой транспорта, так и в опыте подготовки специалистов в области транспорта. В то же время экспорт образовательных услуг в области транспорта помог бы укрепить экономические и имиджевые позиции дальневосточного университета путей сообщения.

С момента принятия в 1992 г. закона Российской Федерации «Об образовании», значительно расширяющего права вузов на международную экономическую деятельность, университет получил возможность теперь самостоятельно решать вопросы международного академического сотрудничества.

Международная деятельность университета имела своей целью максимально возможную реализацию интеллектуального потенциала и ресурсов вуза на повышение качества научно-образовательного процесса и его конкурентоспособности. Экспорт образовательных услуг способствовал улучшению экономического состояния вуза. Важным также было адекватное представительство университета на мировом рынке образования и науки в интересах развития академической мобильности и активизации процессов интеграции вуза в мировое образовательное пространство.

Во второй половине девяностых годов международные академические связи университета начинают принимать организованный, системный характер. Был создан факультет международного сотрудничества, позднее переименованный в институт. В его состав вошли вновь созданные кафедры Делового администрирования (позднее переименована в кафедру «Менеджмент»), Русского языка (как иностранного), Делового иностранного языка. Контингент студентов института в отдельные годы достигал пятисот человек, включая и российских студентов, обучающихся по международным образовательным программам.

ДВГУПС

ЭР03246

Две трети студентов завершали обучение, освоив бакалаврские программы, треть – программы дипломированных специалистов и магистров. Около десятка выпускников (в основном граждане КНР) были зачислены в аспирантуру и работали над кандидатскими диссертациями.

Каковы же формы академической работы курировал и развивал в то время новый институт международного сотрудничества университета?

Во-первых, это экспорт и импорт образовательных услуг: то есть, прием на обучение иностранных граждан и направление российских граждан на обучение за рубеж; языковая подготовка и независимое языковое тестирование российских и иностранных граждан.

Во-вторых, это установление университетских партнерств с целью обмена опытом научно-образовательной деятельности, как то: организация академических, научных и культурных обменов в отношении российских и иностранных студентов и аспирантов; повышение квалификации преподавателей, ученых, стажеров и специалистов за рубежом; приглашение для работы иностранных преподавателей; проведение международных научно-практических конференций, симпозиумов, семинаров с участием российских и зарубежных ученых и специалистов; координация развития образования в рамках Болонского процесса.

В-третьих, участие в совместных научно-образовательных проектах, выполняемых в рамках международных грантов.

В-четвертых, выполнение представительских функций: направление за рубеж российских и прием из-за рубежа иностранных делегаций, культурные обмены, рекламно-информационная деятельность, участие в международных выставках и ярмарках.

Для дальневосточного транспортного вуза важным был не только образовательный аспект высшей зарубежной школы, интерес к организации и методике преподавания там, но и профессиональный интерес – подготовка специалистов для транспортной отрасли. Высшее образование большинства развитых стран мира представлено, в основном, крупными классическими университетами с многотысячными коллективами студентов. Институционально в них интегрированы десятки колледжей и факультетов, в которых реализуются сотни образовательных программ по фундаментальным направлениям подготовки, таким как математика, физика, механика, электротехника и электроника, экономика, государственное управление и бизнес администрирование, юриспруденция, медицина, науки о земле и космическом пространстве, и так далее. Но как было организовано за рубежом профессиональное высшее образование? Как, например, осуществлялась подготовка высококвалифицированных специалистов в области транспортных систем и транспортных технологий, транспортного строительства и транспортной инфраструктуры? Откуда берутся там специалисты, обеспечивающие высокий мировой уровень работы транспорта? Ведь транспортных университетов в таких странах, за редким исключением, нет. В этой связи в ДВГУПС возникла идея международного академического сотрудничества и в области транспортного образования.

ЭР03246

Но чтобы международное сотрудничество на Азиатско-Тихоокеанском пространстве носило системный характер, ДВГУПС выступил с инициативой создания Международной ассоциации транспортного образования, куда могли бы войти на ассоциативной основе транспортные университеты, факультеты других вузов, реализующие транспортные образовательные программы, а также научные транспортные организации.

Вспоминает автор этих строк.

«С предложением о международной академической интеграции и создании ассоциации транспортных университетов стран Азиатско-Тихоокеанского региона я выступил с докладом в Сеуле (Республика Корея) на международном академическом симпозиуме (International Academic Symposium). Он проводился в рамках Дальневосточной ассоциации академических обменов (Far Eastern Association of Academic Exchange) в октябре 1997 г. на базе Университета Кюнвон (Kyungwon University).

В докладе были сформулированы вопросы, которые могли бы решаться в рамках международной ассоциации университетов:

- интеграция транспортного образования Дальнего Востока России и стран АТР во всех ее институциональных формах (включенное образование, программы двойных дипломов, создание совместных филиалов, научных лабораторий и др.);
- участие вузов на международном рынке научно-технического и экономико-управленческого труда, а также рынке образовательных услуг;
- развитие механизмов, позволяющих каждому учебному заведению выступать в качестве самостоятельного субъекта международного сотрудничества;
- развитие в транспортной высшей школе фундаментальных и прикладных научных исследований, обеспечение непрерывности этих исследований и взаимосвязи с учебным процессом;
- консолидация усилий транспортных учебных заведений Дальнего Востока России и стран АТР на решение важнейших проблем транспортного образования и науки, формирование и выполнение совместных научно-образовательных программ и проектов;
- разработка предложений и активное участие в реализации новых подходов в развитии транспортного образования, научно-педагогических кадров высшей квалификации; содействие развитию новых форм и методов обучения талантливой молодежи на базе передовых научных исследований, разработок и технологий;
- развитие в транспортной высшей школе передовых образовательных технологий, распространение научных знаний и достижений;
- глубокое изучение языков и культур Дальнего Востока России и стран АТР.

Докладчик, вместе с тем, отметил, что направления совместной деятельности высших учебных заведений стран АТР, конечно же, не будут ограничиваться перечнем выше изложенных вопросов. Они, несомненно, могут быть расши-

ДВГУПС

ЭР03246

рены и прописаны в соглашениях, договорах, намерениях о сотрудничестве. Прежде всего, интеллектуальный потенциал должен быть сосредоточен на активизации инновационной деятельности, коммерциализации научных исследований с выходом на производственную площадку.

Участникам симпозиума была предложена и организационная структура международной академической ассоциации. Автор доклада назвал ее международным консорциумом университетов стран АТР. Доклад был отмечен грантом как один из лучших (Best Paper Award) с вручением сертификата.


Seoul International Academic Symposium
October 23-25, 1997 Republic of Korea
To
Prof. Sergey A. Ivanilov
Far East State Transort University, Russia
BEST PAPER AWARD
Presented by
Korea-Russian Far East Academic Exchange Association
Kyungwon University Institute of Economics and Business

Второй раз я выступил со своим предложением на международной конференции по перспективам развития науки, образования и технологий на пороге XXI в. (ICASET*98, The International Conference on Advanced Sciences, Education and Technologies). Конференция проводилась также в Сеуле в июне 1998 г. в университете Мёнджи (Myongji University) и институте инженеров по электротехнике и электронным материалам (KIEEME). Организаторы конференции – Международная академия наук высшей школы (Россия) и Университет Мёнджи. Тема доклада называлась «Тенденции развития международного сотрудничества в сфере высшего профессионального образования на Дальнем Востоке». Доклад «Trend of Development of International cooperation in the Sphere of Higher Specialized Education in the Far East» был опубликован на английском и корейском языках в книге материалов симпозиума «Proceedings of the Spring Symposium of KIEEME*98.

В докладе предлагалось, что в рамках ассоциации стало бы возможным создание и эффективное функционирование отраслевого международного экспертного сообщества, своеобразного центра компетенций, и ведущего поиски новых конструкций сотрудничества по качеству знаний. В том числе:

– организация прямых международных контактов и связей в той или иной области между университетами;

– подготовка прогнозов, аналитических докладов и рекомендаций по развитию академической интеграции;

– представление независимой оценки международных и национальных образовательных программ и проектов по академическому развитию;

– инициирование создания и развития научных и технологических парков, научно-образовательных комплексов;

– участие в аттестации научных и педагогических кадров;

– организация международных научных конференций и семинаров».

В сентябре 2001 г. в Харбине проходил четвертый международный симпозиум ректоров вузов Дальнего Востока России, Сибири и Северо-восточных провинций Китая. С аналогичным предложением автор этих строк выступил в своем докладе

ЭР03246

«Проблемы международной интеграции вузов Дальнего Востока России и Северо-восточных провинций Китая». (Problems of international integration of universities in the Far East of Russia and the North-Eastern provinces of China. Materials of the 4th international meeting of rectors of universities of the Far East of Russia, Siberia and the North-Eastern provinces of China / September 11–12, 2001, China, Harbin).

В очередной раз проблема международной интеграции транспортного образования прозвучала на первом Дальневосточном экономическом конгрессе, который проходил в Хабаровске с широким участием зарубежных представителей, в том числе из университетов стран АТР. Дальневосточный государственный университет путей сообщения был организатором четвертого стола конгресса, где проходила дискуссия по проблемам транспорта, и где с докладом выступил ректор ДВГУПС В.Г. Григоренко. Виктор Григорьевич наряду с другими вопросами вновь обозначил инициативу построения ассоциативной системы транспортного образования. К этому времени ДВГУПС уже имел множество двухсторонних академических связей с университетами стран АТР.

«В нашем предложении о создании международной академической ассоциации, – сказал Григоренко, – имеется в виду не механическое приведение учебных заведений к общему знаменателю, а выработка и реализация конкретных и эффективных механизмов сближения транспортных учебных заведений. В том числе разработка совместимых учебных планов и программ двойных дипломов, совместное участие в подготовке специалистов, обеспечивающих взаимодействие различных видов транспорта (в том числе и для осуществления крупных международных проектов), создание единого информационного поля в системе транспортного образования, укрепление научного сотрудничества ученых транспортных вузов разных стран. Такое образовательное объединение могло бы стать центром обмена новыми транспортными технологиями, использования интеллектуального потенциала ученых вузов и НИИ в кадровом и научном сопровождении крупных международных транспортных проектов».

В рамках ассоциации стало бы возможным создание и эффективное функционирование в северо-восточной Азии транснационального экспертного сообщества, ведущего поиски новых конструкций регионального сотрудничества по формированию сети международных транспортных коридоров. Это, в свою очередь, позволило бы высшей школе выступить основой для интеграции транспортных отраслей и усилить свое влияние на развитие транспорта. А именно:

– комплексно анализировать основные проблемы формирования международных транспортных коридоров с позиций различных стран;

– способствовать обсуждению актуальных проблем экономической глобализации и регионализма, влияющих на формирование таких коридоров на неправительственном уровне;

– осуществлять оперативный обмен текущей информацией для лучшего понимания позиций участников международного экономического сотрудничества в области транспорта.

ЭР03246

В предложениях ДВГУПС подчеркивалась важность международного диалога для взаимовыгодного решения политических и социально-экономических проблем в условиях глобализации и азиатского регионализма. Предложенный на симпозиумах в Республике Корея и Китае механизм активизации диалога при активном участии ассоциации, несомненно, оказал бы содействие в развитии взаимопонимания между странами региона, а также между их государственными, гражданскими и бизнес структурами в решении стратегических задач транспортной отрасли и транспортного образования.

Идеи университета о создании интегрированной системы транспортного образования в Азиатско-Тихоокеанском регионе нашли понимание и поддержку зарубежных коллег. Что касается двухстороннего межвузовского сотрудничества, то оно стало интенсивно развиваться. Вопрос об организации международной ассоциации транспортных университетов затянулся. Потребовался определенный временной период на взаимные консультации и на то, чтобы вузы ближе узнали друг друга в результате двухсторонних связей, взаимопосещений, академических обменов, симпозиумов. Международная интеграция транспортных университетов в форме ассоциации состоялась только спустя пять лет.

По инициативе ДВГУПС в 2009 г. на 3-м Международном симпозиуме железнодорожных вузов Европы и Азии в г. Хабаровске, была создана Международная ассоциация транспортных университетов стран Азиатско-Тихоокеанского региона (МАТУ АТР). Первым президентом Ассоциации была избрана ректор Корейского национального железнодорожного университета, г-жа Чой Ен Хи.

Перед МАТУ АТР были поставлены такие важные задачи, как объединение научного и образовательного потенциала вузов, НИИ, производственных предприятий транспорта стран АТР; создание и реализация интеллектуальных продуктов и услуг, обеспечивающих подготовку и переподготовку кадров в сфере железнодорожного и других видов транспорта; разработка направлений и проектов сотрудничества в области науки и образования.

На 8-м симпозиуме очередным президентом был избран ректор Даляньского транспортного университета профессор Ма Юньдун. Вице-президентом МАТУ АТР стал ректор ДВГУПС профессор Давыдов Юрий Анатольевич.

Замечу, к слову, для университета интернационализация образования не должна строиться ради галочки, показного престижа. С точки зрения международной академической интеграции не со всеми требованиями недавно принятой Минобразования «Программой стратегического академического лидерства» можно согласиться. Например, в ней университетам ставится задача, как можно больше готовить иностранных студентов. С одной стороны, понятно, что для вузов это один из дополнительных источников привлечения внебюджетных средств. Вместе с тем, понятно и то, что экспорт образовательных услуг для нашей страны сродни экспорту природных ресурсов, который приносит странам–импортерам добавочную стоимость, дополнительные рабочие места и способствует развитию их экономики. Иностранные студенты, получив у нас обра-

ЭР03246

зование, уезжают работать на свою родину. Там они знания, полученные в нашей стране, вкладывают в развитие экономики своих стран. Мы не можем лучших из них оставлять в нашей стране, потому что не в состоянии предоставить им адекватные условия работы.

Не всегда выгодно для нашей страны готовить специалистов и за рубежом. Автор этих строк уже писал выше об опыте реализации российско-американской образовательной программы по бизнес администрированию РАОП, когда около сотни выпускников, освоивших эту программу, стали специалистами американских предприятий, на подготовку которых американская сторона не произвела фактически никаких финансовых затрат. Получается, что Россия учила своих граждан для американского работодателя, ради его интересов. Лучшие из них, получив там образование, там и остались. Так действуют не только США, так действует вся западная Европа.

Бесспорно, международное академическое сотрудничество должно развиваться. Как говорил Президент Российской Академии наук А.М. Сергеев, «И ученые должны сотрудничать, и университеты должны сотрудничать. Но во главу угла должно быть поставлено то, что сначала – для себя, под свои нужды, под свою экономику, под свою науку кадры готовить, а дальше – да, будем сотрудничать… Мы же сейчас Конституцию обновляем, где национальные интересы ставятся выше международных».

Организацию работы университета по международной академической интеграции ректор В.Г. Григоренко поручил первому проректору. Первый шаг в направлении интернационализации был сделан: в вузе прошла международная конференция (см. выше главу «Форум»), была проведена своеобразная презентация университета перед вузовской общественностью стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Теперь предстояло знакомство с зарубежными университетами, опытом их работы, и выбор среди них достойных и равноправных партнеров для академического сотрудничества.

Ректорат ДВГУПС предоставлял возможность своим ученым и преподавателям посетить десятки ведущих университетов многих стран Европы, Азии, Северной Америки и даже Австралии и Южной Африки. Примеров крупных университетов-гигантов в этих странах со структурно-институциональной интеграцией множество. В составе каждого из них десятки колледжей (факультетов, институтов, школ) самых различных научных направлений и специальностей, в которых обучаются десятки тысяч студентов.

Сотрудничество в рамках международных академических объединений дает широкие возможности включения университета в международную деятельность в сфере науки и образования.

В настоящее время ДВГУПС состоит в четырех таких международных сообществах. Как то:

– Международная Ассоциация транспортных университетов стран Азиатско-Тихоокеанского региона (МАТУ АТР);

ЭР03246

– Ассоциация ректоров транспортных вузов России и Китая (АРТВ);

– Ассоциация вузов Дальнего Востока и Сибири России и северо-восточных провинций Китая (АВРИК);

– РККТУ – Российско-Кыргызский Консорциум технических университетов,

За последние годы учебные заведения азиатских стран, и в первую очередь Китая и Южной Кореи, сделали огромный рывок вперед, и их опыт более интересен и близок, чем опыт западных стран, поскольку многие университеты Европы были образованы несколько сотен лет назад и имеют очень консервативные устои.

Ниже приводится неполный перечень тех зарубежных университетов, с которыми ДВГУПС, в том числе с активным участием автора этих строк, устанавливал партнерские отношения, знакомился с опытом их образовательной деятельности, заключал договоры академического сотрудничества.

КИТАЙСКАЯ НАРОДНАЯ РЕСПУБЛИКА



Со времени образования КНР (1949 г.) высшие учебные заведения страны получили значительное развитие и считаются в настоящее время одними из лучших в Азии. Дипломы, выданные многими из них, высоко ценятся в Европе и Америке. Сегодня большая часть китайских университетов – это огромные высокотехнологичные научно-образовательные комплексы с библиотеками, музеями и современными лабораториями. Сейчас в Китае около 2,5 тыс. вузов, в которых обучается свыше 25 млн студентов. Полтора миллиона китайцев учится за рубежом. 300 тыс. иностранных студентов учится в КНР.

Особое место в системе высшего профессионального образования Китая занимают транспортные университеты. В настоящее время в стране наблюдается бум высокоскоростного железнодорожного и автомобильного строительства. В Китае крупнейшая в мире система скоростных автомагистралей, и крупнейшая в мире сеть скоростных и высокоскоростных железных дорог, Перенимая мировой опыт транспортного образования и зарубежные технологии, Китай делает собственные разработки, создает собственную технику и технологии.

В связи с бурным развитием всех видов транспортных средств и транспортных магистралей выросла потребность в квалифицированных специалистах в области транспорта. Эту задачу решают транспортные университеты. Сегодня они в рейтинге вузов страны занимают ведущее место и обеспечивают потребности отрасли в воспроизводстве и развитии ее кадрового потенциала. Поэтому для Дальневосточного государственного университета путей сообщения транспортные и другие вузы Китайской Народной Республики являются источником современного опыта инновационного развития транспортного образования и транспортной науки.

ДВГУПС

ЭР03246

Хэйлунцзянский университет (Heilongjiang University), г. Харбин, КНР

Университет имеет в своей структуре около тридцати институтов, главным образом, гуманитарного профиля. Хотя есть ряд специальностей естественнонаучного и инженерно-технического направлений.

Контингент студентов составляет около 30 тыс. человек, из них свыше 500 иностранных студентов. Интересен опыт вуза преподаванием иностранных языков с уникальным изучением китайско-русского перевода.

Провинция Хейлунцзян граничит с Хабаровским краем. Хейлунцзянский университет был одним из первых китайских вузов, с которым ДВГУПС разработал и осуществил совместную образовательную программу по экономике. Оба вуза подготовили специалистов со знанием русского и китайского языков для бурно развивающейся приграничной торговли и российско-китайских экономических отношений.



Циндао университет (Qingdao University), г. Циндао

Университет находится в городе Циндао и расположен у подножия живописных гор Фушан с видом на прекрасные песчаные пляжи Желтого моря. Он является крупнейшим вузом провинции Шаньдун.

В университете обучается свыше 30 тыс. студентов, из них около полутора тысяч аспирантов и 700 иностранных студентов. Университет имеет широкий спектр направлений подготовки, включая гуманитарные, естественнонаучные, инженерно-технические, медицинские. Бакалавриат насчитывает около 70 специальностей, магистратура – более 30. Среди инженерно-технических специальностей университета Циндао есть такие, или близкие к ним, как и в ДВГУПС: математика и прикладная математика, автоматика, телекоммуникации, информатика и компьютерные науки, электроника и информационная техника, экология, транспортная инженерия, прикладная психология и другие.

ЭР03246

С университетом Циндао действовал ряд договоров и соглашений по обучению китайских студентов и аспирантов в ДВГУПС, осуществлялись взаимные визиты для обмена опытом академической работы. На протяжении длительного времени в Циндао работали преподаватели русского языка из ДВГУПС по подготовке китайских студентов к обучению в России.



Шаньдунский транспортный университет (Shandong Jiaotong University), г. Цзинань, КНР

«Jiaotong University» или «Jiao Tong University» в китайском наименования вуза переводится как «университет движения», «путей сообщения», «транспорта». Здесь и ниже предлагается использовать самый распространенный в последнее время перевод как «транспортный университет».

Шаньдунский транспортный университет расположен в городе Цзинань, столице провинции Шаньдун. Структуру университета составляют свыше двадцати учебно-научных подразделений – школ (факультетов), институтов, в которых обучается около 20 тыс. студентов. Среди структурных подразделений целый ряд их идентичен ДВГУПС: например школы гражданского и транспортного строительства, информационных технологий и электроинженерии, финансов и экономики, а также институты международного образования и иностранных исследований, транспортной инженерии, транспортных технологий и другие. Университет предлагает более 50 программ бакалавриата и магистратуры, в том числе по транспортной инженерии, машиностроению, гражданскому и транспортному строительству, навигационным технологиям.

Шаньдунский университет путей сообщения, специализируясь, в основном, на автомобильном и морском транспорте, к началу двухтысячных годов принял программу развития, по которой начал готовиться вести подготовку специалистов в области железнодорожного транспорта, и в первую очередь, по строительству железных дорог. Большой опыт ДВГУПС в этой области был востребован. Университеты заключили ряд договоров по обмену академическим опытом, культурным

ДВГУПС

ЭР03246

связям и подготовке специалистов из граждан Китая в ДВГУПС (бакалавров, дипломированных специалистов, магистров, аспирантов).





На снимке студенты Шаньдунского транспортного университета на занятиях в ДВГУПС

Даляньский транспортный университет (Dalian Jiaotong University), г. Далянь, КНР

Даляньский транспортный университет предлагает свыше 50 специальностей бакалавриата и магистратуры по таким направлениям подготовки как инженерия, менеджмент, естественные науки, литература, экономика, право, искусство.

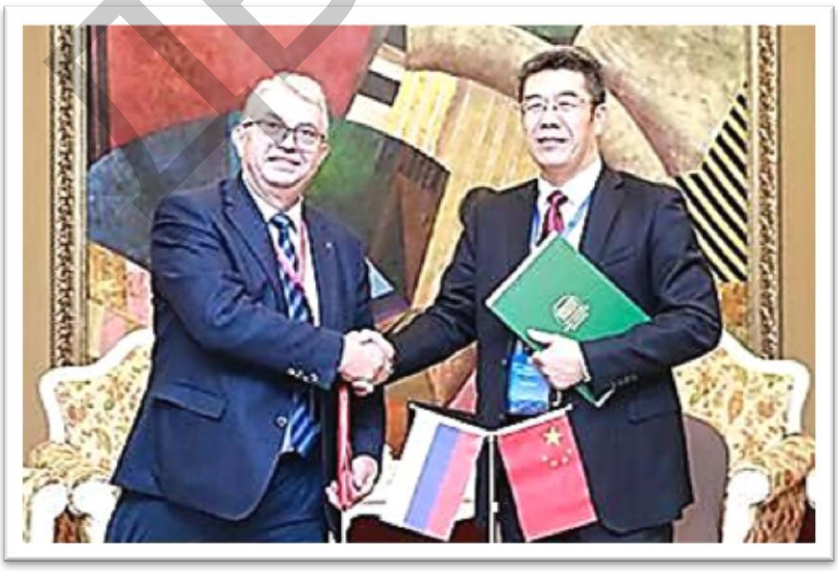
Основными научными дисциплинами являются машиностроение, материаловедение и транспортная техника (вагоны, локомотивы – тепловозы и электровозы, трамваи, подвижной состав для метрополитенов), строительная техника, электротехника и автоматика. Количество студентов около 20 тыс. человек, из них около 200 иностранных. Заслуживает внимания опыт университета инновационными работами в областях транспортного машиностроения и создания нового подвижного состава, материаловедения, высокоскоростного движения, передовых транспортных технологий, привлечения студентов к творческой деятельности.

ЭР03246



Jiaotong University тесно взаимодействует с Даляньским локомотивостроительным заводом, выпускающим современные локомотивы и электроподвижной состав с асинхронными тяговыми электродвигателями. Активно работают студенческие бизнес инкубаторы. Вуз участвует в исследованиях, связанных высокоскоростным движением. В КНР уже действует ряд высокоскоростных магистралей, в том числе Далянь–Харбин, протяженностью свыше 900 км, на которой скорость поезда может достигать 350 км в час.

История академических обменов и сотрудничества ДВГУПС с этим китайским университетом берет начало с 2000 г. Но наиболее тесные связи установились со времени организации Международной ассоциации транспортных университетов стран АТР, когда на ее XII симпозиуме в Пекине торжественно был открыт Российско-Китайский транспортный институт – один из самых крупных образовательных проектов России и КНР. Инициаторами создания института выступили Дальневосточный государственный университет путей сообщения и Даляньский транспортный университет. Обучаться в институте смогут и китайские, и российские граждане. При этом предусмотрена так называемая студенческая мобильность, когда отдельные семестры студенты будут проводить в иностранном вузе-партнёре. В итоге выпускники получат два диплома – ДВГУПС и Даляньского транспортного университета. Обучение будет вестись на русском и китайском языках.



Обмен грамотами между руководителями Дальневосточного государственного университета путей сообщения и Даляньского транспортного университета о создании совместного Дальневосточного транспортного института.

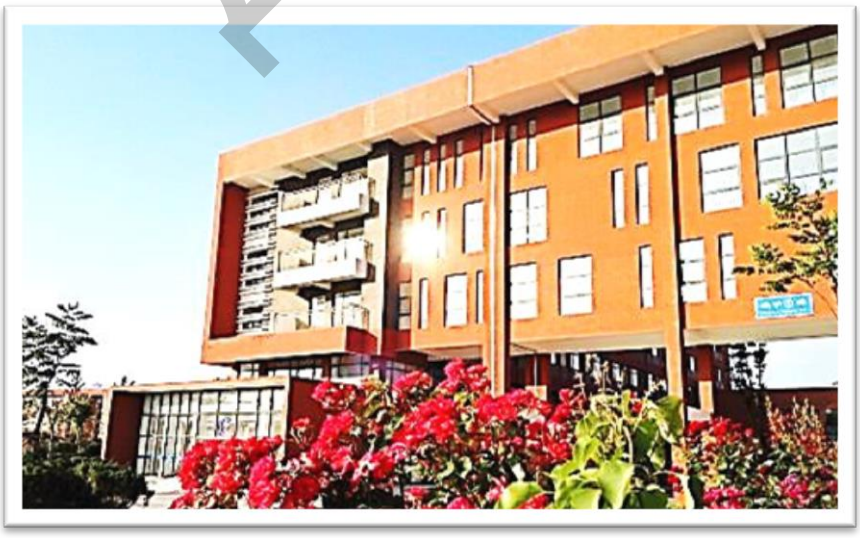
ЭР03246

Пекинский транспортный университет (Beijing Jiaotong University), г. Пекин, КНР

Beijing Jiaotong University, имея почти 125-летнюю историю, является одним из старейших инженерно-технических высших учебных заведений Китая. Многие представители профессорско-преподавательского состава прошли обучение, аспирантуру и докторантуру в СССР, главным образом в МИИТе и ЛИИЖТе, и потом уже создали собственные научно-педагогические школы. Автор этих строк, неоднократно посещавший Пекинский транспортный университет в конце девяностых и начале двухтысячных годов, мог свободно общаться на русском языке со старейшими преподавателями университета, и был восхищен творчеством совсем молодых ученых, находящихся на острие научно-технического прогресса.

Университет занимает ведущие позиции в таких инженерных областях как железнодорожный и автомобильный транспорт, информационно-телекоммуникационный инжиниринг, электроэнергетика, автоматическое управление, технология световых волн и оптической связи, логистика, транспортное строительство, а также в естественнонаучных, экономических и социально-гуманитарных науках. В этой связи структура образовательных программ, области научных интересов Пекинского транспортного университета, как никакого другого, идентичны ДВГУПС. Потому его опыт академической деятельности представляет большой интерес в России.

Университет насчитывает около 30 тыс. студентов, в том числе более полутора тысяч иностранных. В его структуре 15 автономных учебно-научных подразделений (школ). В составе каждой школы институты, факультеты, кафедры, научные лаборатории. После освоения соответствующей образовательной программы в университете можно получить академические степени: бакалавра по 60 программам, магистра по 50, доктора по 20. Учебный процесс ведут около 300 профессоров и 600 доцентов.



ДВГУПС

Шанхайский транспортный университет (Shanghai Jiao Tong University), г. Шанхай, КНР

Шанхайский транспортный университет, как и Пекинский, является одним из старейших в КНР и считается крупным и престижным вузом, в котором получает образование около 45 тыс. студентов, в том числе более двух тысяч иностранных. Вуз входит в ТОП-5 университетов Китая и в ТОП-100 в рейтинге университетов мира. **SJTU** приобрел большой авторитет среди работодателей благодаря высокому качеству подготовки специалистов.

Университет особенно ценен своими инженерными программами. Но он осуществляет подготовку бакалавров, магистров, аспирантов и по широкому спектру других научных направлений, как то: «Искусство и Гуманитарные науки», «Науки о жизни и медицина», «Естественные науки», «Социальные науки и менеджмент», «Математика», «Физика», «Химия», «Информатика», «Экономика и бизнес». В блоке специальностей основного научного направления «Инженерное дело и технологии» превалирующим является железнодорожный транспорт, профили которого полностью совпадают со специальностями Дальневосточного государственного университета путей сообщения.

Для ДВГУПС особый интерес имеет академический опыт работы Шанхайского транспортного университета в части высокого качества преподавания (входит в ТОП-10 вузов КНР), использования интерактивных форм построения учебного процесса, широким применением в нем тренажерных и имитационных модельных установок.



Даляньский (Северо-Восточный) финансово-экономический университет (Dailan (Dongbei) University of Finance and Economics), г. Далянь, КНР

Университет считается лучшим в Северо-восточном Китае в области реализации программ по бизнесу и экономике. ДВГУПС установил с ним академические связи, когда в обоих вузах были созданы международные факультеты.

ЭР03246

Dailan (Dongbei) University of Finance and Economics, как считают китайские специалисты, – это междисциплинарный учебно-исследовательский университет, специализирующийся на экономике, менеджменте, праве, искусстве и науке. Имея в своей структуре 25 школ, факультетов, институтов, университет предлагает 40 программ докторантуры, 70 программ магистратуры, 30 программ бакалавриата. Количество студентов, обучающихся в университете, более 20 тыс. чел.

Для ДВГУПС был ценен не только академический опыт китайского университета. Он также формировал академические группы китайских студентов для обучения российским программам экономики и коммерции с последующим использованием выпускников в активно развивающихся российско-китайских торговых отношениях. При этом экспорт образовательных услуг приносил немалый доход Дальневосточному университету путей сообщения.



Чанчуньский (Северо-Восточный) педагогический университет (Changchun (Northeast) Normal University), г. Чанчунь

В университете обучается около 30 тыс. студентов, в том числе более 400 иностранных. В структуре вуза 20 школ, факультетов, институтов. Программы подготовки включают 56 специальностей бакалавриата, свыше 100 специальностей на степени магистра и 75 специальностей на степени доктора философии.

Академическое сотрудничество ДВГУПС и Чанчуньского университетов приходится на конец девяностых годов. Оно было востребовано с целью изучения опыта работы по преподаванию иностранных языков, и в первую очередь, русского языка как иностранного для китайских студентов. К этому времени в стенах ДВГУПС обучалось свыше трехсот иностранных студентов, 250 из них – китайцы. В этой связи практика работы китайских коллег для ДВГУПС была очень полезной. Было принято решение создать на факультете иностранных

ЭР03246

студентов университета три кафедры: русского языка (как иностранного), делового английского языка, международного менеджмента.

После создания Международной ассоциации транспортных университетов стран Азиатско-Тихоокеанского региона круг транспортных университетов Китайской Народной Республики – академических партнеров ДВГУПС – значительно расширился. Это произошло за счет транспортных университетов экономически развитых Юго-западных провинций страны, в которых особенно эффективно развиваются наземные транспортные системы и высокоскоростное движение.



Сианьский транспортный университет (Xi'an Jiaotong University), г. Сиань

Многопрофильный университет, является центром университетского Альянса «Шелковый путь», направленного на построение учебного сотрудничества и стимулирования экономического роста в странах, расположенных вдоль экономического пояса Шелкового пути. В университете учится свыше 30 тысяч студентов, в том числе около тысячи иностранных. Сильными направлениями университета являются: «Инженерное дело и технологии», «Естественные науки», «Социальные науки и менеджмент», «Математика», «Информатика». Около ста бакалаврских, магистерских и аспирантских программ.

Ланьчжоуский транспортный университет (Lanzhou Jiaotong University), г. Ланьчжоу, провинция Ганьсу, КНР

Количество студентов составляет примерно 30 тыс. человек, из них более 200 иностранных студентов из разных стран.

Юго-Западный транспортный университет (Southwest Jiaotong University), г. Ченду, провинция Сычуань, КНР

Один из крупнейших многопрофильных транспортных университетов Китая. В университете обучается 40 тыс. студентов, из них 600 – иностранных. Свыше 200 бакалаврских, магистерских и аспирантских программ. Известен исследованиями в области высокоскоростного транспорта.

ЭР03246

Чунцинский транспортный университет (Chongqing Jiaotong University), г. Чунцин, КНР

Многопрофильный университет, специализирующийся, в основном, на транспортной инженерии. Количество студентов – 25 тыс., из них 200 иностранных. Более 70 бакалаврских, магистерских и аспирантских программ.

В последние годы ДВГУПС подписал соглашения о сотрудничестве и развитии академических и культурных обменов в рамках МАТУ АТР и на двухсторонней основе со следующими учебными заведениями КНР:

- Чанчуньский университет, г. Чанчунь;
- Хэйлунцзянский технический университет, г. Харбин;
- Харбинский нефтяной институт;
- Хэбэйский педагогический университет, г. Шицзячжуан;
- Юньнаньский транспортный профессионально-технический институт, г. Куньмин;
- Харбинский железнодорожный профессионально-технический институт;
- Хэбэйский университет, г. Баодин;
- Чанъаньский Университет, г. Сиань;
- Баотоуский железнодорожный профессионально-технический колледж, г. Баотоу;
- Уханьский профессиональный институт железнодорожных мостов.

Список транспортных и других вузов КНР, с которыми были установлены академические отношения, можно было бы продолжить: всего их не один десяток. Что касается транспортных университетов (Jiaotong – звучит как Цзяотун, или Jiao Tong – Цзяо Тун), то они в Китае в последние два десятилетия превратились в крупнейшие национальные и мировые высшие учебные заведения с высоким рейтингом и широким спектром академических программ. Покоряет архитектура вузов, окружающая эстетическая среда, обширные ухоженные территории, огромные библиотеки, насчитывающие миллионы экземпляров литературы, и современные учебно-научные лаборатории.

«Первое близкое знакомство с вузами КНР, – вспоминает Сергеев, – состоялось у нас с начала девяностых годов прошлого века: в ряде учебных заведений мы отмечали убогую эстетическую среду в студенческих кампусах, низкую культуру поведения, не очень впечатляла учебно-материальная база. Сейчас же университеты отстоят от начала девяностых, как небо от земли. Вырос научно-педагогический уровень преподавателей: «остепененность» составляет в пределах 80 %. В отличие от российских китайские транспортные университеты занимают высокое положение не только в своей стране, но и мировых рейтингах. Например: Шанхайский – в КНР входит в ТОП-5, в мире в ТОП-100; Сианьский – в КНР входит в ТОП-15, в мире – в ТОП-500; Юго-Западный – в КНР входит в ТОП-50, в мире – в ТОП-1000. Заметим, что в КНР свыше 2,5 тыс. университетов».

ДВГУПС

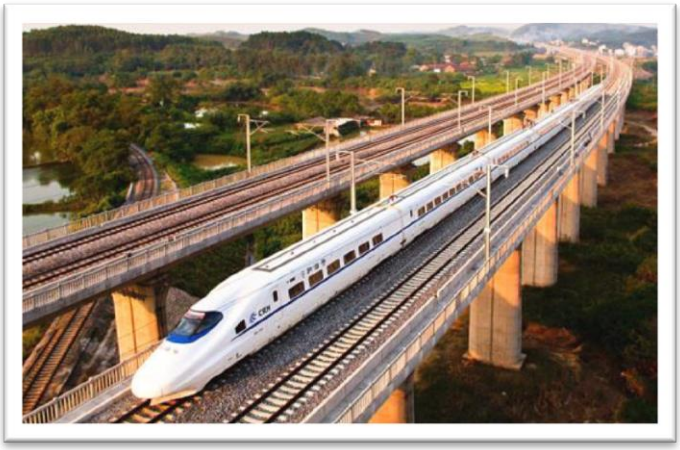
ЭР03246

Китай, развивая высшее профессиональное образование, в том числе транспортное, во многом перенял опыт вузов Советского Союза. После того, как образовалась Китайская Народная Республика, десятки тысяч китайских граждан, получивших высшее и послевузовское образование в СССР, впитавших опыт советской инженерной и научно-методической школы, активно включились в преобразование высшего образования в своей стране. Позднее, уже в девяностые годы прошлого века и первое десятилетие нынешнего, получив доступ к опыту высшего образования в передовых западных странах, аккумулируя Болонский процесс, Китай перенял все лучшее из этого опыта, оставив при этом принципы глубокой специальной (профессиональной) подготовки, характерной когда-то в советском высшем образовании. Например, если в транспортном образовании КНР бакалаврская подготовка в 4–4,5 года включает общенаучные знания в области транспортной инженерии и технологий, то магистр – это специалист с высоким уровнем профессиональных инженерных знаний и навыками исследовательской деятельности. При этом предусматривается дополнительная к бакалаврская подготовка в 1,5–2 года.

Развивая высшее транспортное образование, КНР обеспечила для себя воспроизводство и развитие кадрового потенциала транспортной отрасли. Результаты сказались, как говорится, налицо: Китай, буквально за два десятилетия, вышел в мировые лидеры в области транспортной техники и транспортных технологий, опередив Россию, США, западные страны Европы и даже Японию, по многим позициям.

Возьмем, к примеру, железнодорожный транспорт. В КНР протяжённость железнодорожной сети к настоящему времени составляет более 140 тысяч километров (второе место в мире после США), из которых около 70 тысяч электрифицированы. Электроподвижной состав с тяговыми асинхронными двигателями по техническим характеристикам, дизайну, комфорту достиг лучших мировых стандартов. На железных дорогах применяются современные средства автоматизации управления движением, цифровые системы инфокоммуникаций, современные вокзальные комплексы, железнодорожный путь, другая транспортная инфраструктура. Впечатляют темпы строительства новых железнодорожных линий, особенно высокоскоростных железных дорог.

Бурно развивающаяся национальная система высокоскоростного движения в Китае стала крупнейшей в мире. Ее протяженность составляет свыше 37 тысяч километров, что в 1,8 раза превышает общую протяженность действующих высокоскоростных магистралей остального мира. Скорость поездов на таких линиях достигает 350 км в час.



ВГНР

Введена в строй уникальная Цинхай–Тибетская железнодорожная магистраль – самая высокогорная железная дорога (до 5 тысяч метров над уровнем моря).

А вот в Шанхае уже действует самая быстрая в мире – 600 км в час – коммерческая железнодорожная линия на магнитной подвеске (Шанхайский маглев).

В Чэнду, столице провинции Сычуань на юго-западе Китая, рассматривается проект строительства линии на магнитном подвесе в город Чунцин. Скорость движения поездов должна составить до 800 км в час вместо нынешних 350 км в час при следовании поездом системы колесо–рельс. Это позволит сократить время поездки в два с лишним раза.



Группа компаний во главе с Китайской инженерной академией разрабатывает технико-экономическое обоснование линии на магнитном подвесе для региона с городами Шэньчжэнь, Гонконг и Макао. Линия рассчитана на скорость 600 км в час.

В разработках проблем, связанных с высокоскоростным движением, участвуют ученые и студенты Пекинского, Даляньского, Шанхайского, Чунцинского, Сианьского и других транспортных университетов КНР. Так что, развивая академическое сотрудничество с транспортными университетами Китайской Народной Республики, ДВГУПС имеет хорошую возможность обогатить свой опыт работы в области научно-технического прогресса на транспорте.

Когда-то Китай учился опыту работы железных дорог и транспортного образования у СССР. Теперь, очевидно, настало такое время, когда России следовало бы перенимать опыт работы Китайской Народной Республики в области транспортных систем, транспортных технологий, строительства мостов и транспортных магистралей.



РЕСПУБЛИКА КОРЕЯ

Современная образовательная система, сложившаяся в Республике Корея после приобретения независимости, при своем создании многое переняла из достижений в области высшего образования США, стран Западной Европы, Японии, и это позволило ей выработать и применить совершенную методику преподавания и сделать огромный рывок вперед. В Южной Корее за одно поколение появилась одна из лучших индустрий в мире и соответствующая ей образовательная система. Для ДВГУПС этот путь ускоренного развития очень показателен.

ДВГУПС

Кстати, Республика Корея занимает одно из первых в мире мест по числу студентов на душу населения.

Заслуживает внимания, хотя и небольшой, но очень продуктивный, опыт корейского инженерного высшего образования. Университетские факультеты, департаменты, образовательные и научные школы имеют непосредственный выход на производство, придают большое значение практическому обучению и трудоустройству выпускников. Студенческие (бакалаврские и магистерские), аспирантские (докторские) квалификационные работы, научно-исследовательские проекты имеют реальную тематику, востребованную бизнес структурами, научными организациями. А многие корейские вузы приобрели статус исследовательских университетов. Очевидно, поэтому крупным фирмам, производственным корпорациям, поддерживая эффективное взаимодействие с университетами, нет необходимости создавать сеть своих корпоративных университетов, как это имеет место в США и других развитых странах.

Опыт страны подтверждает, что акцент в высшем инженерном образовании необходимо делать на практический выход.

Корейское инженерное образование создает главный ресурс экономического развития высокотехнологичного производства – человеческий креативный потенциал, а это сегодня как никогда важно даже с чисто прагматической точки зрения. В мировом экономическом соревновании побеждает тот, кто на основе новых знаний создает новые технологии, культурные ценности, человеческие качества, а не распродает свои природные ресурсы. Образование в республике является не менее качественным и престижным, чем в западных европейских странах или США.

К слову, о культурных ценностях: во всех корейских университетах культурологическая составляющая составляет добрую половину образовательных программ. В вузах многое делается для развития языковых способностей обучающихся. В частности, в тех вузах, с которыми породнился ДВГУПС, студенты, начиная с третьего курса, уже могут слушать лекции на английском языке. Вся профессура также свободно владеет английским языком.

Обучение в университетах Кореи ведется в рамках бакалавриата (4 года), и магистратуры (плюс 2 года после получения степени бакалавра). Еще три года понадобится тем, кто желает получить докторскую степень (PhD). Для иностранных студентов, не знающих корейского языка, как правило, доступны бакалаврские и магистерские программы на английском языке.

Растущая популярность экономических и технических достижений привлекают в Республику Корею все большее число иностранных студентов. В университетах страны активно способствуют получению иностранными гражданами качественного образования. Можно сказать, вузы стремятся быть лидерами в подготовке специалистов из числа иностранных граждан, предоставляя возможность обучения программам обмена или двойного диплома с зарубежными университетами.

Многие государственные и частные крупные университеты имеют в своей структуре медицинские факультеты и современные госпитали, являющиеся не только хорошей базой практической подготовки студентов-медиков, но и ис-

ЭР03246

точником внебюджетных доходов вузов, оказывая качественные медицинские услуги гражданам Кореи и зарубежных стран.

Ниже приведен неполный перечень корейских вузов, с которыми Дальневосточный государственный университет путей сообщения имел академические взаимоотношения, или опыт работы которых представлял для него особый интерес.

Корейский ведущий институт науки и технологий (по статусу университет), Korea Advanced Institute of Science and Technology – KAIST, г. Тэджон

KAIST был основан как первый Корейский национальный научный, исследовательский и технический университет. В рейтинге ведущих университетов мира входит в ТОП-100.

Для ДВГУПС этот университет является примером эффективной интеграции образования, науки и производства. Это подлинный генератор инноваций. В нем обучается около 10 тыс. студентов, из них более 600 иностранных. В структуре – пять колледжей и школ, тринадцать департаментов и семь дивизионов, около ста исследовательских центров и научных лабораторий по самым актуальным направлениям науки и техники (электроника, нанотехнологии, автоматика и телекоммуникации, средства связи, робототехника, естественные науки и др.), в том числе по междисциплинарным направлениям на стыке наук. Так, например, College of interdisciplinary Studies имеет двенадцать направлений подготовки на стыке наук.

Университет активно сотрудничает с крупнейшими фирмами Республики Корея, в том числе транспортными Учебный процесс тесно связан с научными исследованиями и производством. В периферийных исследовательских центрах, научных лабораториях, производственных фирмах работают магистранты и докторанты, продвигающие передовые инновационные разработки до опытного производства и внедрения. Практически все магистерские и докторские диссертации защищаются после внедрения в производство изложенных в них идей.

Сейчас KAIST является главным центром стратегических исследовательских проектов в Южной Корее.



ДВГУПС

Университет Вусон (Woosong University), г. Тэджон, Республика Корея

Woosong University – специализированный университет, расположенный в Тэджоне, предлагающий, как считают в Республике Корея, профессиональные учебные программы, основанные на практике и теории. Университет Вусон – сравнительно молодой типичный корейский вуз. Он основан в 1995 г. Насчитывает около 12 тыс. студентов. Для ДВГУПС он интересен тем, что в нем правительство Республики Корея открыло высшую школу железнодорожного транспорта.

Ректорат ДВГУПС, подписывая соглашение об академическом сотрудничестве (см. на фото), в том числе по программам «двойного диплома», брал на себя обязательство содействовать университету Вусонг в становлении железнодорожных специальностей. Тем более, что посетив ряд передовых корейских железнодорожных предприятий, делегация ДВГУПС удостоверилась в прекрасной производственной базе, где могут успешно осваиваться «учебные программы, основанные на практике и теории». В договор был включен пункт о содействии в проведении выездных занятий слушателей ИПК ДВГУПС на передовых предприятиях корейских железных дорог. За счет корейских железных дорог при содействии университета Woosong был реализован проект повышения квалификации слушателей ИПК ДВГУПС – специалистов ДВЖД и ЗаБЖД в области строительства железных дорог. Проведены соответствующие семинары в Хабаровске и Тэджоне.

Сотрудничество двух вузов имеет хорошие перспективы.





ДВГУПС

Корейский национальный университет транспорта (Korea National University of Transportation – KNUT), г. Чхунджу, Сеул, Республика Корея

KNUT – первый транспортный университет национального уровня Южной Кореи, созданный в 2012 г. путем слияния Национального университета Чунджу и Корейского национального железнодорожного колледжа. Он был единственным государственным университетом, специализирующимся на вопросах транспорта и коммуникаций, а не только инженерии и технологий.

Корейский национальный железнодорожный колледж (Korea National Railroad College) был первым учебным заведением Республики Корея, с которым в 1995 г. тогда еще ДВГАПС установила академическое и культурное сотрудничество. Делегация академии, которую возглавлял автор этих строк, в августе в Корее согласовала области сотрудничества и подписала протокол намерений, а уже в декабре в Хабаровске был подписан ряд межвузовских соглашений (договоров о взаимодействии). Как то:

– в области туристической деятельности (согласовано было три маршрута: Хабаровск – Байкал по Транссибу, Хабаровск – Байкал по БАМу и Хабаровск – Владивосток);

– в области обмена профессорами;

– в области обмена студентами;

– в области подготовки специалистов железнодорожного транспорта (из числа граждан Республики Корея в ДВГАПС).

Корея в тот период активно занималась вопросами скоростных железных дорог, и ее интересовала подготовка специалистов по строительству таких магистралей.

Следует отметить, что заключенные договора в основном были выполнены, кроме обмена профессорами. Договор не был выполнен в полном объеме по причине языковых барьеров.



ДВГНБ

ЭР03246

Корейский транспортный университет после слияния с железнодорожным колледжем по перечню учебно-научных подразделений и спектру образовательных программ стал идентичен Дальневосточному государственному университету путей сообщения. В нем обучается около 10 тыс. студентов. Наибольший интерес представляют три его колледжа: инженерный, строительства и дизайна, передовых наук и технологий, образовательные программы которых имеют инженерную направленность и близки по набору дисциплин российскому университету путей сообщения. Что касается содержания образования, то оно в университете хорошо увязано с последующей практической подготовкой, а в процессе обучения, как у нас говорят в лабораторных работах, курсовом и дипломном проектировании, то есть в самостоятельной работе студентов, предусмотрено решение конкретных производственных или научных задач. И что характерно, при объединении университета с железнодорожным колледжем (по аналогии у нас – университета с техникумами) укрепляется связь среднего профессионального образования с университетским, в частности через открытие возможности для продолжения образования по программам «бакалавр», «магистр» и выхода на аспирантские программы, в том числе и в самих колледжах. Цель – преодолеть тупиковость «техникумовского» образования и максимально исключить процесс «переучивания» с потерей предшествующих лет обучения.

Этот опыт для ДВГУПС был бы полезен, так как присоединение пяти техникумов к университету не привело к интеграции образовательных программ среднего профессионального и высшего образования. Присоединение техникумов к вузам дает возможность упростить процесс преемственности образовательных программ.

Как только был учрежден Корейский национальный университет транспорта, в марте и апреле 2012 г., ДВГУПС и КНУТ обменялись делегациями. Стороны заключили соглашение о взаимодействии по академическим и научным программам, а также по обмену образовательным, исследовательским и культурным опытом.



ДВГНБ

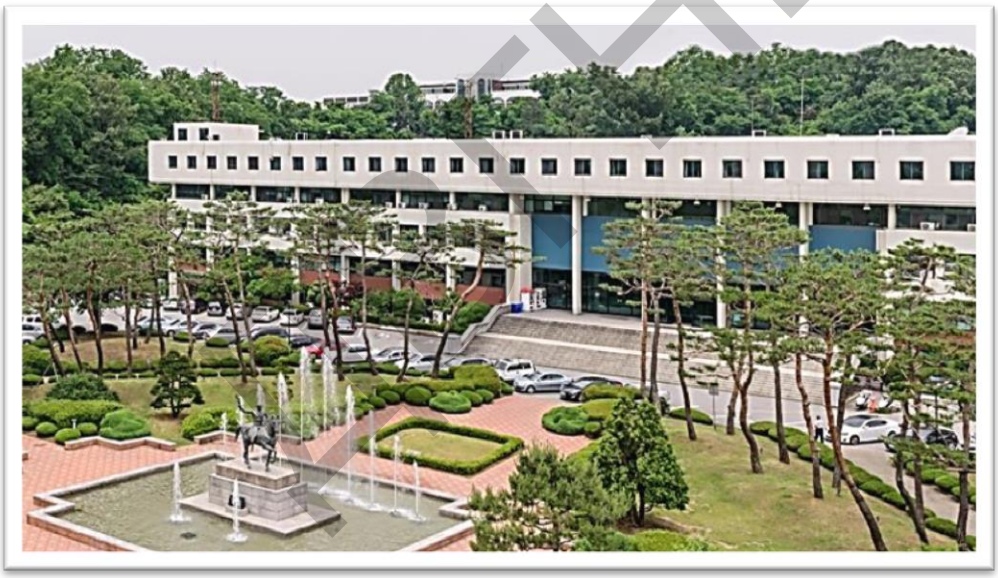
ЭР03246

Университет Аджу (Ajou University), г. Сувон, Республика Корея

Университет Аджу является престижным университетом, который специализируется на научных исследованиях в области техники, медицины и информационных технологий. Он был признан как один из ведущих учебных заведений высшего образования в Республике Корея, благодаря высокому уровню научных исследований.

В университете обучается более 14 тыс. студентов, из которых 500 иностранных студентов. Магистерские и докторские исследования имеют практический выход на производство.

Для ДВГУПС опыт университета Аджу ценен своими международными программами, в том числе инженерно-техническими, и сильной поддержкой в образовании иностранных студентов. Он сотрудничает со многими университетами мира, имеет многочисленные интернациональные программы, проводит летние школы и т.п. Обучение в магистратуре проходит на английском языке. Иностранные студенты проходят курсы, предлагаемые на корейском и английском языках по различным специальностям.



Университет Кюнвон (Kyungwon University) г. Сеул, Республика Корея

Университет – средний по количеству студентов корейский вуз, в котором получают образование около 15 тыс. студентов, преимущественно по гуманитарным и бизнес образовательным программам бакалавров, магистров, аспирантов. ДВГУПС и Кюнвон создали межвузовскую Ассоциацию академических обменов в области экономики и

ЭР03246

бизнес администрирования. В рамках Ассоциации на площадках ДВГУПС и Кюнвонского университета регулярно проводились международные научно-практические конференции, симпозиумы, семинары с участием российских и зарубежных ученых и специалистов по результатам научных исследований в области международной проблематики.

В работе Ассоциации принимали участие Хабаровский институт экономических исследований ДВО РАН, зарубежные научные и образовательные организации.

Университет Кюнвон был не только площадкой для научных симпозиумов, но и местом стажировки преподавателей ДВГУПС по бизнес администрированию.



Университет Джунгбу (Joongbu University), г. Сеул, Тэджон, Республика Корея

Университет относительно молодой, год основания 1983. В нем обучается около 15 тыс. студентов, из них более 500 – иностранных. Для ДВГУПС обмен академическим опытом с этим вузом был интересен следующими обстоятельствами.

Во-первых, в построении учебного процесса в нем упор делается на то, чтобы выпускники становились лидерами в перспективных областях, включая информационные технологии, вычислительную технику, связь, промышленность.

Во-вторых, университет выделяется сертификацией квалификаций, что позволяет студентам получать необходимые сертификаты в своей области основного или желаемого поля деятельности.

В-третьих, опытом работы с иностранными студентами.

ЭР03246

Кроме того, в Джунгбу обучаются программам по специальностям сервиса и туризма, в том числе транспортного, гостиничного и ресторанного бизнеса, коммерции. Для ДВГУПС этот профиль и опыт очень важны в связи с потребностью широкого развития дальневосточного туризма.



Коньянский университет (Konyang University), г. Тэджон, Нонсан

Konyang – сравнительно молодой (год основания 1991) и средний по размерам -университет. В нем обучается около 10 тыс. студентов. В конце девяностых начале двухтысячных годов вузы, установив связи и обменявшись делегациями, пришли к соглашению об организации совместного «киберуниверситета», в рамках которого осуществлялось бы обучение корейских и российских студентов по двуязычным и двухдипломным программам, используя дистанционные формы организации учебного процесса.

Около двух лет вузы трудились над разработкой образовательных программ по бизнес администрированию под использование в учебном процессе IT-технологий на английском языке. Это была инновационная работа, осуществление которой обеспечивало бы совместную подготовку специалистов без выезда студентов из страны проживания.



Идее не суждено было претвориться в жизнь по банальной причине: незнание иностранного языка преподавателями с российской стороны при подготовке методических и контрольно-измерительных материалов в электронной форме, хотя сама идея имела хорошую перспективу.

ДВГУПС

ДВГУПС имел соглашения с рядом других южнокорейских университетов, в том числе:

- национальный университет Ханкьенг, Hankyong National University, г. Ансунг;
- университет Квангвун, Kwangwoon University, г. Сеул.

С названными университетами действовали договоры, согласно которым осуществлялась реализация совместной образовательной программы высшего профессионального образования «Бизнес администрирование» по технологии включенного образования. Устанавливалось, что по итогам обучения студенты последовательно получают корейский и российский дипломы о высшем образовании государственного образца.

***

Республика Корея – страна с быстро развивающимися видами транспорта, в том числе железнодорожным транспортом. Поэтому круг творческих интересов ДВГУПС не ограничивался университетами. Среди объектов взаимного обмена, посещений и изучения опыта работы есть научно-исследовательские организации, предприятия транспорта. Среди них:

- корейский железнодорожный научно-исследовательский институт (Korea Railway Research Institute – KRRI);
- международный железнодорожный учебный центр (International Railway Training Center for UIC Asia – IRATCA);
- управление железных дорог Кореи (Rail Network Authority);
- инженерный центр исследования окружающей среды – Экологический центр Инчхона (Incheon Green Environmental Center);
- корейские железные дороги (KORAIL);
- корейская ассоциация железнодорожных организаций (KORASS) и другие.

Особый интерес, к примеру, у преподавателей и студентов ДВГУПС вызвали работы специалистов Корейского научно-исследовательского института железных дорог, которые разработали скоростной поезд нового поколения. Экспресс под названием HEMU 430X (Highspeed Electric Multiple Unit) развивает максимальную скорость 430 км в час, и по максимальной скорости занимает четвертое место в мире среди скоростных поездов после конкурентов из Франции (575 км в час), Китая (486 км в час) и Японии (443 км в час). После его доработки он уже способен развивать скорость 500 км в час.



KRRI объявил о разработке поезда на водородном топливе, который планируют ввести в эксплуатацию к 2022 г. Строительство водородного поезда проходит в рамках масштабной правительствен-

ЭР03246

ной программы по модернизации существующих и строительства новых железнодорожных магистралей. Поэтому KRRI также занимается разработкой гибридных энергетических систем, топливных элементов и преобразователей энергии, водородных заправочных станций и других технологических решений.

Корейские ученые надеются, что результаты НИОКР окажут положительное влияние не только на окружающую среду, но и будут экономически эффективными. Новыми поездами сначала заменят дизельные локомотивы, а потом электрические. Это позволит сократить расходы на содержание линий электропередач, подстанций и других элементов инфраструктуры.

Железные дороги – один из главных способов перемещения людей в Южной Корее. Их общая протяженность – 3460 км. Президент этой страны Мун Чжэ Ин предложил создать железнодорожное сообщество Северо-Восточной Азии в составе шести стран – две Кореи (Северная и Южная), Россия, Китай, Монголия и Япония. Об этом он заявил, выступая в Сеуле с обращением к нации по случаю очередной годовщины освобождения Кореи.

Такое сообщество могло бы сыграть не последнюю роль в интернационализации транспортной науки и образования в Азиатско-Тихоокеанском регионе, а для вузов Международной ассоциации транспортных университетов стран АТР откроются новые перспективы развития творческого взаимодействия.



КОРЕЙСКАЯ НАРОДНО-ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА (КНДР)



Пхеньянский железнодорожный университет (Pyongyang University of Railways), г. Пхеньян, КНДР

Железные дороги Северной Кореи имеют протяженность более пяти тысяч километров, из которых свыше половины электрифицированы. По протяженности они соизмеримы с Дальневосточной железной дорогой (Россия) и соединяются с ней на станциях Хасан с российской стороны и Туманган с корейской. Готовит специалистов–железнодорожников с высшим образованием для них **Пхеньянский железнодорожный университет (ПЖУ)**, получивший статус университета в 2015 г. «путем реформирования железнодорожного института (как говорится в решении правительства Республики) согласно линии Трудовой партии Кореи на строительство научно-технической и цивилизованной державы».

В 1998 г. делегации ДВГУПС и ПЖУ (в то время институт) обменялись визитами и заключили договор об академическом сотрудничестве. В основе договора – обучение корейских студентов в ДВГУПС, культурные обмены, выполнение науч-

ДВГНБ

ЭР03246

ных исследований в области эксплуатации бесстыкового пути, тяговых асинхронных двигателей, содействие корейским ученым посещения локомотивостроительных заводов России. В университете функционируют Институт эксплуатации железной дороги, факультет машиноведения, транспортно-строительный факультет и другие, с десятками кафедр, научно-исследовательский институт, институт дистанционного образования, аспирантура и докторантура. Действует электронная библиотека, комплекс для лабораторно-практических занятий. После создания МАТУ АТР договор между ДВГУПС и ПЖУ был обновлен.

Университет и его выпускники вносят большой вклад в работу и развитие железнодорожного транспорта Северной Кореи, в строительство и эксплуатацию Пхеньянского метрополитена.



Недавно принятый в эксплуатацию железнодорожный мост

Нормализация политических и экономических отношений двух Корей, Северной и Южной, будет иметь большое значение в развитии академического и транспортного сотрудничества стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Соединение Транссиба с железными дорогами Республики Корея через Корейскую Народно-Демократическую Республику значительно повысит эффективность международного транспортного коридора в логистике перевозок через Россию между странами АТР и Европы. А для ДВГУПС и ПЖТ откроются новые творческие возможности для академического взаимодействия.



ДВГУПС

ЭР03246



СОЦИАЛИСТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА ВЬЕТНАМ

В последние годы ДВГУПС подписал ряд соглашений о сотрудничестве и развитии академических и культурных обменов в рамках Международной ассоциации транспортных университетов стран Азиатско-Тихоокеанского региона, а также и на двухсторонней основе, с рядом учебных заведений Республики Вьетнам.

На Дальнем Востоке работает много мигрантов из Вьетнама. Теперь у некоторых из них открывается возможность получить высшее образование в ДВГУПС на основании заключенных договоров с Вьетнамскими вузами.

Университет транспортных технологий, University of Transport Technology (UTT), или Truong Dai Hoc Cong nghe Giao thong van tai (вьетн.)

Соглашение об академическом сотрудничестве с Университетом транспортных технологий Вьетнама было подписано в 2010 г. после его учреждения во время посещения Вьетнамской делегацией Дальневосточного государственного университета путей сообщения.

Университет транспортных технологий – государственное высшее учебное заведение расположен в столице Вьетнама – Ханое. Теперь он считается одним из самых престижных учебных заведений Республики и входит в пятёрку лучших вузов страны, несмотря на то, что является одним из самых молодых университетов Вьетнама.

Республика регулярно направляет на учебу в ДВГУПС студентов в соответствии с заключенным договором.

Позднее с ДВГУПС договора об академических обменах заключили и другие вьетнамские вузы:

- вьетнамский морской университет, Vietnam Maritime University (вьетн.: Đại học Hàng hải Việt Nam);
- ханойский архитектурный университет, Hanoi Architectural University (вьетн.: Đại học Kiến trúc Hà Nội);
- институт иностранных языков в Ханойском государственном университете, Institute of Foreign Languages at Hanoi State University (вьетн.: Viện Ngoại ngữ thuộc Đại học Quốc gia Hà Nội);
- университет внешней торговли, Foreign Trade University (вьетн.: Đại học Ngoại Thương).

Академические взаимоотношения ДВГУПС и вузов Республики Вьетнам пока еще находятся в стадии развития.

ДВГУПС

ЭР03246

РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН



Еще до девяностых годов прошлого столетия у ХабИИЖТа сложились творческие отношения с **Алма-Атинским институтом инженеров железнодорожного транспорта**. Путем слияния этого института в 1996 г. с Алма-Атинским автомобильно-дорожным институтом была создана **Казахская академия транспорта и коммуникаций (КазАТК), Kazakh Academy of Transport and Communications, г. Алма-Ата.** Ей было присвоено имя выпускника Императорского института инженеров путей сообщения имени Александра I в Петербурге *Мухамеджана Тынышпаева* – первого казахского инженера путей сообщения, крупного общественного и политического деятеля, одного из разработчиков проекта и строителя Туркестано-Сибирской магистрали (Турксиб).

В рамках МАТУ АТР ДВГУПС и КазАТК подписали новое соглашение об академическом сотрудничестве в силу того, что спектр образовательных программ обоих вузов по большинству специальностей совпадает.

КазАТК сегодня является одним из ведущих профильных вузов Казахстана по подготовке высококвалифицированных специалистов для транспортно-коммуникационной отрасли: железнодорожного, автомобильного, водного транспорта и коммуникаций. Как и ДВГУПС на Дальнем Востоке, КазАТК имеет распределенное образование в Республике, имея пять транспортных колледжей в различных городах.

Позднее ДВГУПС подписал соглашения об академическом сотрудничестве с другими вузами Казахстана, в том числе:

- евразийским национальным университетом имени Л.Н. Гумилева, Eurasian National University;
- карагандинским государственным техническим университетом, Karaganda State Technical University;
- университетом «Астана», Astana University.

КИРГИЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА



В 2015 г. ДВГУПС стал членом Российско-Киргизского консорциума технических университетов, в составе которого 30 ведущих технических университетов России и Киргизии.

Консорциум создан при поддержке Министерств образования и науки двух стран и является добровольным объединением российских и киргизских вузов, подписавших Соглашение о создании Консорциума, разделяющих общие цели поддержки и развития совместных сетевых образовательных программ.

ДВГУПС

ЭР03246

Кроме того, с Республикой действует межправительственное соглашение, по которому в Дальневосточном государственном университете путей сообщения обучаются студенты – граждане Республики Кыргызстан. ДВГУПС также заключил с рядом вузов республики двухсторонние договора академического сотрудничества. В их числе:

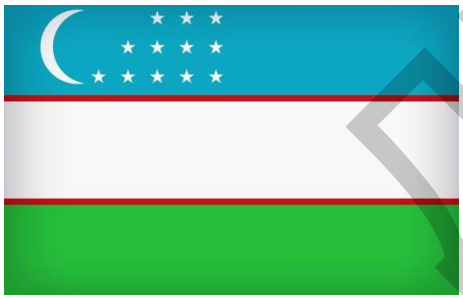
Киргизский государственный университет строительства, транспорта и архитектуры, Kyrgyz State University of Construction, Transport and Architecture, г. Бишкек

Спектр направлений подготовки и специальностей университета в области промышленного, гражданского и транспортного строительства, транспорта и транспортных технологий, экономики и информатизации определяет возможность всестороннего взаимного академического сотрудничества.

Кроме названного, по сути транспортного, вуза, с ДВГУПС оформил соглашение об академическом сотрудничестве.

Ошский технологический университет, Osh Technological University, г. Ош

Университет представляет инженерную школу Кыргызстана, имеющую более чем полувековую историю. Развитие двухстороннего сотрудничества университетов послужит повышению качества подготовки специалистов.



РЕСПУБЛИКА УЗБЕКИСТАН

До распада Советского Союза у ХабИИЖТа (ныне ДВГУПС) были творческие академические отношения с Ташкентским институтом инженеров железнодорожного транспорта (ТашИИТ). Тогда оба института находились в системе Министерства путей сообщения СССР и взаимодействовали в рамках единого учебно-методического объединения железнодорожных специальностей.

После 1991 г., когда Узбекистан стал независимым государством, эти отношения прервались, и были восстановлены после организации Международной ассоциации транспортных университетов стран АТР путем заключения двухстороннего соглашения об академическом сотрудничестве.

Когда пишутся эти строки, на базе Ташкентского института инженеров железнодорожного транспорта, Ташкентского института по проектированию, строительству и эксплуатации автомобильных дорог и факультета авиакосмических технологий Ташкентского государственного технического университета был образован Ташкентский государственный транспортный университет – ТашГТУ.

Произошло это преобразование 20.05.2020 г.

ЭР03246

Ташкентский государственный транспортный университет, Tashkent State Transport University (TSTU)

Университет готовит бакалавров по 74 специальностям, и магистров по 51. В университете функционируют 9 факультета. На них обучается более 10 тыс. студентов. В двухстороннем сотрудничестве наибольший интерес представляют со стороны ТашГТУ – факультеты «Инженерия железнодорожного транспорта», «Управление транспортными системами», «Строительный», со стороны ДВГУПС – институты «Управление, автоматизация и телекоммуникации» и «Транспортное строительство».

Кроме ТашГТУ намерения об академическом сотрудничестве с ДВГУПС выразили и другие университеты Узбекистана, в том числе:

- ташкентский архитектурно-строительный институт, Tashkent Architectural and Construction Institute;
- ташкентский институт по проектированию, строительству и эксплуатации автомобильных дорог, Tashkent Institute for Design, Construction and Operation of Highways.



РЕСПУБЛИКА ТАДЖИКИСТАН



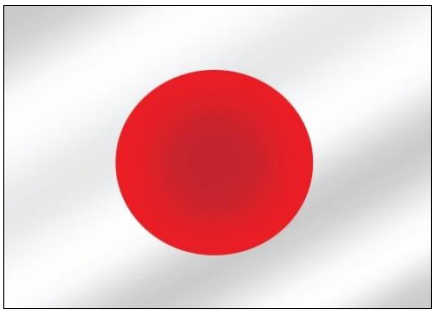
Академическое сотрудничество ДВГУПС с вузами Республики Таджикистан не имеет столь долгой истории, как с другими университетами стран АТР. Его начало относится ко второй половине второго десятилетия двухтысячных годов подписанием соглашения о сотрудничестве в сфере образования и науки с Государственным центром международных программ Министерства образования и науки Республики Таджикистан.

Министерство образования и науки Республики Таджикистан. Центр международных программ, Ministry of Education and Science of the Republic of Tajikistan. Center for International Programs, г. Душанбе

ЭР03246

Центр создан в целях развития сотрудничества в области подготовки кадров необходимых национальной экономике Республики. В соответствии с подписанным соглашением с Центром Международных программ ДВГУПС установил двухсторонние отношения с другими университетами Республики Таджикистан, в том числе:

- Таджикский технический университет имени академика М.С. Осими, Tajik Technical University named after academician M.S. Osimi, г. Душанбе;
- Российско-Таджикский (Славянский) университет, Russian-Tajik (Slavic) University, г. Душанбе.



ЯПОНИЯ

Академическое сотрудничество с научно-образовательными организациями Японии для ДВГУПС имеет большое значение с целью изучения опыта подготовки специалистов в одной из самых развитых экономик мира.

Заслуживает внимания система корпоративных центров профессионального образования и подготовки специалистов для железных дорог Японии. Страна, не имеющая транспортных университетов, создала уникальную систему воспроизводства и развития человеческого капитала, обеспечивающую высокотехнологичную работу железнодорожного транспорта.

В этой связи ДВГУПС для приобретения опыта профессиональной подготовки установил творческие отношения с рядом японских образовательных и научных организаций, в том числе:

Ниигатский университет, Niigata University

Хабаровск и Ниигата города-побратимы.

Ниигатский университет – один из крупнейших японских национальных университетов. На его девяти факультетах обучается около 12 тыс. студентов. Структура подготовки специалистов: бакалавриат, магистратура, аспирантура. Между университетами заключено соглашение об академических обменах в области гуманитарных, естественнонаучных, экономических и инженерных наук.



Делегация факультета Экономики Ниигатского университета посетила ДВГУПС, в результате был подписан договор о сотрудничестве

ДВГУПС

Нагаокский технологический университет, Nagaoka University of Technology, Нагаока, префектура Ниигата

Между Дальневосточным государственным университетом путей сообщения и Нагаокским технологическим университетом подписан меморандум об академическом взаимодействии по обмену студентами, в котором стороны договорились о заключении рамочного соглашения, которое определит дальнейшие конкретные направления сотрудничества. Университет небольшой по величине, в нем обучается три тысячи студентов. Но он активно принимает участие в международных программах по обмену студентами и преподавателями с другими учебными заведениями.

Группа студентов ДВГУПС прошла стажировку в университете Нагаока. Тематика стажировки была связана с современными технологиями компьютерного моделирования транспортного сообщения. Студенты ознакомились с основными характеристиками транспортных потоков, прогнозными моделями, типовыми элементами транспортных сообщений, доступными в системах компьютерного моделирования AIMSUNи VISSIM. Они освоили применение методов математической статистики для анализа данных, полученных в ходе компьютерных экспериментов. В заключение ими была подготовлена и представлена презентация полученных результатов. Программа студенческих стажировок будет развиваться.



Нагаокский национальный технологический колледж, Nagaoka National College of Technology (NNCT), Нагаока, префектура Ниигата

NNCT – государственное высшее учебное заведение в Японии. Подписывая соглашение об академическом сотрудничестве с колледжем, ДВГУПС проявил интерес **к с**истеме профессионального образования Японии. Для российского транспортного университета было важно знакомство с системой подготовки кадров по специальности «Мобильная робототехника», взаимодействие в процессе обучения студенческого сообщества с производственной сферой, проведение научно-практических занятий.

ДВГУПС

ЭР03246

Колледж Нагаока институционально интегрирует, как и ДВГУПС, все уровни образования, реализуя программы средней общеобразовательной школы, среднего и высшего профессионального образования, образования для взрослых; и как национальный технический институт представляет симбиоз российских техникумов и прикладного бакалавриата. Возраст учащихся – 15–20 лет. Первые три года студенты обучаются по избранному направлению аналогично российскому колледжу. Далее у студентов есть возможность пойти сразу на третий курс университета, либо продолжить двухгодичное обучение в колледже и получить степень бакалавра.

Другими словами, система является неким учебно-производственным кластером непрерывного инженерного образования, представляющим собой четко спланированный переход от колледжа к университету. При этом практически единая материально-техническая база позволяет студентам колледжа осваивать высокотехнологичное оборудование, начиная с первого курса. Практические научные исследования, выполняемые студентами по заказу муниципалитетов или предприятий, – ещё одна особенность образования. Любая научная работа связана с практическим аспектом и проводится по запросу конкретного заказчика. Таким образом, студент и профессор, взявший над ним шефство, работают по определенному прикладному вопросу, и продвигаться по образовательной лестнице их мотивирует заказ от предприятий. При таком подходе студенты, получая образование, одновременно участвуют в развитии промышленного производства.

Система образования, достойная для подражания.



Фукусимский университет, Fukushima University (FU), г. Фукусима

Фукусимский университет – государственное высшее учебное заведение в Японии. ДВГУПС подписал с этим университетом Меморандум об академических обменах.

ЭР03246

Научно-исследовательский институт экономики Северо-восточной Азии, Research Institute of Economics of Northeast Asia, Ниигата

ДВГУПС и НИИ имеют соглашение о взаимодействии по исследованию и практике логистического сотрудничества в Северо-восточной Азии, научным обменам и стажировкам ученых, проведению научных конференций. При содействии МИД Японии и иерии города побратима Ниигата был реализован проект повышения квалификации преподавателей ДВГУПС в НИИ экономики Северо-восточной Азии по вопросам интермодальных перевозок, логистики и коммерции. Финансирование осуществлялось за счет принимающей стороны.

Научно-исследовательский институт гражданского строительства в холодных регионах, Cold Regions Civil Engineering Research Institute (CERI), г. Саппоро

ДВГУПС установил творческие связи с CERI по вопросам проектирования и строительства транспортных сооружений в сложных инженерно-геологических условиях.

Стороны подписали соглашение, предполагающее взаимовыгодное сотрудничества в области научно-исследовательской деятельности, а также обменами информацией и научными публикациями.



ИНДОНЕЗИЯ



Индонезия – страна, расположившаяся на многих тысячах островов. Имея население свыше 266 миллионов человек, выгодное географическое положение между Азией, Австралией и Америкой, Индонезия является перспективным партнером для академического сотрудничества. В стране много известных высших учебных заведений, в том числе транспортных. Дальневосточный государственный

ЭР03246

университет путей сообщения до последнего времени не имел академических связей ни с одним индонезийским вузом. И вот совсем недавно индонезийская делегация из Института транспорта и логистики, отыскивая партнеров из сферы науки и образования в развитых странах, посетила ДВГУПС. Ознакомившись с университетом, представители индонезийского образования выразили заинтересованность в академическом сотрудничестве с дальневосточным транспортным вузом.

Институт транспорта и логистики Трисакти, Institute of Transportation and Logistics Trisakti, ITL, г. Джакарта

ITL Trisakti является ведущим транспортным вузом Индонезии. В результате переговоров стороны договорились о сотрудничестве в обмене студентами и профессорско-преподавательским составом, и подписали Меморандум между ДВГУПС и ITL Trisakti. Индонезийские коллеги выразили готовность направить талантливых студентов в Дальневосточный университет путей сообщения, чтобы получить российское высшее образование и принять участие в программах обмена и стажировках,



СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ АМЕРИКИ

США – одна из первых стран, наряду с КНР, с которой ДВГУПС установил академическое сотрудничество. Спектр вузов невелик.

Университет Штата Аляска (Анкоридж), University of Alaska Anchorage (UAA)

Академическая интеграция ДВГУПС и УАА, изложенная в главе 2.1 «Как таял лед», не ограничивалась только реализацией совместной образовательной программы высшего профессионального образования по бизнес администрированию и координацией работы Российско-Американского учебно-научного центра в Хабаровске. Оба университета взаимодействовали и по ряду других программ, в том числе:

– при софинансировании Министерства труда США выполнялась межвузовская программа магистерской подготовки (Master of Science) преподавателей на английском языке со специализациями «Управление глобальными логистическими системами», «Научный менеджмент», «Инженерный менеджмент» и «Проектный менеджмент»;

– при софинансировании Агентства международного развития США выполнен проект повышения квалификации профессорско-преподавательского состава, ведущего занятия по магистерским программам и программам профессиональной переподготовки и повышения квалификации специалистов.

ЭР03246

В период двухстороннего сотрудничества университетов проведен ряд научно-практических конференций и межвузовских научно-методических семинаров. Были проведены исследования по установлению космической телекоммуникационной системы связи между университетами через стационарный спутник. В связи с бурным развитием Internet идея потеряла свою актуальность.



ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ

Опыт высшего профессионального образования в Федеративной Республике Германии интересен и ценен уже потому, что российская инженерная школа, начиная от Петра I и по настоящее время, в своем развитии многое почерпнула именно из немецкого инженерного образования.

Наряду с университетами различного рода (классические, технические, технологические и т.п.), идентичными российским вузам, для ДВГУПС представляли особый интерес элементы системы немецкого **высшего профессионального** образования – так называемые «высшие специальные школы» (*Fachhochschule,* FH). Их можно сравнивать с нашими институтами дополнительного образования. В отличие от классического университетского образования ее программа в большей степени ориентирована на практику, и основной упор делается на прикладные исследования. Иногда их называют университетами прикладных наук.

Привлекательность *Fachhochschule* заключается в том, что она способствует быстрому превращению полученных знаний в умения, открывает студентам скорейший путь к будущей профессии. Четкая организация учебных программ, подбор изучаемых дисциплин, ориентированный на практические требования конкретной профессии, позволяет пройти курс высшего профессионального образования в среднем быстрее, чем в традиционных университетах.

Ориентация на практико-ориентированное обучение проявляется и в подборе квалифицированных преподавательских кадров. Профессора и доценты должны быть не только учеными-теоретиками, но и обладать практическим опытом. От них требуется как минимум пятилетний опыт практической работы по специальности. Их практические навыки и знания обогащают как учебный процесс, так и исследовательскую деятельность.

Германия, например, считается родоначальником системы дуального образования. Это такой вид обучения, при котором теоретическая часть подготовки проходит на базе образовательной организации, а практическая – на рабочем месте. Студенты проходят практику на предприятии без отрыва от учебы. В дуальной системе обучения усиливается и качественно меняется роль работодателя. На территории предприятия создаются учебные рабочие места для студентов, которые могут отличаться от обычного рабочего места наличием виртуального симуляционного оборудования. Важнейший компонент – наличие подготовленных кадров, которые выступают в качестве наставников. Опыт

ДВГУПС

ЭР03246

Германии служит образцом для мировой практики профессионального образования. Немецкая система профессионального образования отличается развитым институтом наставничества, практико-ориентированным обучением и активным участием бизнеса в подготовке кадров.

Академическое сотрудничество ДВГУПС с немецкой высшей профессиональной школой относится к началу двухтысячных годов.

Университет Падерборна, University of Paderborn, Падерборн, ФРГ

Университет Падерборна – государственное высшее учебное заведение в Германии. Он является одним из вузов, входящих в сеть «European University Association». В нем получают образование около 15 тыс. студентов. Как считают в университете, «преподавание и обучение основано на желаемом профиле компетенций выпускников. В методическом плане это означает, что студенты получают как можно больше поддержки в приобретении предметных, профессиональных навыков. Это подготавливает их к трудным видам профессиональной деятельности и дает базовые навыки, которые подготавливают их к процессу непрерывного обучения, необходимому для современного информационного общества».



Параллельно с изучением немецкого инновационного образовательного опыта на примере университета Падерборна ДВГУПС совместно с ним и Голландским университетом Гронингена принял участие в долгосрочном проекте TEMPUS «Подготовка специалистов для транспорта и логистики», поддержанном Еврокомиссией, по теме «Знания менеджмента для российского транспортного сектора» (TEMPUS IB_JEP-24053 Managementwissen fur den Russischen Transportsektor, нем.). ДВГУПС был включен в состав координаторов этого проекта. Финансирование проекта осуществлялось Евросоюзом. Утверждённый бюджет проекта в блоке участия ДВГУПС составлял 100 тыс. евро.

В рамках проекта выполнены совместные исследования, проведено свыше десятка семинаров-тренингов на площадках за рубежом и в России, разработаны и реализованы программы повышения квалификации для работников университета и железнодорожного транспорта. Ряд сотрудников ДВГУПС прошли обучение программам *Fachhochschule* с получением степени магистра и доктора.

ЭР03246

Дрезденский технический университет (ДТУ), Dresden University of Technology, г. Дрезден, ФРГ

Сам университет использует название «Технический» (нем. Technische Universität Dresden), в то время как за его пределами его часто называют «Технологический». Это – государственный исследовательский университет, один из крупнейших и престижных вузов Германии с количеством студентов, превышающем 30 тыс. чел. История университета восходит почти 200 лет назад, к 1828 г. Это делает его одним из старейших университетов страны.

Отличительная особенность ДТУ, как и многих других вузов Германии – тесная взаимосвязь между теорией и практикой. В этой связи вуз удостоен титула «Университет передового опыта».

Дрезденский технический университет может служить примером интеграции транспортного образования и других направлений науки, техники и технологий. В составе университета – крупный транспортный факультет имени Ф. Листа. Транспортное образование в университете имеет широкий спектр интеграции с другими науками и специальностями. В транспортных образовательных программах поддерживается принцип подготовки универсального специалиста транспорта, владеющего арсеналом комплексных знаний в области транспортной инженерии, транспортной экономики, транспортных технологий и логистики, независимо от направленности специализации на определенный вид транспорта. Этот принцип был заложен в программах дальнейшего развития ДВГУПС.



ДВГУПС

ЭР03246



КОРОЛЕВСТВО НИДЕРЛАНДОВ (ГОЛЛАНДИЯ)

Несмотря на незначительные размеры территории (площадь 41,5 тыс. кВ км) и численность населения (17 млн чел), Нидерланды являются высокоразвитой в экономическом плане страной, со сложной транспортной и информационной инфраструктурой.

Своеобразный рельеф страны повлиял на устройство и развитие разветвленной сети путей сообщения и связанной с ней логистикой перевозок по железным и автомобильным дорогам, судоходным рекам и каналам. Важную роль в экономике страны также играет океанское судоходство и судостроение.

Университетское образование Нидерландов уходит своими корнями к середине шестнадцатого века (Лейденский университет, основанный ещё в 1575 г.). Именно отсюда привнесены в Россию Петром I первые черты инженерного транспортного образования.

В стране действуют 14 университетов и Открытый университет для взрослых. Высшее образование обычно рассчитано на шестилетний курс обучения. С одним из них – Гронингенским – Дальневосточный государственный университет путей сообщения установил академические связи благодаря совместному участию в проекте Еврокомиссии TEMPUS «Подготовка специалистов для транспорта и логистики».



Гронингенский университет, University of Groningen, г. Гронинген, Нидерланды

Университет Гронингена – государственный исследовательский университет королевства Нидерландов – является одним из самых престижных и в то же время крупнейших и старейших вузов в стране, ему более 400 лет (основан в 1614). Он входит в 100 лучших университетов мира. На его одиннадцати факультетах (в том числе факультете естественных наук и инженерии) обучается свыше 30 тыс. студентов.

Центральный корпус представляет величественное средневековое здание с характерной для нидерландского Проторенессанса архитектурой: устремленные вверх башни и арки окон, массивная входная группа и узорная кирпичная кладка, делающие фасад выразительным на фоне других объектов в городе.

Академическое сотрудничество с университетом Гронингена ДВГУПС установил в рамках совместной работы над проектом TEMPUS по программе «Знания менеджмента для российского транспортного сектора» (Managementwissen fur den Russischen Transportsektor, нем). В соответствии с проектом выполнены совместные исследования, проведено свыше десятка семинаров-тренингов, в том числе на площадках Гронингена и Хабаровска, разработаны и реализованы программы повышения квалификации для работников университета и железнодорожных транспортных организаций. В университете Гронингена прошли стажировку несколько научных сотрудников ДВГУПС.

ДВГУПС

Заслуживает внимания система формирования студенческого коллектива в университете Гронингена. Поступление не обременено избыточной бюрократией. Руководство приветливо относится как к своим, так и к иностранным студентам и создает все условия для быстрой подачи документов в вуз: заявки принимаются в электронном виде, отсутствуют вступительные экзамены, легализировать иностранный диплом не нужно. Университет работает по системе BSA, согласно которой студент первого курса бакалавриата должен набрать определенное количество баллов ECTS (электронный тестовый набор баллов, специальная поисковая система элементарных студенческих талантов), после чего он зачисляется в университет на второй курс. Благодаря такой системе повышается эффективность конкурсного отбора в университет талантливой молодежи.

Академическое сотрудничество ДВГУПС с немецким и нидерландским университетами в рамках проекта TEMPUS послужило адаптации европейских принципов высшего профессионального образования к специфике транспортной высшей школы на востоке России и использованию их лучших наработок.



***

В соответствии с планами и целями реализации государственной политики России в области высшего образования, в том числе по международному академическому сотрудничеству, повышению конкурентоспособности и экспорту образовательных услуг, Дальневосточный государственный университет путей сообщения установил контакты с десятками высших учебных заведений стран Азии, Европы и Америки. С большинством из этих вузов были заключены двухсторонние соглашения об академическом сотрудничестве, что обогатило опыт работы университета в области высшего профессионального образования. Повысился имидж университета: он получил международное признание. ДВГУПС был определен в качестве координатора Болонского процесса в Дальневосточном федеральном округе.

Были созданы условия для расширения возможностей академической мобильности преподавателей и студентов. В вузах США, Японии, Республики Корея, КНДР, Вьетнама, Индии, Германии, Франции, Великобритании, республик Сред-

ЭР03246

ней Азии, других стран побывали сотни научно-педагогических работников и студентов университета. Десятки преподавателей университета прошли стажировку в престижных университетах США, Японии, Южной Кореи, КНР, Германии и Голландии и других стран. Все они получили высшую квалификацию по таким направлениям подготовки как «Инженерный и проектный менеджмент», «Управление логистическими системами», «Бизнес-администрирование» и другим.

На площадках университета ежегодно проводятся международные научные конференции, симпозиумы, мастер-классы, выставки. Информация о ДВГУПС представлена в ряде открытых печатных зарубежных каталогов образовательных ресурсов. Представители вуза регулярно участвуют в международных выставках и ярмарках в России и за рубежом.

Общественное признание достижений университета в развитии международного сотрудничества было оценено Международной наградой имени Сократа «Socrates International Award» Европейской Ассамблеи Бизнеса за вклад в интеллектуальное развитие современного общества (Оксфорд, Великобритания).

Благодаря развитию академической мобильности опыт ряда престижных университетов мира стал достоянием ДВГУПС, хотя с ними не были оформлены соглашения о взаимодействии.

Ниже приводятся некоторые из них.



РЕСПУБЛИКА ИНДИЯ

За последние десятилетия Индия достигла значительных успехов во многих научно-технических областях, включая самые прорывные направления, что было бы невозможно без развитой системы подготовки специалистов.

Основной институциональной единицей высшего образования является колледж или институт. В Индии их количество достигает десятки тысяч. Подавляющее большинство колледжей являются структурными подразделениями университетов. Таким образом, традиционная модель получения высшего образования осуществляется в университетах, университетских колледжах, институтах, других учебных заведениях, обладающих признанным университетским уровнем. Применяется обычная «английская» схема подготовки: первая ступень, ведущая к получению степени бакалавра, вторая ступень после бакалавриата завершается получением степени магистра, которая необходима, в частности, для поступления на одну из программ третьей (докторской) ступени.

Среди университетов есть небольшие (3–5 тысяч студентов), и есть вузы-гиганты, каждый из которых насчитывает свыше ста тысяч обучающихся. Крупнейшими университетами Индии с численностью студентов, превышающей 150 тысяч человек, являются Калькутский, Мумбайский (бывший Бомбейский), Раджастханский, Делийский, университет имени М.К. Ганди.

Техническое образование играет чрезвычайно важную роль в национальной экономике Индии. За последние полвека оно получило значительное развитие. Так число политехнических институтов (колледжей) выросло в 30 раз, а обуча-

ЭР03246

ющихся в них студентов – почти в 60 раз. В большинстве университетов преобладает число студентов инженерно-технических специальностей. В их аспирантуре также преобладают инженерия и технические специальности.

Большинство программ профессионально-технического образования, так или иначе, является государственными. Даже если они проводятся в частных учебных заведениях, то средства на это выделяет государство.

Еще одной особенностью индийского высшего образования является компьютеризация. Практически во всех университетах, специализированных инженерных и технологических вузах есть факультеты информатики. Индия строит национальную сеть из суперкомпьютеров для решения сложнейших экономических, экологических и других социально значимых проблем. Но компьютеризация – не только удел вузов, НИИ и передовых технологий. Государство делает многое для продвижения компьютерных технологий в «массы». Проекты компьютеризации индийской глубинки заключаются в создании условий массового распространения простых дешевых ЭВМ и программного обеспечения: симпьютеров, вэб-киосков и других, позволяющих простым гражданам, крестьянам, рабочим иметь доступ к интернету и другим источникам информации, причем даже неграмотным людям, поскольку симпьютеры обладают функцией перевода текста в речь.

Признанный центр индийской технологической революции – Бангалор, который в стране называют «Силиконовой долиной Индии», где находят применение лучшие воспитанники индийских национальных университетов.

И все-таки следует сказать, что система высшего образования Индии в отличие от России, Китая, Японии, Республики Корея, США, многих европейских стран, состоит из относительно небольшого элитного сегмента, который и позволяет создавать качественный человеческий капитал. Другой сегмент, «неэлитный», «глубинка», представляет недостаточное и некачественное массовое образование, которое ежегодно (и, как правило, безуспешно) приводит на рынок труда плохо обученных выпускников.

В результате индийская экономика состоит из небольших «островков благополучия», например, таких как в столице Дели, в Мумбаи, Бангалоре, и «материков недостаточного образования» – в большинстве других штатов.

Автору этих строк выпала возможность посетить ряд крупных элитных университетов Индии. О двух из них будет речь ниже.

Университет Мумбаи, University of Mumbai, Мумбаи



Мумбайский университет – это общественный государственный университет, расположенный в городе Мумбаи (бывший Бомбей), индийского штата Махараштра.

Размеры университета поражают своей масштабностью. Это один из крупнейших университетов в мире с точки зрения числа студентов. Процесс обучения на различных факультетах одновременно проходят свыше 500 тысяч человек. В Университет Мумбаи принимают абитуриентов со

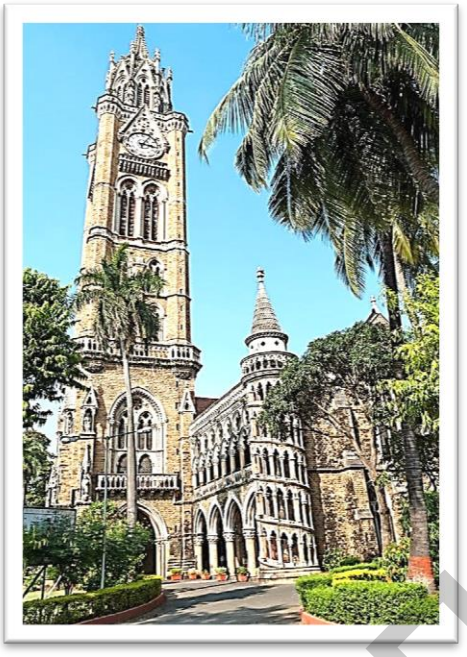
РВГБ

ЭР03246

всего мира. Что касается преподавания, то его ведут 9 000 специалистов, значительная часть из которых приехала из-за границы. Популярностью среди студентов пользуется процесс получения образования посредством международного обмена с вузами других стран.

Университет Мумбаи имеет несколько сотен дочерних учебных подразделений (аффилированных колледжей, институтов), предлагающих высшее и послевузовское образование и проводящих исследования в областях науки, торговли, искусства, инженерии, менеджмента, права и т. д. Каждый колледж (институт) имеет собственный кампус и специализированные отделы.

Управляет университетом ректор, которым традиционно является губернатор штата Махараштры. Основной фигурой управления учебно-научным процессом является вице-канцлер.



Практика управления таким огромным образовательным конгломератом, каким является Мумбайский университет, составляет определенный интерес для Дальневосточного государственного университета путей сообщения в связи с намерением формирования на Дальнем Востоке России транспортного академического консорциума.

Одной из достопримечательностей университета, да и всего города Мумбаи является Часовая башня Раджабай (Rajabai Clock Tower).

Эта башня с часами входит в список объектов всемирного наследия Юнеско. Она расположена в пределах университета Мумбаи и примыкает к одному из зданий кампуса Fort вуза в южной части города Мумбаи.



ДВГУПС

Университет Джавахарлала Неру, Jawaharlal Nehru University (JNU), г. Новый Дели (New Delhi)

Вуз имеет статус государственного исследовательского университета. Jawaharlal Nehru University – среднее по размерам учебное заведение, соизмеримое с ДВГУПС: в нем обучается около десяти тысяч студентов. Университет активно участвует в международных программах обмена студентов и сотрудников вуза.

В состав университета входят более десятка учебно-научных подразделений (школ). Среди них школы по физико-математическим, биологическим и медицинским наукам, инженерно-техническим и гуманитарным наукам, социальным наукам и менеджменту. Кроме того под покровительством JNU действует около двух десятков военных и научно-исследовательских академических учреждений, которым университет предоставил признание и аккредитацию. Он состоит в числе лучших университетов Индии и входит в топ 5 % лидирующих вузов на планете.

Университет был учреждён в 1969 г. парламентским декретом и назван в честь первого премьер-министра Индии Джавахарлала Неру . Инициатором создания вуза выступила его дочь Индира Ганди. Что должен гарантировать этот университет? Согласно декрету об учреждении – это помнить о благородных идеях и обеспечивать доступность для студентов из более слабых слоев общества.

Отличительной особенностью JNU является то, что он имеет письменную конституцию и пронизан интенсивной политической жизнью в университетском городке. Студенческая политика в нем преимущественно левоцентристская. В этой связи университет снискал репутацию «непокорного бастиона марксистской революции». Активная политическая деятельность студентов университета, с одной стороны, доставляет руководству вуза и профессорско-преподавательскому составу дополнительные заботы. С другой стороны, практика общественно-политической работы в период нахождения на студенческой скамье способствует впоследствии выпускникам университета занимать ответственные должности в политической и общественной иерархии страны. (Не так далеки примеры советского периода, когда общественно-политическая практика студентов в ДВГУПС способствовала их карьере по окончании вуза и работе на руководящих должностях в административных, партийных, других общественных органах районов, городов, краев и областей Дальнего Востока).

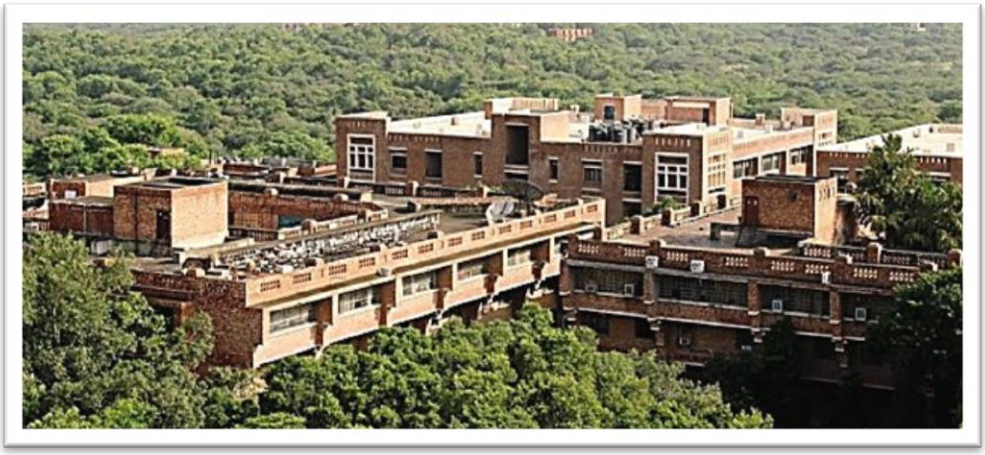
На протяжении десятков лет в университете преподавал видный индийский специалист европейской и российской истории Мадхаван Кежкепат Палат. Его научная и исследовательская деятельность способствовала пониманию в Индии истории, культуры, литературы и общественной жизни России.

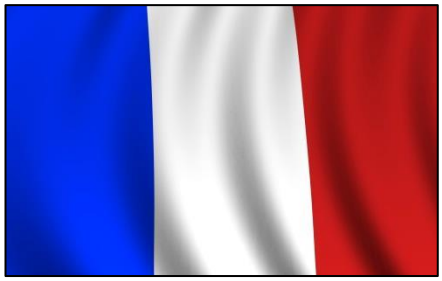
Высшее образование Индии, несмотря на вековые наследования колониальной зависимости от Великобритании и унаследования английской системы образования, отличается своей своеобразностью. Поэтому развитие академического сотрудничества Дальневосточного государственного университета путей

ДВГУПС

ЭР03246

сообщения с индийскими университетами представляет большой интерес. В общении не будут требоваться обязательные знания русско-индийского перевода: достаточно будет знаний английского языка.





ФРАНЦИЯ

Высшее образование Французской Республики отличается большим разнообразием вузов и предлагаемых дисциплин. Большинство высших учебных заведений являются государственными и подчиняются Министерству образования Франции. Исторически во Франции сложилось два типа высших учебных заведений: университеты, готовящие преподавателей, врачей, юристов и научных работников, и высшие школы, готовящие высокопрофессиональных специалистов инженерного и военного дела, управления, экономики, образования и культуры.

Автор этих строк, посещая Францию в составе делегации руководителей вузов Сибири и Дальнего Востока, знакомился с Сорбонной, одним из старейших университетов Европы и мира, основанной еще в XIII в.

Университеты Сорбонны (англ. Sorbonne Universities) (фран. Universités de la Sorbonne), Париж

Сорбонна – это огромный научный, исследовательский, культурный и духовный центр, где можно получить образование по самым разным направлениям: естественнонаучному, инженерному, гуманитарному, медицинскому, филологическому или юридическому.

Сегодня Сорбонна – это не один университет, а целый университетский комплекс, объединяющий тринадцать независимых высших учебных заведений, различающихся по направлениям обучения и относящихся к трём академиям. В так называемую академию Парижа входят восемь университетов, в академию Кретей – три, в академию Версаль – два. Несмотря на свой автономный статус, вузы Сорбонны имеют единого ректора, и многие общие

ДВГНБ

научно-исследовательские площадки, социальные подразделения, единый центр профориентации.

Сорбонна заслужила авторитет во всём мире. Она неизменно входит в число лучших университетов Европы и мира, Поэтому учиться здесь не просто престижно. Сорбонна – это настоящий эталон, привлекающий тысячи студентов, Общее количество студентов в Сорбонне в пределах 150 тысяч человек. Ежегодно сюда поступает только на бакалаврские программы около 25 тысяч студентов. Поступить сюда несложно. Вступительных экзаменов нет. Иностранные студенты, желающие поступить на бакалаврские или магистерские программы, также, в основном, принимаются без вступительных испытаний, за исключением экзамена по французскому языку.

Таким образом, в университеты Сорбонны поступает большинство абитуриентов: на первом курсе первого года обучения аудитории, бывает, забиты до отказа. Тем не менее, до получения диплома доходят далеко не все: основная часть студентов отсеивается уже на первой сессии, еще одна часть – на последующих. Говорят, что поступить в Сорбонну не так сложно, но вот окончить ее сможет далеко не каждый.

Учебный процесс в Сорбонне отличается от других вузов мира: акцент сделан на практико-ориентированные занятия. Обучение проходит, в основном, по первоисточникам. Превалируют занятия в лабораториях. Количество лекций и семинаров сведено к минимуму. Большую часть времени студенты тратят на выполнение самостоятельной работы. Студенты обязаны проводить собственные исследования и готовить по ним проекты. После окончания выбранной программы можно получить степень бакалавра, магистра, доктора наук.

Сорбонна – это государственный вуз, поэтому обучение тут бесплатное. Тем не менее, всем студентам всё же предстоят траты, и немалые: проживание, питание, разного рода административные сборы, членские взносы, медицинское страхование, взнос в общество взаимопомощи факультетов, дополнительное обучение языку и другие.

Изучение опыта Сорбонны было полезным для ДВГУПС с точки зрения управления университетским комплексом, практики формирования студенческого коллектива, применения новых образовательных технологий.



ДВГУПС

ЭР03246



СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО ВЕЛИКОБРИТАНИЯ, АНГЛИЯ

Соединенное Королевство Великобритании – государство, в которое входят четыре страны: Англия, Шотландия, Уэльс и Северная Ирландия. Как пишут во многих рекламных проспектах об Англии, «это одна из посещаемых стран в мире, которая имеет великолепную историю, красивые города и богатейшие культурные традиции. Эта часть Британии славится множеством превосходных исторических мест от древних мегалитов и античных римских сооружений до средневековых деревень и старинных замков. Англия – это живописные природные ландшафты и захватывающее морское побережье, своеобразная провинция и динамичная жизнь мегаполисов. Англия – страна, имеющая аутентичную атмосферу и уклад жизни».



Делегация Минобразования России, в составе которой был автор этих строк, это прочувствовала, принимая участие в десятидневном выездном семинаре в Англии на тему «Развитие инновационной образовательной деятельности и повышение конкурентоспособности учреждений высшего профессионального образования».

В Англии более 90 университетов, подавляющее большинство из них является государственными учреждениями. За высшее образование в Англии отвечает государственный Департамент бизнеса, инноваций и профессиональных навыков. Он и был организатором семинара.

Символично то, что изучение опыта английского высшего образования проходило на базе так называемого «Золотого треугольника» учебных заведений Великобритании. Считается, что его углы образуют Лондонский, Кембриджский и Оксфордский университеты с самыми высокими мировыми рейтингами. Все они входят в число 30 лучших университетов мира.



Лондонский университет, University of London

Лондонский университет – исследовательский вуз коллегиального типа, расположенный в столице Англии; он является одним из крупнейших и старейших в Соединенном Королевстве. Это второй по числу студентов университет в Великобритании: в нем обучается около 50 тысяч человек.

Учебное заведение всемирно известно своими выпускниками-политиками, достижениями в различных областях науки. А Школа экономики и политических наук университета, которая готовит специалистов в области юриспруденции, социальных и политических наук, экономики, международных отношений и других, считается одной из самых сильных учебных заведений в мире, выпускники которых становятся первоклассными

ЭР03246

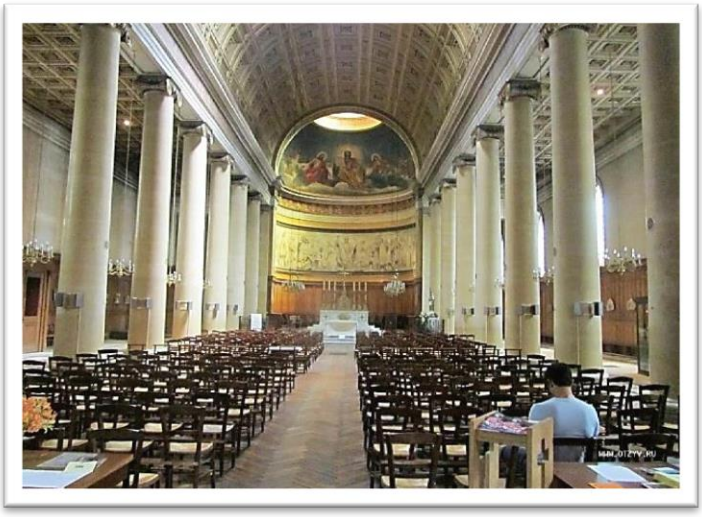
специалистами в своей области, представителями политической, экономической и бизнес-элиты. Недаром это одна из самых интернациональных школ мира – 70 % студентов являются иностранными гражданами.

Возглавляет Лондонский университет принцесса Анна, дочь королевы Елизаветы II. Такое высокое руководство в новейшее время принесло вузу славу сильного образовательного и научно-исследовательского центра: здесь совершались и совершаются многочисленные открытия в области инженерии, физики, биологии и медицины, электроэнергетики и новых материалов. Студентами или сотрудниками университета были около 80 лауреатов Нобелевской премии.



Университет имеет свыше сотни зданий в сердце Лондона – в районе Блумсбери. Это зеленый район с множеством парков и зданий в стиле георгианской архитектуры XVIII в. Блумсбери считается центром интеллектуальной жизни города, именно здесь находится знаменитый Британский музей. Кампус в Блумсбери содержит несколько студенческих резиденций и крупную библиотеку. Многие здания университета являются историческими памятниками, поэтому кампус University of London считается одним из самых красивых университетских городков мира.

Подкупает богатство университета, эстетическая среда обитания, архитектура зданий и ухоженность прилегающей территории, оснащенность современным учебным и научным оборудованием аудиторий и лабораторий. В то же время впечатляет и стоимость обучения в университете: в пределах 30 тысяч фунтов стерлингов за год обучения (свыше 3 млн рублей). Кроме того, будут траты за проживание, питание, страхование и другие сборы. Далеко не каждому гражданину, в том числе иностранному, посильно такое образование.



В состав Лондонского университета входят свыше десятка учебных заведений. Наиболее престижные из них: технологический Имперский колледж Лондона (позднее выделился в самостоятельный университет), Королевский колледж Лондона, Университет-

РВГГ

ский колледж Лондона, Королевский университет Холлоуэй (Royal Holloway University of London, на снимке).



Все они по ряду рейтинговых показателей входят в число 30 лучших университетов мира.

Колледжи университета во многом независимы друг от друга, но поступая в одну из школ University of London, студент может пользоваться всей университетской инфраструктурой: посещать библиотеки, музеи, лаборатории и спортивные сооружения.

Большинство колледжей и школ тесно сотрудничают с отраслевыми предприятиями. Студенты университета проходят стажировки в ведущих компаниях Великобритании.

Образование и полноценный диплом бакалавра, магистра, доктора в университете можно получить очно или заочно-дистанционно. University of London является одним из мировых лидеров в дистанционном обучении. На его гибких программах обучаются студенты из 180 стран мира.

Заслуживает внимания опыт Лондонского университета в области обмена студентами с вузами-партнерами, поддержки мобильности студентов и так называемого включенного образования. Студенты Лондонского университета могут перемещаться в другие университеты мира, иметь возможность завершать обучение, поступив в Лондонский университет из других университетов мира, и получить здесь соответствующую академическую степень. Наиболее распространены «схемы мобильности» «1 + 3» arrangements и «2 + 2» arrangements.

В университете обучаются и российские граждане, преимущественно из богатых семей. Студенты из России с успехом исполняли функции гидов, знакомя участников российской делегации на симпозиуме с кампусами Лондонского университета.

Автор этих слов благодарен сотрудникам университета Шерил Саймону (Sheryl Simon), директору Royal Holloway International, профессору Эвану Ферли (Ewan Ferlie) и доктору Саймону Фоли (Simon Foley) из Школы менеджмента (School of Management), Дэвиду Суини (David Sweeney), заместителю дирек-

ЭР03246

тора по внешним программам (Vice-Principal External Programmers), приоткрывшим мир науки и образования Лондонского университета.

Оксфордский университет (University of Oxford), г. Оксфорд, Англия

Один из старейших университетов на планете – Оксфордский (год основания 1096) – занимает лидирующие позиции в престижных рейтингах университетов мира. В рейтинге The World University Ranking 2016–2020 гг. университет занимал 1 место в мире.

University of Oxford стал синонимом престижности и элитности, качества образования, глубин науки и знаний. Вуз отличается от других учебных заведений высоким уровнем академичности, научных исследований, достойным финансированием, возможностью получения грантов и контрактов на обучение, проведения экспериментов, на реализацию различных проектов.

Сейчас в Оксфордском университете учится более 20 тысяч студентов, около четверти из них – иностранные. Обучение платное. Стоимость обучения для граждан Великобритании около 10 тыс. фунтов стерлингов в год, для иностранцев – в пределах 40 тыс. фунтов, плюс расходы на проживание и питание до 20 тыс. фунтов.

В структуре вуза около 40 колледжей и ряд научных институтов, так как университет не только образовательный, но ещё и крупнейший научно-исследовательский центр. Основные направления подготовки студентов — гуманитарные, математические, физические, социальные науки, медицина, науки о жизни и окружающей среде.

Обучение в Оксфорде открывает большие перспективы перед выпускниками, многие из которых впоследствии становятся лауреатами Нобелевской и Пулитцеровской премий, получают мировое признание в литературе, физике, химии, биологии, руководят транснациональными корпорациями и международными организациями. Из стен Оксфорда вышла целая плеяда блестящих деятелей науки, литературы, искусства. Оксфордский университет окончили 25 британских премьер-министров.

Творческий опыт Оксфордского университета в организации учебного процесса заслуживает внимания и использования в работе ДВГУПС.

Так, например, разделены функции: экзамены, большинство лекций и лабораторных занятий организованы централизованно, а колледжи проводят индивидуальные занятия со студентами и семинары.



ДВГУПС

ЭР03246

Оксфорд использует в обучении уникальную систему тьюторства – над каждым студентом учреждается персональная опека преподавателя по выбранной специальности.

В методике превалирует проектно-ориентированное образование, большой упор делается на самостоятельную работу студентов под руководством преподавателя.

В университете высокие требования к отбору профессорско-преподавательского состава, методике преподавания, качеству учебного процесса. Ежегодно проводится оценка работы преподавателя по методике ведения учебного процесса, качеству преподавания и владению аудиторией, причем с учетом мнения студентов. В Оксфорде четко действует система подготовки и повышения квалификации преподавателей. С этой целью работает специальный Центр развития персонала и обучения (Oxford Centre for Staff and Learning Development).

Образование в университете – это бренд, качество которого подкреплено веками работы и обучения студентов. Многовековые традиции, которые являются уникальными, неповторимыми, довольно консервативными, требующие уделять все основное время учебе, снискали славу Оксфордскому университету.



Нельзя умолчать факт показа российской делегации оксфордского электрического звонка. В Кларендонской лаборатории университета имеется электрический колокольчик, который непрерывно звонит с 1840 г. Работающий вот уже 180 лет постоянно (дает два звоночка каждую секунду), инструмент представляет собой один из самых длительных непрерывных экспериментов в истории.

Симпозиум об оксофордском высшем образовании промодерировали профессор Джон Рэфтери (John Raftery) – заместитель вице-канцлера по внешним связям, Крис Раст (Chris Rust) – руководитель Оксфордского центра развития персонала и обучения, Дэвид Эванс (David Evans) – шеф аспирантуры. Помощь в экскурсии по вузу помогли представители российской диаспоры студентов Оксфордского университета.



РГГМУ

Кембриджский университет (University of Cambridge), г. Кембридж, Англия



Считается, что Кембридж – это университетский город с романтичным средневековым характером, потрясающей готической архитектурой и одной из самых высоких концентраций исторических зданий в Англии.

Большая часть достопримечательностей и исторических зданий Кембриджа сосредоточена в колледжах Кембриджского университета, практически каждый из которых является шедевром архитектуры и славен богатыми традициями. Университет здесь был основан в XIII в. (1209 г.) и считается одним из древнейших учебных заведений Европы (вторым после Оксфордского) и одним из крупнейших в Англии.

Административно Кембриджский университет представляет собой конфедерацию более тридцати колледжей. У каждого колледжа своя недвижимость, библиотека, общежитие для студентов, протестантская церковь с хором и органом. Жизнь и работа колледжей регулируется их собственными уставами и правилами. Каждый колледж имеет своих представителей в совете университета. Вместе с тем, студенты любого колледжа могут пользоваться общими подразделениями университета, среди которых лекционные аудитории, учебные и научные лаборатории, знаменитая на весь мир Кембриджская университетская библиотека, Кембриджская обсерватория, Кавендишская лаборатория и другие.

Официальный статус университета – привилегированное благотворительное учреждение. Благодаря своему статусу Кембридж – самый богатый университет Соединенного Королевства как по размеру эндаумента, так и по совокупным активам. Финансирование складывается из государственного образовательного гранта (Higher Education Funding Council), студенческих и аспирантских денежных взносов, пожертвований благотворительных фондов и некоторых других источников. Ежегодный совокупный доход центрального университета и его колледжей составляет более семи миллиардов фунтов стерлингов (в пересчете – это более 700 млрд рублей при курсе 1 фунта, равного 105 рублям, по данным декабря 2020 г.). При одинаковом соотношении количества студентов с ДВГУПС (20 тысяч чел.) бюджет Кэмбриджского университета превышает почти в 300 раз. Отсюда понятно – и богатство современного учебно-научного оборудования университета, и достойная оплата труда персонала, и высочайший научно-методический уровень преподавательских кадров, и мировое лидерство по качеству образования и академической конкурентоспособности.

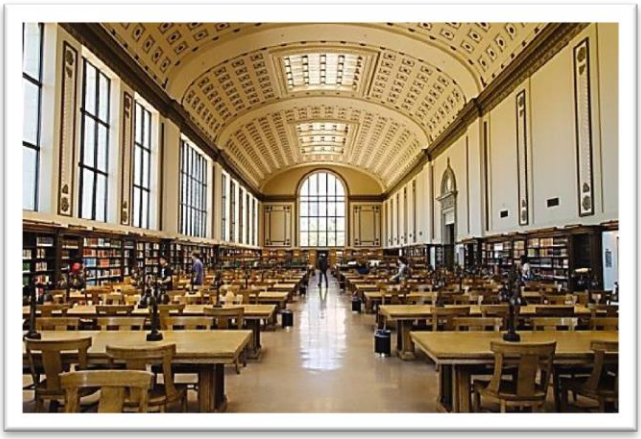
Представляет особый интерес для ДВГУПС система институционального построения Кембриджа. Колледжи университета, как его структурные подразделения, являются самоуправляемыми учреждениями с собственным имуществом и пожертвованиям. Все студенты и большинство преподавателей прикреплены к колледжам. В обязанность колледжей входит предоставление жилья и других социальных услуг, обучение в бакалавриате, академическое кураторство студентов,

ДВГУПС

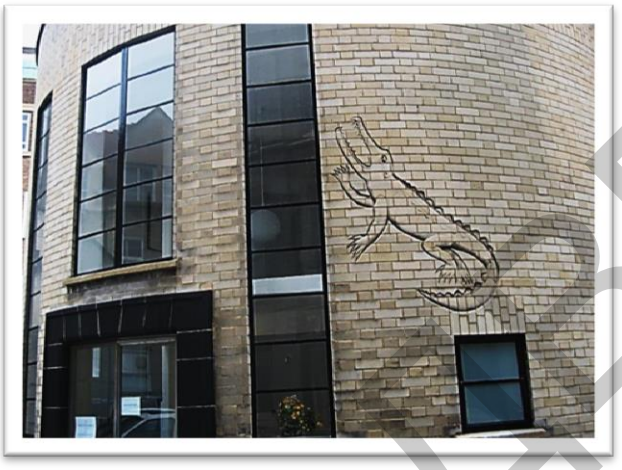
ЭР03246

назначение стипендиатов. Колледжи также решают, каких студентов следует принять в Кэмбридж, в соответствии с установленными правилами университета.

Учебная и научная работа студентов и аспирантов организована в шести так называемых «школах», и является прерогативой самого университета. Каждая «школа» – это научное направление (или группа родственных направлений), состоящая из нескольких факультетов (совокупности кафедр), научно-исследовательских институтов, лабораторий и т. п. Все факультеты, кафедры, исследовательские центры и лаборатории, принадлежащие центральному университету, организуют лекции, проводят научные исследования, присуждают ученые степени.



Стоимость обучения для иностранного студента в Кембриджском университете обойдется, как и в Оксфорде, в пределах 40 тысяч фунтов стерлингов в год.



Кабинет ректора (канцелярию) университета возглавляет канцлер. Канцелярия канцлера носит, в основном, церемониальный характер, а вице-канцлер де-факто является главным административным должностным лицом университета. Канцлером длительное время был герцог Эдинбургский Филипп, супруг нынешней английской королевы Елизаветы II (умер в начале 2021 г.). После ухода на пенсию в день его 90-летия, в июне 2011 г., ректорат возглавил барон Дэвид Сейнсбери из Турвилля.

Система проблемно-ориентированного обучения Кембриджского университета дала образование многим известным выпускникам, включая выдающихся математиков, учёных, политиков, юристов, философов, писателей, актёров, монархов и других глав государств. 121 лауреат Нобелевской премии, 14 премьер-министров Великобритании были связаны с Кембриджем в качестве студентов, выпускников, преподавателей или научных сотрудников.

В силу удаленности от ДВГУПС задача организации двухстороннего сотрудничества с Кэмбриджским университетом не ставилась. Но богатый опыт организации учебного процесса и научных исследований, организационной структуры управления и финансирования университета был достоянием членов российской делегации, посетившей университет, и, конечно же, стал полезным для дальнейшего преломления в практику российского высшего образования.

АРГИВ



Интересен факт: когда автор этих строк выступал с презентацией системы высшего образования на российском Дальнем Востоке (на снимке), в президиуме англичане даже с помощью представителей Минвуза России долго не могли на карте отыскать город Хабаровск. И все же знакомство состоялось, когда на площадках ДВГУПС прошел семинар «Дни Кембриджа» (Cambridge Days – 2018). Семинар был организован кафедрой «Иностранные языки и межкультурная коммуникация» ДВГУПС и авторизованным Кембриджским квалификационным центром изучения английского языка (Cambridge English Teaching Qualification centres) с задачей повысить осведомленность преподавателей о новых формах и методах обучения, достижениях и практиках, применяемых в Кембриджском университете. В семинаре приняла участие представитель Кембриджской школы оценки английского языка (Cambridge Assessment English Teacher Trainer) и Кембриджского центра сертификации по преподаванию английского языка для взрослых CELTA (Certificate in English Language Teaching to Adults) спикер международного уровня Клэйр Бэрнес (Claire Barnes).



ДВГУПС

***

Представляет интерес система профессионального высшего образования в Великобритании, в том числе транспортного. Соединенное Королевство – страна с развитой транспортной инфраструктурой: воздушным, водным, наземным транспортом. Основным транспортным хабом страны считается, конечно, Лондон. В городе только железнодорожных вокзалов насчитывается четырнадцать.



К примеру, сеть железных дорог в Великобритании является старейшей в мире. Страна имеет превосходное железнодорожное сообщение и одну из самых высоких концентраций железных дорог в мире. Железные дороги соединяют все крупные города. На сегодняшний день в стране функционирует пять высокоскоростных магистральных линий, расходящихся из Лондона в остальные части страны, что позволяет связать административные центры с периферийными районами. Кроме того, существуют региональные железнодорожные линии и плотная сеть пригородных дорог.



К тому же железнодорожная линия соединяет с Лондоном крупные города материковой Европы. Так на поезде Eurostar в Англию можно добраться из Франции и Бельгии, из городов других стран Европы, через знаменитый туннель под проливом Ламанш и попасть в один из центральных и красивейших вокзалов Лондона – Сент-Па́нкрас (St Pancras railway station). На снимке изображен фасад вокзала неоготического стиля.

Несколько слов об английской системе профессионального образования.

В Великобритании проводится различие между профессиональным (Vocational Education) и академическим (Academic Education) высшим образованием. Под академическим понимается образование, в котором основной упор делается на теоретическую, научно-ориентированную и общественную деятельность. Такое образование предоставляют, как правило, колледжи и университеты (например, Лондонский, Оксфордский, Кембриджский и другие).

ВГТБ

ЭР03246

Профессиональное образование ориентировано на подготовку к практической работе, профессии, ремеслу. Британская система профессионального образования также обеспечивает высокое качество по широкому кругу предметов и квалификации международного уровня. Подготовка специалистов с высшим образованием сосредоточена, в основном, в политехнических колледжах. Это, как правило, комплексные учебные заведения – полноценные вузы, которые дают диплом о высшем образовании и степень бакалавра как по академическим дисциплинам (естественные и инженерные науки), так и по профессионально ориентированным специальностям (транспорт, строительство и т.д.). Основное отличие от академических университетов в том, что на этом и заканчиваются их возможности: ни о последипломном образовании, ни о научных степенях высших ступеней речи и быть не может.

Нужную профессию в Великобритании можно получить в системе дополнительного образования взрослых, которая успешно функционирует и постоянно совершенствуется, и имеет длительную историю развития. Профессиональное образование могут давать и кооперативные учебные заведения, функционирующие при крупных предприятиях, производственных корпорациях.

Что касается железнодорожного транспорта, то структура образования в сфере железнодорожных перевозок в стране специально не представлена. Профильных высших учебных заведений по подготовке специалистов для железной дороги в стране нет. Обучение специалистов осуществляется в политехнических колледжах на основе специальных инженерных программ и элективных курсов разных уровней подготовки, дополнительных модулей к инженерным программам, интернатурой, курсами повышения квалификации. Учебные заведения поддерживают постоянное сотрудничество с железнодорожной отраслью, при этом профессиональные организации принимают непосредственное участие в процессах аккредитации образовательных программ вузов, сертификации и лицензировании специалистов для сферы железнодорожного транспорта. Требования к результатам обучения в вузах, профессиональные инженерные компетенции и механизмы определения готовности выпускника к профессиональной деятельности определяются не только образовательным, но и профессиональным сообществами.

***

Подводя черту под информацией о зарубежных университетах, с опытом работы которых был ознакомлен ДВГУПС, следует отметить два фактора.

Во-первых, ключевые тренды в современном высшем образовании в сфере транспорта, определяются технологической трансформацией транспортной отрасли, как и мировой экономики в целом. Эта трансформация тесно связана с цифровизацией. Критические изменения в научно-технологической сфере, структуре рынка труда, основанные на IT-технологиях, кардинально изменили подходы к организации образовательного процесса. Эффективный ответ российской высшей транспортной школы на эти вызовы потребует существенного пересмотра если не

ЭР03246

парадигмы, то методов и форм учебного процесса образовательных организаций, вовлеченных в подготовку кадров для транспорта, переформатирования образовательной и научно-исследовательской деятельности, работы по привлечению и удержанию талантов, внедрения новых моделей управления.

Во-вторых, управление жизненным циклом образовательных программ в сфере транспорта должно проходить в глубокой интеграции с заказчиками – бизнес партнерами из реального сектора транспортного производства. Основным инструментом такой интеграции является дуальные образовательные технологии.

Следует обратить внимание еще на одну деталь высшего образования передовых, технологически развитых стран. В общем объеме учебного материала, как классических университетов, так и профессиональных высших учебных заведений значительное место отводится гуманитарной составляющей: истории, культуре, философии, праву, изучению языков как основы межкультурной и технологической коммуникации. Очевидно, это связано с тем, чтобы сформировать у молодого человека, находящегося еще на студенческой скамье, целостной картины мира.

Где же берется учебное время на гуманитарное образование в инженерных программах? Очевидно, в учебных планах сокращается доля часов на заучивание фактов. В преподавании широко используются современные образовательные технологии, которыми в совершенстве владеют преподаватели. Высокий уровень методического мастерства преподавательских кадров обеспечивается жесткой системой конкурсного отбора.

Так и должно быть. Университет – научно-образовательное учреждение, и учебный процесс в нем должен быть построен на передовой научной основе. У нас же, зачастую, эволюция образовательных технологий, форм и методов обучения проходит уж очень медленно, и на протяжении длительного времени мало что меняется.

В стране должна быть четкая инновационная политика, как в сфере производства, так и в сфере профессионального образования. И примеры такой политики можно найти не только в Европе или Америки. Их достаточно много и здесь, в странах АТР. Япония, Республика Корея, Малайзия, Сингапур, Китай и некоторые другие страны активно развивают систему образования. Это позволяет им довольно успешно решать и социально-экономические вопросы. Значит, все надо начинать с подготовки кадров, базой для которой является система образования.

ДВГНБ

ЭР03246

Часть III
КЛАСТЕР



Не прошло и полгода 2020-го, как новое руководство нового Министерства науки и образования РФ в лице министра Валерия Фалькова выступило с инициативой новых преобразований реформы высшего образования в России. Их стержень – «Программа стратегического академического лидерства», в основу которой легли принципы интеграции и кооперации научных и образовательных организаций, а также принципы конкуренции и открытости.

Очередная реформа образца 2020 г. высшего образования в стране была вызвана необходимостью повышения упавшей конкурентоспособности и утраченных международных рейтинговых позиций российских вузов. Эта реформа, как и череда предыдущих, планируется быть направленной на повышение качества образования и овладение студентами современными компетенциями, на преодоление значительного разрыва между получаемыми студентами отечественных вузов знаниями и практическими навыками.

Перед российской наукой и системой высшего образования стал серьезный вызов: в условиях экономического кризиса, многочисленных санкций США и стран Запада, да еще и надвинувшейся коронавирусной пандемии: построить эффективную научно-образовательную модель, действующую на опережение конкурентов при меньших бюджетах в сравнении с европейскими, американскими и даже азиатскими странами. При этом в новой Программе перед научно-образовательной общественностью ставилась задача активного содействия выполнению национальных целей, выдвинутых Президентом страны в его Указе от 21 июля 2020 г. № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 г.».

ЭВНБ

ЭР03246

Разворачивалась борьба между ведущими университетами страны за обладание статуса национального исследовательского или национального опорного университетов и обещанного при этом вознаграждения лидерам этой борьбы из федерального бюджета.

Принял решение включиться в эту нелегкую борьбу и Дальневосточный государственный университет путей сообщения.

3.1. Монография

Завершался первый год второго пятилетия XXI в. Высшие учебные заведения России вступили в полосу новых реформ в рамках приоритетного национального президентского проекта «Образование». Образовательное ведомство страны объявило конкурс инновационных образовательных программ учебных заведений, учредив поощрительный фонд победителям. Многие вузы России включились в конкурс. Ученый совет ДВГУПС поддержал предложение ректората об участии в конкурсе с инновационной образовательной программой, которая получила название «Инновационный научно-образовательный транспортный комплекс на Дальнем Востоке России». Наперед скажу, что целеустремленная работа коллектива над программой дала результат: в конкурсе инновационных образовательных программ вузов России программа ДВГУПС признана одной из пятидесяти лучших. Университет получил грант из Федерального бюджета в объеме около половины миллиарда рублей.

Когда в конце года, работа над инновационной программой была завершена, и готовилась заявка в конкурсную комиссию Минобразования России, Сергеев, много времени уделявший разработке, написанию и оформлению программы, как куратор и один из ее авторов, теперь мог сосредоточиться над другой интересовавшей его проблемой – интеграцией транспортного образования.

Думы об интеграции транспортного образования натолкнули его на мысль написать книгу, целью которой было бы привлечь внимание общественности к проблеме, найти эффективные пути к совершенствованию управления транспортным образованием в самом большом и значимом округе Российской Федерации – Дальневосточном. Причем институциональные преобразования и междисциплинарные (межотраслевые) связи могли бы рассматриваться в качестве последействия, или развития результатов инновационной образовательной программы университета, особенно той ее части, которая касается интеграционных процессов в образовании. Эта часть программы заложена в ее пятый проект с названием «Инновационная образовательная среда транспортной отрасли, отвечающая потребностям государства и бизнеса».

Относительно написания книги прежде, чем доложить ректору, решил посоветоваться с Екатериной Юрьевной Беломестных.

Екатерина Юрьевна, кандидат физико-математических наук, исполняла обязанности ученого секретаря сразу двух советов ректоров вузов – Хабаровского края и Дальневосточного федерального округа. Одновременно она работала на

ЭР03246

полставки доцента на кафедре университета и руководителем дирекции инновационной образовательной программы. По роду совместной деятельности в советах ректоров, и особенно в год работы над инновационной образовательной программой, ему часто приходилось общаться с ней.

Какие выбрать направления и механизмы интеграции, которые можно было бы изложить в такой книге-монографии? Во-первых, – размышлял Сергеев, – надо включить в нее те идеи, которые вошли в инновационную образовательную программу университета, то есть те результаты, которые будут получены при выполнении пятого проекта. А именно: развитие структуры региональной системы транспортного образования в вертикальный, а затем и горизонтальный интегрированный образовательный комплекс; формирование научно-образовательных центров, интегрирующих академическую науку и учебный процесс; создание учебно-научно-производственных объединений как формы интеграции образования, науки и производства. Дополнительно к институциональным преобразованиям можно было бы разработать пакет нормативно-правовой документации для обеспечения этих преобразований как условий последействия инновационной образовательной программы.

Во-вторых, следует описать в книге теоретические основы, методологию и механизмы развития интеграционных процессов в системе транспортного образования, включая интеграционные процессы в программных образовательных продуктах. Как то: обновление типологии образовательных программ и образовательных технологий в образовательных учреждениях; создание интегрированных инновационных образовательных программ бакалавриата, специалитета и магистратуры; развитие механизмов самоуправления и корпоративной этики; разработка моделей интеграции в транспортном образовании; интеграция образовательных программ с реальным транспортным сектором экономики региона.

В его сознании зрел план монографии. Решение написать ее и издать пришло именно сейчас. «Может быть, – думал он, – параллельно, работая над книгой, подготовить еще одну инновационную программу, в основу которой могли бы войти идеи интеграции и механизмы воплощения их в жизнь. Решил обязательно все обсудить с Беломестных, и, может быть, попросить ее быть соавтором монографии. Тем более она замышляла написание докторской диссертации, тема которой была связана с образовательными инновациями».

***

Суббота. Февральское утро было ясное и тихое. На дорогах и тротуарах не было обычной, как в будние дни, суеты. Сергеев шел по очищенному студентами тротуару навстречу солнцу, которое, поднимаясь, ослепляла глаза. По обочинам дорог и тротуаров еще лежал несвежий снег с черными проталинами с солнечной стороны. Подтаянные по сторонам куски убранного с дороги и тротуаров снега портили картину ясного солнечного утра, эстетический вид вузовской территории, красивую архитектуру зданий университета, и вокруг них –

ЭР03246

аккуратный и строгий наряд вороненой с зубцами ограды. «Ничего, скоро снег растает, пройдут субботники по уборке территорий, зазеленеет травка, и откроется прекрасная природная эстетическая среда обитания. А сейчас зима с нежеланием готовилась сдавать свои позиции весне. По ночам и утрам был еще довольно крепкий морозец, порой ниже, чем минус пятнадцать градусов, а днем пригревало солнце, и температура повышалась до десяти градусов мороза. В феврале, как правило, было ветрено. Это накладывало неприятное ощущение на тот особый комфорт, который придавала солнечная погода. Но сегодня ветра не было. Значит, день будет прекрасным. «Сейчас бы за город, – подумал Сергеев, – в лес, на шашлыки, вдохнуть свежего, насыщенного кислородом, воздуха».

Пришел на работу, как всегда, в восемь. Марина, его секретарь, в этот день отдыхала. Включил компьютер. Никто не мешал. Он полностью погрузился в работу, связанную с задумкой написания монографии по интеграции транспортного образования. Определился примерный план. В общих чертах наметилось содержание книги. На экране компьютера открыл Microsoft Office Word, приготовился печатать. Создал специальную папку, назвал ее «Процессы интеграции в транспортном образовании» и вывел на рабочий стол компьютера.

«С чего начать? С плана? – думал он, – а может быть, с расшифровки наиболее употребляемых терминов? Глоссария? Так называемых ключевых слов и выражений?» В инновационной образовательной программе фигурируют некоторые узловые термины, требующие однозначного толкования при анализе содержания текста. Они будут повторяться и в намечаемой к написанию книге. Читатель должен знать, что подразумевает автор под тем или иным ключевым выражением. Сергеев набросал их на листе бумаги, такие, которые, на его взгляд, требовали понятийной расшифровки. Получилось их более десятка.

Расположив удобнее клавиатуру компьютера, он начал набирать текст.

«Транспортный комплекс – система транспортных средств и транспортной инфраструктуры, выполняющая функции отрасли материального производства, предназначенная для перемещения в пространстве (по земле, на воде, в воздушном пространстве и космосе) грузов и пассажиров».

Транспортное образование – профессиональное образование, имеющее транспортную направленность; подготовка специалистов для транспортного комплекса».

«Интеграция (интеграционный процесс) – процесс взаимодействия, сотрудничества (совместной деятельности) различных организаций и учреждений. Например, нескольких образовательных учреждений, осуществляющих обучение программам различной направленности, взаимодействие вузов с научными организациями, производством. Или – процесс взаимопроникновения форм и содержания деятельности (в данной работе – образовательной). Интеграция, как правило, проводится в целях взаимовыгодного повышения эффективности осуществляемой деятельности, рационального использования финансовых, материально-технических, кадровых ресурсов».

ЭР03246

«Интеграция транспортного образования – объединение усилий транспортных образовательных учреждений для наиболее эффективной реализации профессиональных образовательных программ транспортной направленности».

«Университетский комплекс – интегрированный союз образовательных учреждений высшего (и других уровней) профессионального образования с задачами наиболее эффективного использования образовательных ресурсов для подготовки специалистов, выступающего, как правило, в качестве хозяйствующего субъекта с единым юридическим лицом. Комплекс представляет собой интегрированную организацию, объединяющую образовательные учреждения, которые реализуют образовательные программы различных уровней, иные учреждения и некоммерческие организации или выделенные из их состава структурные подразделения».

«Конгломерат – одна из форм монополистических объединений; образовательный конгломерат – функциональное объединение одного образовательного учреждения с другими образовательными учреждениями (или структурными подразделениями этих учреждений), организациями, центрами и т.п. без производственно-хозяйственной и имущественной общности».

«Консорциум – соучастие, сообщество, временное соглашение между несколькими компаниями, фирмами для осуществления единого, как правило, капиталоемкого, проекта. Образовательный консорциум – то же, только между образовательными учреждениями, для осуществления какого-либо образовательного проекта».

«Корпорация – объединение, союз; образовательная корпорация – объединение (союз) образовательных учреждений для достижения какой-либо общей цели (например, транспортная образовательная корпорация – союз образовательных учреждений транспорта для решения задач научного и кадрового сопровождения важнейших транспортных инвестиционных проектов регионального или федерального значения)».

«Корпоративные отношения – отношения, основанные на комплексе взаимодействующих факторов, который определяет «свою» культуру компании, учреждения, организации, предприятия, фирмы, корпорации. Это – опыт прошлого и настоящего компании, её традиции и структурные характеристики, разделяемые руководителями и членами компании общие взгляды, мнения, эталоны поведения, настроений, символов, способы ведения бизнеса; всего того, что обусловливает индивидуальность компании и является достоянием её внутренних ценностей с усиленной ориентацией на человека, на уважение личности».

«Корпоративное управление – управление, основанное на принципах корпоративных отношений в коллективе».

«Корпоративный университет – университетский комплекс с корпоративным управлением, интегрированный союз образовательных учреждений высшего (и других уровней) профессионального образования и производства с задачами научного и кадрового обеспечения работы крупных промышленных

ЭР03246

объединений (корпораций, холдингов и др.). Транспортный корпоративный университет – то же, но с задачами научного и кадрового обеспечения работы и развития транспортного комплекса».

Сергеев перевел дух. Через открытую дверь в приемную он увидел входящую Екатерину Юрьевну.

– А Вы-то, почему не отдыхаете? – вместо приветствия проговорила она, и, не попросив разрешения, вошла в кабинет. Он встал и вышел из-за рабочего стола.

– Доброе утро, дорогая. – Он подошел к ней взял за плечи и чмокнул ее в щечку, которую она любезно ему подставила. Предложив ей сесть за приставной столик, сам сел напротив.

– Какое утро? Уже почти одиннадцать. Добрый день, дорогой Иван Андреевич, – ответила она на приветствие Сергеева.

– Я вот сижу и волнуюсь за наше «дитя». – Он имел в виду работу над оформлением заявки на инновационную программу. – Родим мы его с тобой, наконец, или так и будем ходить беременными?

– Все будет в намеченные сроки. Не волнуйтесь. Все, кому было нужно, вышли на работу. В понедельник отпечатаем в типографии в окончательном варианте. Ректор должен подписать каждую страницу и можем лететь в Москву.

– А как насчет отзывов и писем поддержки? Их же тоже нужно вшить в заявку.

– Вот эту заботу Вы возьмите, пожалуйста, на себя. В Вашем распоряжении понедельник и часть вторника. Заявка в типографии будет сверстана. Отзывы и письма поддержки отснимем и вошьем в типографский экземпляр. К концу вторника все будет готово. Задержим на работе ректора, чтобы он подписал. На этот процесс понадобится часа два. Как смотрите Вы на такой план действий?

– Положительно. С утра в понедельник вплотную займусь твоим поручением. Привлеку учебно-методическое управление, научно-исследовательскую часть, всех проректоров. Ты же знаешь, что после заседания ученого совета ректор организовал прием представителей производства и властей с участием проректоров и руководителей некоторых подразделений университета. Была возможность всем перезнакомиться. Я думаю, что через них, наших гостей на совете, можно быстро организовать отзывы на программу и письма поддержи. В этой связи ректор провел очень хорошее мероприятие. – Подумав, Сергеев решил похвалить ее за бескорыстную помощь в работе над программой и добавил:

– Ты молодчина. Оказывается на тебя можно полностью положиться.

– Не надо. Не выдержу. Вы – вон, какой большой, – перебила она его мысль.

– Ну, тогда давай ты будешь сверху, – пошутил он в ответ на ее каламбур, – Я как-то говорил тебе, что с меня причитается. Я подтверждаю свое обещание.

– Я помню. Так просто не рассчитаетесь. Я – жадная, – ответила она ему со значением, потом сказала:

ЭР03246

– Давайте забудем о нашей инновационной программе, и поговорим о чем-нибудь другом. У меня есть два часа свободного времени.

– Например?

– Например, о том, что мы будем делать, когда закончим работу над заявкой? Как будем вести себя? Будут ли у нас объекты совместной деятельности? Если говорить честно, то мне нравится с Вами работать как с партнером, в отличие от других.

– Нам, во-первых, надо будет с тобой немного отдохнуть.

– Хорошая мысль. Вместе что ли? – она явно заинтересовалась его предложением, даже зашевелилась на стуле. Ждала от него ответа с каким-то беспокойством.

– Не исключаю такую возможность. Решение за тобой.

Огонек в ее глазах погас сразу же, когда она вдруг подумала, что работа не заканчивается одной лишь заявкой. С грустью произнесла:

– Но утвержденную программу надо реализовывать, то есть еще работать, как минимум, два года. Долго ждать.

– Не долго. Ее не утвердят.

– ?

Сергеев откинулся в кресле, посмотрел на собеседницу, сидевшую с удивленным вопросительным лицом, и, как бы наслаждаясь ее озабоченностью, спокойно продолжал:

– Да, да, ее не утвердят. Что ты хотела? Конец февраля. Срок рассмотрения заявок на конкурс заканчивается. Все уже распределено. Семнадцать мест. Все университеты, которым планировалось их раздать, уже давно оформили заявки и подали их на конкурс. Остальные не в счет. Может быть, нашу заявку и рассмотрели бы, да мы ведь опоздали ровно на столько, сколько отдыхал и лечился твой шеф, наш ректор. Я звонил ему тогда в Китай. Он запретил мне предпринимать какие-либо меры до его возвращения из отпуска, опасаясь возможной критики сверху. Он ведь всегда боится принимать ответственные решения, если сомневается в их положительном развитии. Это я, вопреки его запрету, тайно готовил программу. От меня требовали из нашего Агентства в Москве дать ответ на вопрос, будем ли мы работать над программой. Без согласия ректора я не мог дать ответа. После того, как он приехал, я его в тот же день убедил, что тема, над которой мы уже работаем, актуальна, есть определенный задел в ее разработке. Только тогда он согласился со мной, и мы доложили в Москву о своем решении. На другой день собрали ректорат, и работа закрутилась. Но время было упущено. И в этом я не вижу своей вины.

– Тогда зачем эта вся суета?

– Мы все делаем правильно. Заявку надо представить в Минобрнауки в срок. Чтобы к нам не было претензий ни с чьей стороны: ни от наших непосредственных руководителей в Москве, и здесь, в крае, ни со стороны коллектива университета. Я даже думаю, что если мы ее представим в срок, то кто-нибудь из конкурсной комиссии может и просмотреть ее, и дать какое-то заключение.

ЭР03246

– Но ведь, как Вы говорите, она не пройдет.

– Я уже давал ответ на этот вопрос на заседании ученого совета: проекты программы актуальны как для университета, так и для транспорта. Мы все равно будем работать над их реализацией. Они войдут в наш пятилетний план. Денег не дадут. Будем искать спонсоров, инвесторов, тех представителей производства, кто будет заинтересован в нашей программе. Она ведь нацелена и на решение актуальных задач транспортного комплекса региона. – Помолчав, он добавил:

– Но я уверен в том, что мы победим.

– ?

Она снова с недоумением посмотрела на него:

– Что Вы хотите этим сказать?

– Только то, что ты услышала.

– Я Вас не пойму. То не пройдет, то победим. Давайте «колитесь».

– Сейчас, на первом этапе, не пройдет. Но будет второй этап конкурса инновационных образовательных программ. Количество мест и состав университетов в нем будет значительно расширен. Не может быть, чтобы в такой обширной стране с большим количеством вузов, исчисляемым тысячами, было отведено только семнадцать конкурсных мест. Это что, конкурс для университетов Москвы и Петербурга? Вот на втором этапе мы победим. К концу года нам надо не затянуть с представлением нашей, уже готовой, программы. Надо только ее подновить, причесать и, не торопясь, вовремя представить.

– Это Ваша интуиция? Выдаете желаемое за действительное? Или Вы что-то знаете?

– И то, и другое. Есть слухи, причем достоверные, из надежных источников. Да и в победу надо верить. Как говорится, неуверенность – первое поражение.

– Что же будем делать?

– Отдыхать. Я же тебе не зря это только что предложил. Махнем в какой-нибудь санаторий, или дом отдыха.

– И что мы там будем делать?

– Работать.

– Она опять вопросительно посмотрела на него: серьезно он говорит, или шутит. А он, вспомнив слова Григоренко, как надо работать, повторил их ей:

– Работать, отдыхая. Или, отдыхать, работая. – Выждав, чтобы она переварила услышанное, продолжил:

– У тебя есть еще время? Пойдем в кафе напротив, перекусим, и заодно переговорим по одному, на мой взгляд, очень важному для нас вопросу. Ты как раз предложила: на время забыть о нашей инновационной программе и поговорить о чем-нибудь другом.

Этим предложением он заинтриговал ее. Она согласилась, и, ни о чем его не спрашивая, последовала за ним. Они перешли дорогу и вошли в небольшое кафе. Хотя время было обеденное, в кафе было много свободных мест. Они заняли отдельный столик в углу, заказали блинчики и кофе. Он заговорил первым:

ЭР03246

– Может, закажем хорошего вина?

– Нет, мне еще работать.

– У меня есть, на мой взгляд, хорошая идея. Решил посоветоваться. Хочу с тобой поработать еще над одной проблемой. Кстати, ты продолжаешь писать докторскую диссертацию? – неожиданно спросил он.

– Да. Но дела продвигаются медленно. Мало свободного времени.

– Тебе нужны будут публикации?

– Конечно. И не только статьи. Обязательно нужно написать одну или две монографии на тему диссертации.

– Предлагаю одну из них написать совместно.

– Интересно. Какую же? У меня же тема исследования связана с теоретическими проблемами инноваций в области образования.

– Прекрасно. Мы же только что разработали инновационную образовательную программу. Мы же можем ее…

– Там нет моих заслуг, – перебила она его и поправилась: – идей моих в ней нет. – Спасибо, – сказала она официантке, которая принесла заказанные блюда. Потом обратилась уже к Сергееву:

– Приятного аппетита.

– Подожди со своим аппетитом. Хочу предложить написать монографию, в основу которой взять материалы пятого проекта программы, касающиеся интеграции транспортного образования. Это будет моя часть. Она, в основном, уже мной написана, хотя для издания надо еще поработать. Но мои материалы касаются лишь институциональных преобразований в интеграционных процессах.

– Не пойму, в чем же моя роль?

– Ты мне как-то говорила, что процессы интеграции в образовании представляются шире. Причины, вызывающие их, разнообразны. От финансовых, когда наступают периоды нестабильной социально-экономической ситуации, до психолого-педагогических, которые сопровождают процесс обучения во все времена. Как ты считаешь, направленность и характеристики процессов интеграции, факторы, влияющие на их успешность, обсуждаются научно-педагогической общественностью?

– Конечно. Сейчас мне начинает доходить суть Вашего предложения.

– Ну, за понимание, – сказал Сергеев, улыбаясь, подняв кружку с кофе.

Ответив на его призыв выпить, она пригубила кружку с кофе, вдруг преобразилась и начала говорить:

– Вопросы институционального переустройства образовательных субъектов, – перешла она на академический язык, сев, как говорится, на свой конек, – конечно же, не исчерпывают проблему. Здесь, может быть, надо больше внимания уделить проблемам содержательной интеграции и интегративных методов и форм обучения, взаимопроникновение научных исследований и учебного процесса. Ведь само понятие университет происходит от слова «универсальный», что значит всеобщий, разносторонний, всеобъемлющий. Крупный вуз называет-

ЭР03246

ся университетом уже потому, что в нем интегрирована подготовка специалистов по самому широкому спектру фундаментальных и прикладных наук, специальностей различных отраслей материального производства и культуры.

– Я не претендую на новизну в нашей программе предложений в области институциональных преобразований и взаимопроникновения научных исследований в учебный процесс. Проблема интеграции в транспортном образовании, рассматриваемая в пятом проекте, по сути своей, скорее всего, являет собой развитие опыта профессионального образования, имеющегося во многих крупных отечественных и зарубежных университетах, и наложение этого опыта на транспортное образование Дальнего Востока.

– Я понимаю, – сказала она и продолжила свой монолог. – Основой университетского технического образования являются его гуманитаризация и фундаментализация через процессы интеграции гуманитарного, естественнонаучного и технического знания, через усиление междисциплинарных связей, обоснованно созданной системы интегрированных курсов. Надо показать, что интегрированные курсы позволяют студентам системно видеть инженерную профессию, формировать в своем сознании единую картину мира и человека, формировать системное профессиональное мышление.

– Все, что ты говоришь, верно. Есть и другие научные основы интеграции транспортного и всякого другого образования. Это – инновационные процессы. Поэтому я вижу связь планируемой нашей монографии с содержанием твоей диссертации. Предлагаю: ты напишешь теоретическую часть о формах и механизмах интеграции как инноваций в образовании, о теории и практике управления интеграционными процессами; я – об институциональных преобразованиях в интеграционных процессах и развитии корпоративных отношений в транспортном образовании. Вместе напишем главу об управлении инновационным развитием транспортного образования на Дальнем Востоке. Как мое предложение? Одобряешь?

– В принципе – одобряю. В деталях – надо подумать.

– Конечно, нам надо еще посоветоваться по плану монографии. Я прошу подготовить приемлемый для тебя план. Хорошо было бы, если бы твои теоретические положения предшествовали практическим предложениям.

– Вот закончим оформление заявки, отправим в Москву посыльного, и я займусь новым Вашим поручением, – она многозначительно посмотрела на Сергеева, который уже заканчивал трапезу.

– Давай поработаем каждый над своей частью, а затем в обособленной обстановке, например, на отдыхе, вместе постараемся завершить работу.

– Теперь я поняла, зачем Вам понадобился санаторий.

– А ты думала, что для интимных встреч? Я же сказал: отдыхая, работать.

– Конечно интригующее предложение. А Вы ко мне не будите там приставать?

– Если не будешь давать повода – обещаю.

– Кто же меня отпустит? Надо в соавторы монографии взять моего шефа. К тому же облегчится процесс ее издания в типографии университета.

ЭР03246

– Надо подумать. Я бы не хотел, чтобы наше совместное пребывание в местах отдыха было достоянием общественности. По привлечению ректора в соавторы я, в принципе, не против.

Они разошлись. Она пошла в свою дирекцию, он – в спортивный корпус. Там проводились соревнования по минифутболу, посвященные дню памяти бывшего ректора вуза профессора Дмитренко. Сергеев должен был открыть соревнование. Заодно он хотел провести небольшое рабочее совещание с руководством кафедры и спортивного клуба.

После расставания с собеседницей, по пути на спортивную кафедру, его не покидали думы об интеграции. Проходя мимо главного учебного корпуса по противоположному от дороги тротуару, он посмотрел на его величественное здание, с большими колоннами, подумал: «Университет будущего. Вот какой ты снаружи. А чем будешь наполнен внутри?»

Роль университетов в создании нового качества образования продолжает обсуждаться в связи с реформой российского образования и так называемым информационным взрывом: знание замещается информацией, а культура усвоения – культурой поиска. В средствах информации многие ученые пишут, что модель образования для экономики, основанной на знаниях, будет отличаться от прежней модели, главным образом, необходимостью получения образования в течение всей жизни. Ключевым фактором в системе непрерывного образования станет самостоятельная работа обучающихся, их доступ к учебным ресурсам и технологиям самообразования. Но сейчас недостаточно информации о том, что особую значимость приобретут интегрированные программы обучения, междисциплинарность, корпоративные схемы управления образовательным процессом. Написание и издание книги будет своеобразным дополнением в пробелы информации по означенным проблемам. Интеграция науки, образования и производства станет основой, стержнем в создании и реализации инновационных продуктов и технологий. Должны расшириться права университетов в хозяйственной деятельности, утвердиться их автономия.

«Стало быть, стратегия интеграции, – думал он, – должна быть направлена на формирование распределенного на всю территорию Дальнего Востока мультикультурного научно-образовательного учреждения – транспортного университетского комплекса. На этом образовательном пространстве студенты должны готовиться к реалиям взаимозависимого мира. Здесь должны создаваться трудовые ресурсы, конкурентоспособные на отечественном и международном рынке. Здесь должно формироваться мировоззрение, расширяющее понимание собственной и иных культур, религий, политических систем. В этом университете будущего студенты должны получать навыки, необходимые для обоснованных и взвешенных суждений по проблемам современного мира. Они должны получить универсальное образование, чтобы потом обладать мобильностью в масштабах всей транспортной системы страны.

ЭР03246

И еще. Велики затраты интеллектуального труда и потери времени в университете на производство невостребованных знаний. Имеет место так называемая профессиональная образовательная инерция. Пришел человек на предприятие, а профессиональные знания, полученные в вузе, уже устарели. Ему нужно уже переучиваться. Поэтому профессиональное образование нужно совместить с практикой, производством, чтобы сократить до нуля время инерции между получением знания, приобретением навыков и производственной практикой. Профессиональное образование должно быть практико-ориентированным. Добиться этого можно лишь путем интеграционных процессов в транспортном образовании».

Думая о том, какими должны выходить из университета специалисты, Сергеев все больше утверждался в мысли о том, что решение написать книгу по интеграционным процессам в транспортном образовании было правильным.

«Надо, – считал он, – обязательно сказать в книге о том, что государственную значимость имеет и проблема восточных рубежей России. Разобщение населения на огромной территории приводит к нарушению целостности российской культуры и представляет угрозу для российской государственности. Значительная удаленность молодежи от центров науки, культуры и искусства существенно ограничивает возможность населения этого региона в реализации своих прав на образование и затрудняет формирование трудовых ресурсов с необходимой для инновационного развития территорий квалификацией. Недостаточно развитая инфраструктура профессионального образования на Дальнем Востоке является одной из причин оттока трудоспособного населения, ограничивает развитие региона и его интеграцию с зарубежными странами, затрудняет развитие единого образовательного пространства России. Ключ к решению этих задач – развитие транспортной отрасли, транспортного образования как основы развития экономики и социальной сферы стратегического региона России».

Сергеев знал и то, что в числе тем, обсуждаемых в последние годы – принцип образовательного партнерства через создание учебно-научно-производственных объединений (консорциумов, союзов, кластеров, конгломератов и др.). Но ведь его можно представить как интегрирующий принцип в управлении инновационными процессами в системе профессионального образования. Не последнюю роль в системе мер, связанных с реформой образования, могло бы сыграть привлечение к управлению общественности. Здесь тоже можно найти инновационные подходы в процессах интеграции. Государственно-общественный характер управления можно считать как передачу части управленческих полномочий партнерам в совместном (интегративном) управлении образованием (попечительские, наблюдательные советы). Например, такое управление может осуществляться при реализации модели инвестиционного развития образовательного учреждения на базе интеграции методов государственного и частного инвестирования в образовательные услуги. В монографии можно было бы осветить и имеющийся опыт интеграции высшего профессионального образования, как в нашей стране, так и зарубежный опыт.

ДВГГУ

ЭР03246

Многие крупные вузы страны получили статус технических университетов. В этой связи активизировались исследования по разработке концепции университетского технического образования. В них подтверждается, что в основе университетского технического образования лежит гуманитаризация и фундаментальность. Интегрированные курсы гуманитарного и естественнонаучного знания с техническим через усиление междисциплинарных связей позволят студентам системно увидеть инженерную профессию, сформировать в своем сознании единую картину мира и человека, системное профессиональное мышление.

«Да, книгу писать надо, – окончательно решил Сергеев, – интеграция нужна здесь, на Дальнем Востоке. Распространение разнообразных форм интеграции университетского знания, активизация взаимодействия в образовательной, творческой и спортивной деятельности, в подготовке кадров высшей квалификации являются для системы образования на территории Дальневосточного Федерального округа еще более актуальными вследствие особого стратегического расположения региона. Более того, развитию Дальнего Востока могут способствовать только инновации и инвестиции. Природные ресурсы надо осваивать, а достаточными по количеству и качеству трудовыми ресурсами Дальний Восток не располагает».

***

Как и планировалось, работа над текстом инновационной образовательной программы была закончена. Заявка на участие в конкурсе и сама программа были отпечатаны в типографии университета. Сергеев бегло просмотрел ее в переплетенном варианте, и еще пахнущую типографской краской брошюру понес к ректору на подпись. В кабинете ректора уже сидела Беломестных. Они просматривали второй экземпляр.

Григоренко вопросительно посмотрел на вошедшего Сергеева и спросил:

– Ну, как, можно подписывать?

– Можно. Я внимательно прочитал окончательный вариант в сети, подготовленный для печати. Крамолы не нашел. «Понюхал» и типографский экземпляр.

Григоренко, приняв от Сергеева вторую брошюру и, сравнив ее по весу с первой, произнес:

– Оба экземпляра имеют одинаковую силу? Ну, что ж, буду подписывать.

Он потянулся за ручкой. Сергеев, не садясь, сказал:

– Процесс займет много времени. Подписать нужно каждую страницу, и не один экземпляр. Я отлучусь на полтора часа. Дела.

– Между делами организуй, пожалуйста, чего-нибудь перекусить. Веру (секретаря) я отпустил.

– Хорошо. – Немного помолчав перед уходом, Сергеев добавил:

– Хотел бы отдельно поблагодарить Катю, – он назвал Беломестных по имени, – за творческий подход, оперативность в работе и прилежание. Мы с тобой поставили ее в трудное положение. И она справилась. Работая над оформлением программы, она не считалась со временем, с ее личным временем, и, будь моя воля, я бы объявил ей благодарность.

ДВГНБ

ЭР03246

Сергеев посмотрел на нее. Она, недолго думая, ответила на его предложение:

– Какой Вы щедрый сегодня. Спасибо. Но, к сожалению, Вашу благодарность на хлеб не намажешь.

– Я бы дал ей отпуск, – обратился Сергеев к ректору, – будь она в моем штате. Внеочередной. Недельки на две-три, – он посмотрел на нее, – его-то можно будет намазать?

– А я что без нее буду делать? – Григоренко повернулся к Екатерине Юрьевне и спросил:

– Когда там у нас намечается очередной совет ректоров?

– Еще не скоро.

– Подумаем. Пусть напишет заявление. – И не отказал, и не дал согласия, но вселил надежду.

Она взглядом поблагодарила Сергеева. Он вышел.

Войдя в приемную своего кабинета, Сергеев попросил Марину пригласить своего водителя.

– Вы собираетесь куда-нибудь еще ехать? Конец рабочего дня, а у Вас еще ворох бумаг на подпись. Подпишите хоть финансовые. Главбух звонила, завтра утром ей надо ехать в банк.

– Водитель пусть войдет. Я дам ему поручение. А ты поможешь мне с документами.

Сергеев вошел в свой кабинет, написал на бумажке перечень продуктов, которые надо было закупить по поручению Григоренко. Потом сел за длинный стол с торца и начал просматривать документы в папке «На подпись». Вошел водитель.

– Вот тебе список и деньги. Исполни и твой рабочий день закончится.

Марина внесла кипу бухгалтерских документов и села с ними за стол, перпендикулярно к Сергееву.

Прошел час этой рутинной работы. Сергеев всегда сердился, подписывая финансовые документы, теряя время, как ему казалось, на ненужное бумаготворчество. Большой штат бухгалтерии плодил бумаги, многие из которых можно было бы упразднить при внедрении электронного документооборота. Например, с банком с недавних пор начала внедряться электронная связь. Заработная плата начислялась и переводилась в банк на электронные карты, по которым работники могли получать зарплату через банковские терминалы. Удобно и выгодно. Но если раньше платежные ведомости подписывались к оплате в одном экземпляре, то теперь в двух: один направлялся в банк, другой оставался в бухгалтерии. Как бы для дублирования и контроля. В США, в университете штата Аляска Сергеев был в бухгалтерии. Через их платежную систему он получал вознаграждение за разработку совместной образовательной программы по гранту Сената США. Он был удивлен малым числом работников бухгалтерии. Ему показалось, что их штат в несколько раз, пожалуй, на порядок, был меньше, хотя численность обучающихся была такой же, как в его университете.

ДВГНБ

ЭР03246

Затрачены были большие средства на оборудование автоматизированных рабочих мест работников бухгалтерии, а должной отдачи нет.

– Вот и все, – прервала его мысли Марина, – Вы мое задание выполнили. – Она взяла у него последний документ и вложила его в папку с названием «Бухгалтерия».

Вошел водитель со свертком.

– Можно?... Я Ваше задание выполнил. – Он положил сверток на стол.

– Что это? – спросила его Марина.

– Продукты.

– Вы еще остаетесь надолго? – обратилась она к Сергееву.

– Нет. Это – домой, – и обратился к водителю:

– Ты свободен. Нет, погоди. Ты поступаешь в распоряжение нашей повелительницы. Подвези ее домой, или туда, куда она тебе прикажет.

– «Повелительницы», – с сарказмом произнес водитель. При выходе из кабинета обратился уже к ней:

– Я жду тебя в машине.

Она вышла следом, чтобы отнести бумаги главбуху. Через некоторое время, уже в пальто, вошла попрощаться.

– Мне кажется, что Вы сегодня хотите, как можно скорее избавиться от меня. У Вас намечается встреча?

– Уже семь часов. Я тебя должен был отпустить два часа назад. А встреча у меня будет с ректором, вот как только подпишу оставшиеся бумаги.

– Тогда до свидания, – улыбнувшись, сказала она.

При выходе из приемной она столкнулась с Беломестных. Та громко, видимо нарочито, сказала:

– Иван Андреевич, Вас ждет ректор.

«Как некстати эта их встреча, – подумал Сергеев, – а тот мог бы позвонить и по прямой связи».

– Иду, – так же громко ответил он и поднялся из-за стола.

Марина, пропустив в приемную Катю, в сердцах захлопнула дверь. Она ревновала его к этой женщине.

– Что это она? – спросила Катя, обернувшись.

– Сердится, наверное, за то, что задержал на работе. Не обращай внимание.

Потом спросил:

– Уже подписал, что ли?

– Заканчивает. Не торопитесь. Позовет. – Сама села за приставной столик.

– Так ты же сказала, что ждет.

– Подождет. А Вам спасибо за просьбу об отпуске. Хорошо, что это прозвучало из Ваших уст. Я не знала, как самой попросить его об этом. Он бы кучу нашел причин, чтобы отказать... Хочу Вас предупредить, что он знает о нашем предложении взять его в соавторы нашей книги. Я ему об этом сказала.

ДВГНБ

ЭР03246

– Как он решил? Что ответил?

– Сказал: нужно посоветоваться с Вами. Так что будьте готовы к беседе на эту тему.

В это время по внутренней связи ректор позвал к себе. Сергеев прихватил сверток с закуской, и они вместе покинули кабинет.

– Ну что, я подписал вашу программу. Полтора часа мучился. С вас – закуска, с меня за вашу работу – коньяк. Прошу в залу, – он показал на дверь в заднюю комнату. На приставном столике возле кресел стояла бутылка «Хеннеси», минеральная вода, три стакана и три рюмки.

– У меня закуска-то под водку, – сказал Сергеев и передал пакет Беломестных, – накрывай.

Пока Катя хлопотала у стола, а Григоренко пошел в туалет, Сергеев просматривал, листая, программу. Остановившись на страницах, где формулируются задачи, реализуемые в рамках пятого проекта инновационной образовательной программы, там, где ставятся вопросы интеграционных процессов в транспортном образовании, он подумал:

«Настолько ли они новы, по сути? Являются ли они инновационными? Интеграция образования, науки и производства в вузах транспорта имеет глубокие корни».

К примеру, еще более тридцати лет назад, в 1974 г. начало действовать учебно-научно-производственное объединение (УНПО) «институт (ныне университет) – Дальневосточная железная дорога». В рамках УНПО по целевым договорам с дорогой подготовлено около десяти тысяч инженеров, прошли повышение квалификации и переподготовку почти 40 тысяч руководящих работников и специалистов, выполнен объём научных исследований на сумму, превышающую один миллиард рублей. Впервые на сети железных дорог внедрены совместные инновационные разработки по маршрутизации железнодорожных перевозок, разработаны кибернетические системы составления планов формирования поездов, графиков движения, логистических основ взаимодействия морского и железнодорожного транспорта. Результатом интеграции стала разработка, выполненная по полному инновационному циклу от идеи до серийного производства, связанная с автоматизацией путевых работ. Были созданы высокопроизводительные путевые машины по сборке и разборке рельсовых звеньев железнодорожного пути, не имеющие на тот период аналогов в мире.

В 1975 г. началось сотрудничество со строителями Байкало-Амурской магистрали. В результате интеграции вуза и строительных организаций БАМ осуществлялась подготовка и переподготовка специалистов – транспортных строителей, выполнялись совместные научные исследования в области проблем строительства объектов транспорта в особых (порой экстремальных) климатических условиях севера и востока России. В 1992 г. образовательные учреждения транспорта на Дальнем Востоке (техникумы, железнодорожные школы, профтехучилища) были интегрированы вокруг института (а затем университета) в

ЭР03246

Ассоциацию учебных заведений, на основе которой решением Правительства Российской федерации в настоящее время формируется университетский комплекс. Налицо – примеры интеграции образования, науки и производства, а также интеграции учебных заведений транспорта.

Вернулся Григоренко.

– А теперь у меня к вам, друзья, серьезный разговор. Затеяли мы с вами, как мне кажется, авантюрное дело. Такую заварили кашу, что не представляю, как будем расхлебывать. Подписывал я сегодня листки программы, а у самого мороз по коже: какую беру на себя ответственность! Есть ли в ней новизна? В чем ее инновационность?

Сергеев и Катя переглянулись. Опять у ректора возникли сомнения в актуальности инновационной образовательной программы. Какое-то чувство страха появилось у него, когда он расписывался в ней, и своими подписями на каждой странице как бы брал ответственность за их содержание. За все годы совместной работы с ним Сергеев неоднократно был свидетелем такого его поведения. Но если дело решалось позитивно (почти всегда так и было), он с удовлетворением принимал поздравления за полученные результаты и никогда не отказывался от причитающихся наград. При подписании приказов, распоряжений, или отдаче каких либо важных поручений, он часто, причем публично, обращался к исполнителям со словами, сказанными как бы в шутку: «если не выполните, будете отвечать по всей строгости, а выполните – заслуга ректора». И в этой его шутке была не доля правды, а вся правда. Сергеев, зная его характер, попытался успокоить:

– То, в чем ты сомневаешься, ответственность берем мы, разработчики, программы. Твоя подпись – чистая формальность.

– Э-э, не скажи. Там, наверху, – он показал пальцем в потолок, – не знают разработчиков. Зато знают ректора.

– Зачем сейчас этот разговор? – уже начал нервничать Сергеев, – программа принята ученым советом. Причем, после того, как с ней большинство работников, в том числе членов ученого совета ознакомились и не нашли в ней крамолы. Ты вспомни выступления на заседании совета работников университета и представителей производства. Мы получили полтора десятка отзывов и писем поддержки, в том числе от академика Сергиенко, вице-губернатора Левинталя, начальников железных дорог, руководителя Федерального Агентства Минтранса России Романова, генерала…

– Можешь не продолжать. Все они подписали тобой сочиненные, как говорят студенты, «дубовики», или «рыбу».

– Не все. Да это и не имеет значения. К чему ты завел этот разговор сейчас, когда программу надо уже везти в Москву?

– Я тебе и раньше высказывал сомнения. Ну, да ладно. Чтобы мне успокоиться, и утвердиться в вашем мнении, объясните мне, пожалуйста, популярно, почему наша программа называется инновационной?

– Я думаю, популярно тебе может объяснить теоретик в области образовательных инноваций.

ЭР03246

– Кто же это?

– Руководитель дирекции инновационной образовательной программы университета. – Сергеев обратил взгляд на Катю. «Сумеет ли она ответить на вопрос Григоренко, или откажется?

– Ну-ка, ну-ка, послушаем, – Григоренко повернулся к Кате, – так какая наша конкурсная программа?

– Инновационная, – спокойно, глядя прямо ему в глаза, ответила она, – Вам, конечно, мое мнение не является авторитетным. Сошлюсь на великого австрийского по происхождению, американского экономиста Йозефа Шумпетера, который впервые ввел в экономическую науку термин «инновации». Это, прежде всего, появление чего-то нового, неизвестного ранее.

– Ну, и какое это отношение имеет к нашей инновационной, как вы ее назвали, программе?

– Самое прямое. Шумпетер считает, что инновация, должна удовлетворять хотя бы одному из пяти принципов, как то: создание нового продукта, или нового качества товара; создание нового метода производства, еще не испытанного в данной отрасли; открытие нового рынка в отрасли, независимо от того существовал ли он где либо ранее; создание нового источника факторов производства в данной отрасли, независимо от того, существовал ли этот источник ранее; создание новой организации в отрасли, например, в результате институциональных преобразований. Так вот, вся наша инновационная образовательная программа, все ее проекты и мероприятия соответствуют этим принципам. Возьмем, к примеру, предложения Ивана Андреевича по интеграции транспортного образования на Дальнем Востоке России. Есть где-либо подобные примеры интеграции? Есть. Но на Дальнем Востоке, и можно сказать, в целом в транспортной отрасли таких примеров нет. Следовательно, предложения нашей программы по институциональным преобразованиям являются инновационными. Я уже не говорю о других проектах нашей программы.

– Хорошо, убедила. Надо почитать этого, как ты его назвала?

– Шумпетер.

– В каких источниках можно его почитать?

– Проще и быстрее всего – в интернете.

– Попрошу Веру, чтоб нашла.

– Я прямо сейчас установлю на вашем компьютере два ярлыка «Инновации» и «Шумпетер». Завтра придете на работу, включите компьютер, откроется «Рабочий стол» и, пожалуйста, читайте.

Она вышла в его кабинет.

– Пока ее нет, давай еще по одной. – Он взял бутылку «Хеннесси» и налил в рюмки коньяк.

Выпили. Закусили, молча. Как только вошла Катя, Григоренко заговорил:

– Вы с Иваном Андреевичем решили написать монографию по интеграции транспортного образования и приглашаете меня в соавторы? – он посмотрел на Сергеева, ожидая от него ответ.

ЭР03246

– Пока не решили, – ответил Сергеев, – только предполагаем. Хотим посоветоваться с тобой. Я думаю, надо написать. Дело новое, а главное, нужное и полезное для укрепления транспортного образования, сохранения и приумножения его лучших традиций. Ты ведь знаешь: грядет укрупнение высших учебных заведений. Оптимизация высшего образования предполагает создание так называемых точек роста, то есть крупных университетов федерального значения. Есть опасность, что в результате укрупнения вузов, подведомственных министерству образования и науки, в них могут раствориться транспортные учебные заведения. А ты ведь знаешь, что в России инженерное образование начиналось с института Корпуса инженеров путей сообщения, двести лет назад. Интегрированные транспортные учебные заведения трудно будет поглотить в результате непродуманных реформ.

– А я-то тут причем? Какова моя роль, я имею в виду свое соавторство в вашей книге?

– Самая прямая и очень важная.

Катя удивленно посмотрела на Сергеева, видимо, думая, чем же он может аргументировать только что выраженную им мысль. Сергеев продолжал:

– Я могу назвать два обстоятельства. Во-первых, у тебя большой вес. В переносном, конечно смысле. Ты – председатель совета ректоров вузов региона, член совета Союза ректоров России. Твое слово весомо в вузовской среде. С тобой считаются в министерствах транспорта, образования и науки. Во-вторых, советами ректоров вузов края и Дальневосточного федерального округа, где ты являешься председателем, были инициированы интеграционные процессы по многим направлениям.

– Например? Что-то не припомню.

Такому обороту аргументации соавторства Григоренко в написании монографии Катя явно обрадовалась. Видимо, она мучилась мыслью о том, как доказать причастность ее шефа к теме книги. Неожиданно для нее Сергеев снял напряженность. Теперь уже она готова была вступить в разговор.

– Ну как же? Мы не раз на советах рассматривали такие вопросы, как активизация взаимодействия вузовской науки и академической; обеспечение единства обучения и воспитания; укрепление взаимодействия высшей школы с органами законодательной, исполнительной власти и предприятиями всех форм собственности, – как из пулемета быстро проговорила она.

– Это еще ничего не доказывает, – вставил Григоренко. Ему нужны были доказательства.

– Вы же знаете, нашим Советом ректоров и при его участии были созданы своего рода органы корпоративного управления образованием, наукой и инновациями, в том числе Межведомственная комиссия по образованию и науке при Полномочном представителе Президента Российской Федерации в Дальневосточном федеральном округе. Были реализованы перспективные, причем тоже инновационные, формы взаимодействия образовательных учреждений со всеми

ЭР03246

заинтересованными организациями и общественными силами – центральными и местными органами власти и управления, предприятиями экономики и учреждениями социальной сферы, представителями родительской общественности, деловых и иных общественных кругов.

Она передохнула, собираясь с мыслями, потом продолжила:

– Совет ректоров, координирует работу учебных заведений, интегрируя интеллектуальные и организационные ресурсы. Он обладает тем необходимым потенциалом, чтобы выступать в качестве полноценного партнера интеграционных процессов в высшем образовании. Совет вносит заметный вклад в решение крупных задач подготовки кадров, выполнения научных исследований, развития социально-культурной инфраструктуры дальневосточного региона. Вы же должны помнить, какую роль сыграл наш совет, например, при подготовке соглашения о взаимодействии и сотрудничестве в области реализации государственной инновационной политики на территории Дальневосточного федерального округа? Я говорю о соглашении между Федеральным агентством по науке и инновациям, Федеральным агентством по образованию, Дальневосточным отделением Российской академии наук, Советом ректоров Дальневосточного федерального округа при содействии Аппарата Полномочного представителя Президента Российской Федерации.

Она была права. При содействии совета ректоров в вузах Дальневосточного региона интеграционные процессы имели место. Например, Дальневосточный государственный университет создал университетский образовательный округ, взяв тем самым курс на формирование образовательный среды, охватывающей отдельные образовательные учреждения Приморского края с программами различных уровней. Через пять лет в университете была разработана инновационная образовательная программа «Научно-образовательный ресурсный центр технологий повышения качества жизни на Российском Дальнем Востоке».

На базе Дальневосточного государственного технического университета была создана «Тихоокеанская ассоциация: учебно-научно-инновационный комплекс». Цель – совместная подготовка кадров при объединении учебных заведений общего и профессионального среднего образования, представителей работодателей. Некоммерческое партнерство более трехсот самостоятельных субъектов в рамках университетского инновационного комплекса позволило раскрыть собственный коммерческий потенциал подразделений, что необходимо было для инновационной деятельности. Подобная модель, основанная на многопрофильности базовой организации, ускорила коммерциализацию прикладной науки и образования, поскольку предполагала повышение экономической самостоятельности подразделений, персональной ответственности ученых и преподавателей университета. Это был шаг университета к статусу инновационного вуза. В настоящее время он работает над инновационной образовательной программой «Развитие Дальневосточного образовательного научно-технологического центра для формирования инновационного терминала России в Азиатско-Тихоокеанском регионе». Это тоже пример интегра-

ДВГНБ

ЭР03246

ции университета с производством в областях, связанных с развитием горнопромышленных, энергосберегающих, кораблестроительных, нанотехнологий.

Во Владивостокском государственном университете экономики и сервиса выполнен анализ институциональных преобразований в российских и зарубежных вузах и показана значимость интеграции на пути к инновационному университету. Предложен свой взгляд на модель «регионального предпринимательского университета»: обобщены предпосылки преобразования вуза в предпринимательскую организацию, разработан трансформационный план преобразования учреждений высшего профессионального образования через интеграцию в региональные предпринимательские университеты. Вузом поставлена задача по развитию предпринимательского мышления у студентов, что нашло отражение в его миссии. Чтобы в процессе обучения они имели возможность получать основы ведения бизнеса, обучаясь по любой специальности, и участвовать в бизнес–проектах.

Примеры интеграционных процессов в высшем профессиональном образовании можно найти и в других субъектах Дальневосточного федерального округа. Это – Нижнеамурское университетское образовательное объединение, созданное на ассоциативных началах вокруг Комсомольского-на-Амуре государственного технического университета; инновационно-технологический центр Камчатского педуниверситета и академической науки области; технопарки Амурского и Якутского госуниверситетов.

Интеграционные процессы в системе высшего образования не проходили мимо советов ректоров. Они часто были предметом обсуждения на их заседаниях. Так что Григоренко, как председатель совета ректоров, был непосредственно причастен к их разработке и реализации.

Екатерина Юрьевна убедительно продолжила и развила обоснованность предложения о соавторстве Григоренко в написании монографии. И помог в этом ей Сергеев. Теперь и Григоренко, кажется, удостоверился в своей незаменимой роли в тех инновационных процессах, которые происходили в подведомственной совету ректоров высшей школе региона. Поэтому он, тяжело вздохнув, как будто бы перед подъемом непосильной ноши, сказал:

– Хорошо. Я согласен быть соавтором вашей книги. Но писать ничего не буду. У меня на это нет времени.

– А Вам ничего и не надо писать, – ответила Катя, – мы сошлемся на Ваши статьи, выступления по этой проблеме, кое-что вставим в текст там, где это будет нужно.

Разговор на эту тему закончился. Цель была достигнута. Издательство университета, наверняка, будет считаться с таким весом авторов, как Григоренко и Сергеев, без задержки напечатает монографию. Остается «немногое» – только написать ее.

Вечерняя трапеза завершилась на хорошей ноте. Программа подписана, можно ее везти в Москву. Соглашение об авторстве и написании книги достигнуто. Катя хлопотала за уборкой стола и мытьем посуды. Григоренко листал программу, кото-

ЭР03246

рую только что подписал. Его интересовали отзывы и письма поддержки, которые он не читал, как и саму программу. Сергеева не покидали мысли об интеграции.

Анализ известных примеров университетской интеграции профессионального образования, – думал он, – показывает, что она, зачастую, строилась на принципах структурного, так называемого институционального, объединения ряда учебных заведений, или их подразделений, имеющих значительные объемы одинакового содержания в образовательных программах различных направлений подготовки и специальностей.

В практике существуют образовательные комплексы с вертикально-интегрированной структурой и линейно-функциональной схемой управления, или горизонтально-интегрированной структурой и, как правило, дивизионально-корпоративной структурой управления. В состав таких комплексов входят институты, факультеты, колледжи, имеющие законченный цикл обучения. К ним присоединяются, как правило, на ассоциативной основе, научно-исследовательские, проектные, опытно-конструкторские подразделения, опытные производства, предприятия, фирмы.

Есть примеры, когда в состав университетского комплекса включаются образовательные учреждения послевузовского и дополнительного профессионального образования, среднего общего и специального, а также начального профессионального образования,

При горизонтальной интеграции имеет место более широкая автономия образовательных учреждений, входящих в составы университетских комплексов. Такие структуры больше напоминают образовательные корпорации, консорциумы, во главе которых стоят советы (попечительские, учредительные, корпоративные, наблюдательные),определяющие общую политику и основные направления деятельности субъектов интеграции.

Методические и содержательные аспекты интеграционных процессов в образовании являются объектом внимания практически во всех отечественных университетах. Практика интеграционных процессов предполагает, в свою очередь, внесение изменений в управление образовательным и воспитательным процессами. В каждом университете функционируют институты (факультеты), осуществляющие подготовку специалистов по широкому спектру специальностей естественнонаучных, социально-гуманитарных, экономико-управленческих, инженерно-технических и технологических направлений. И это в какой-то степени оправдано: эффективно используется научно-педагогический потенциал и материальная база кафедр, реализующих образовательные программы одинакового содержания в различных направлениях подготовки специалистов.

Думы об интеграции транспортного образования и решимости написать книгу на эту тему не покидали его и тогда, когда он вернулся с работы домой. Надо не упустить время. В процессе происходящей в стране интеграции транспортных отраслей производства не должно быть забыто транспортное образование. Здесь будет иметь место единый процесс интеграции: и транспорта и транспортного образования. Здесь может родиться еще одна инновационная

ДВГНБ

ЭР03246

образовательная программа. «В процессе работы над книгой, – подумал Сергеев, – надо будет параллельно подготовить план и содержание такой программы. Она наверняка может стать конкурсной программой в рамках Президентского национального проекта «Образование». Предпосылки и весомы, и актуальны».

Действительно, в «Транспортной стратегии Российской Федерации» задача по преодолению узкоотраслевого подхода к планированию и развитию транспортной инфраструктуры названа одной из важнейших. В связи с этим, Министерство транспорта РФ приступило к комплексной и многопрофильной интеграции транспортных отраслей. Это позволит создать в России единый транспортный комплекс, достигнуть желаемых результатов в интеграции страны в мировую транспортную систему, в мировое экономическое сообщество.

Совсем недавно Коллегия Министерства транспорта России, рассмотревшая вопрос о совершенствовании подготовки специалистов для транспортного комплекса в условиях реформирования экономики Российской Федерации, определила основные мероприятия, направленные на обеспечение эффективности и устойчивости работы образовательных учреждений транспортной отрасли. Коллегия предложила повышать конкурентоспособность транспортных университетов путем дальнейшей интеграции с отраслью и достижения полного соответствия российской системы транспортного образования высоким мировым стандартам. Первым шагом в этом направлении было принято решение о необходимости вертикальной интеграции транспортных вузов и техникумов.

В министерстве посчитали, и это правильно, что интеграция транспортных отраслей и транспортных учебных заведений – это единый процесс**,** во многом обеспечивающий успешную реализацию транспортной стратегии России. Такую позицию Минтранса Сергеев одобрял всей душой.

Ведь в чем заключается главная задача транспортного образования? Готовить специалистов, способных реализовать политику государства в области транспорта на практике. Утвержденные крупные инвестиционные проекты развития транспортных сетей, транспортной инфраструктуры, формирования международных транспортных коридоров, в том числе на территории Дальневосточного федерального округа, должны основываться на кадровом и научном сопровождении. Транспортная логистика требует четкого взаимодействия различных видов транспорта в едином интегрированном транспортном конвейере. Это своего рода глобализация в области перемещения грузов и пассажиров. Поэтому основополагающим принципом стратегии транспортных университетов будет кадровое и научное сопровождение транспортных инвестиционных проектов с учетом глобализации, с учетом создания и эксплуатации интегрированного транспортного конвейера.

«Кстати, – подумал Сергеев, – это еще одна тема инновационной образовательной программы. Надо не забыть. Как-то так получается, многие вузы вынуждены из пальца высасывать темы инновационных исследований, а у нас они автоматически вытекают одна из другой».

ДВГТУ

ЭР03246

Основным критерием, определяющим эффективность формирования кадрового потенциала отрасли, является качество подготовки квалифицированных специалистов. Значит, будут востребованы инновации в образовании, направленные на повышение качества, соединяющего в неразрывное целое высокий профессионализм и глубокую духовно– нравственную культуру будущего специалиста.

Вот проявляется еще одна тема исследования: воспитание нравственных ценностей в транспортном образовании. Транспорт – это особая отрасль. И воспитание молодого специалиста должно быть не рядовым.

Что еще? Да! Главный вопрос: кто учит и воспитывает? Еще одна тема: подготовка научно-педагогических кадров для транспортной отрасли… Ну, пожалуй, и хватит на свой век. Пять готовых сформулированных тем. По одной из них уже составлена программа. На очереди – остальные. Надо только не отрываться от проблем, связанных с развитием транспортной составляющей в развитии Дальневосточного региона.

Сергеев попытался сформулировать их названия.

«Воспроизводство и развитие кадрового потенциала транспортной отрасли в Дальневосточном Федеральном округе в условиях глобализации транспортных процессов».

«Воспитание нравственных ценностей в высшей транспортной школе Дальнего Востока».

«Институциональные преобразования в транспортном образовании Дальнего Востока». А можно и прямо назвать: «Интеграция транспортного образования в дальневосточном регионе».

«Механизмы эффективного воспроизводства и развития научно-педагогических кадров в инновационных процессах сферы науки, образования и высоких технологий в условиях Дальнего Востока России».

«Все темы актуальные и инновационные. Но, пожалуй, надо уже остановиться, – решил он, – всему свое время. Сейчас надо сделать очередной шаг – шаг к интеграции».

Думы Сергеева снова обратились к актуальности задачи интеграции транспортного образования.

Вот и министр транспорта Российской Федерации, выступая на совещании руководителей транспортных отраслей Дальневосточного Федерального округа, которое состоялось в университете, так же подчеркнул важность интеграции транспортных вузов, научных организаций и транспортных предприятий в подготовке специалистов. Более того, И.Е. Левитин предложил это сделать на базе транспортного университета в Хабаровске, на базе ДВГУПС.

Ценность интеграционных процессов понимается и поддерживается многими руководителями транспортного образования. На совещании ректоров транспортных вузов говорилось, что какие бы амбициозные задачи ни ставились в Федеральных целевых программах по развитию транспорта, решение их возможно только на основе тесной связи науки, образования и производства. За счет созда-

ДВГНБ

ЭР03246

ния университетских комплексов в лучшей степени может быть обеспечена преемственность подготовки кадров на всех этапах цепочки обучения: школа – техникум – вуз – послевузовское образование – подготовка научных кадров.

Сергеев попробовал сформулировать факторы, диктующие необходимость интеграции транспортного образования. Чем они характерны? Например:

– пространственным и функциональным единством транспортной системы страны;

– глобализацией транспортных процессов, требующей сближения и унификации учебных планов и программ по основным транспортным специальностям, связанным с технологией перевозочного процесса, транспортной экономикой и логистикой;

– включением всех транспортных вузов в состав Министерства транспорта России;

– наличием значительных объемов одинакового содержания в образовательных программах различных транспортных специальностей;

– наиболее эффективным использованием кадрового потенциала транспортных вузов и их учебно-материальной базы;

– приближением образования к месту жительства и будущей работы специалиста;

– развитием и укреплением творческого сотрудничества между транспортными вузами, концентрацией их научного потенциала для решения важнейших проблем инновационного развития транспорта, научно-технического прогресса в его инфраструктуре и технологиях;

– возможностями широкого обмена опытом транспортных вузов в учебной, методической, воспитательной и научной работе;

– развитием международного сотрудничества в области транспортного образования.

Что касается институциональных преобразований в процессе интеграции транспортного образования на Дальнем Востоке России, то они в основном были определены в пятом проекте инновационной образовательной программы, а в монографии их надо систематизировать. Надо показать эффективность интеграции транспортного образования на основе реформы организационной структуры транспортных университетов региона, создания и развития на их базе вертикально-интегрированных транспортных научно-инновационных образовательных комплексов. При этом можно раскрыть новые возможности преемственности образовательных программ различного уровня, когда к вузам присоединены были техникумы. Хотя здесь опыт небольшой, но результаты уже есть.

Весомым в монографии должен быть раздел, раскрывающий механизмы воплощения принципа «от научной идеи – к производству». Это – расширение интеграции образования, науки и производства на основе ассоциативного включения в университетские комплексы действующих и вновь создаваемых учебно-научно-производственных объединений «университет – транспортное

ЭР03246

предприятие», научно-образовательных центров «университет – Дальневосточное отделение Российской академии наук».

Такой принцип эффективно действует в Корейском институте науки и технологий. В этой связи надо будет обязательно включить в монографию предложения по созданию на базе региональных институтов – филиалов университета – инновационных центров науки, образования и производства. И там, на периферии, организовать совместно с передовыми предприятиями отрасли, инновационные площадки, бизнес инкубаторы, технопарки для апробации и внедрения результатов научных исследований в производство, подготовки и повышения квалификации специалистов по новой технике и технологии транспортного производства.

Организация транспортного горизонтально – интегрированного образовательного комплекса с корпоративным управлением (корпоративного союза или транспортной образовательной корпорации, консорциума), размышлял Сергеев, будет отдельной главой книги. Надо подготовить по этому предложению проект устава или специальное положение, согласовав его с будущими субъектами комплекса.

Отдельный и очень важный вопрос – интеграция транспортного образования Дальневосточного федерального округа в мировую образовательную систему, действующую на территории стран Азиатско-Тихоокеанского региона, и создание Международного консорциума транспортного образования. Или ассоциации. По этой проблеме уже были дискуссии с зарубежными коллегами, в том числе на международных конференциях, симпозиумах: дважды в Республике Корея, на международном семинаре ректоров вузов Дальнего Востока, Сибири и Северо-Восточных провинций Китая, на международном форуме во Владивостоке и Находке, посвященном Транссибу будущего. Были и другие выступления.

В принципе идея была поддержана всеми сторонами. Только она не была доведена до логического конца. В монографии, считал Сергеев, эту тему нужно будет подкрепить соответствующими структурными схемами будущей международной ассоциацией и правовым статусом.

И, конечно же, все выше перечисленные интеграционные процессы подчинены будут основной цели – созданию на Дальнем Востоке России университета как центра развития транспортных инноваций – Национального опорного транспортного университета.

Вот эту мысль нужно будет преподнести так, чтобы такой статус транспортного вуза в России был закреплен правительственным решением, или даже законодательно.

Сергеев понимал, что задачи – амбициозные. В монографии их можно ставить. Но они частично уже поставлены и в пяти проектах конкурсной инновационной программы ДВГУПС. Они нашли поддержку в научной и производственной среде. Труднее получится с объединением учебных заведений в корпоративный союз. Далеко не все будут согласны потерять определенную самостоятельность. И он вспомнил, как сложно пришлось уговаривать техникумы к объединению их с вузом. И только через двенадцать лет, и то волевым решени-

ЭР03246

ем, Министерству транспорта удалось решить эту проблему.

Есть проблемы с номенклатурой специалистов. Резкие деформации структуры и объема подготовки кадров явно не соответствуют реальным потребностям рынка труда. Учреждения профессионального образования, главным образом негосударственные, выпускают много специалистов социально-гуманитарной и экономической направленности, больше, чем это нужно сфере производства и управления. Нарушены диспропорции и в техническом образовании – инженер, техник, квалифицированных рабочий.

Медленно и не системно, особенно в регионах, расположенных к востоку от центра, проходит структурная и институциональная перестройка профессионального образования, оптимизация сети его учреждений. Структура подготовки кадров не соответствует спросу их на рынке труда. Имеет место дублирование специальностей. Все это относится и к транспортной отрасли.

Современная ситуация настоятельно требует перехода к новой парадигме единого всеобщего непрерывного профессионального образования, объединяющего традиционные его компоненты – начальное, среднее, высшее, послевузовское и дополнительное профессиональное образование. Жизнь исчерпала первоначальное предназначение названных ступеней профобразования и поставила их перед необходимостью интеграции, которая открывает перед ними качественно новые возможности.

Необходимо, размышлял Сергеев, в регионах провести объединение однопрофильных образовательных учреждений в образовательные комплексы. Именно здесь виден один из механизмов сокращения небольших вузов и создание на базе интегрированных комплексов цельной системы непрерывного образования и подготовки кадров, востребованной развивающейся экономикой. В таких научно-образовательных комплексах, как он считал, возможны две модели интеграции образовательной среды транспортной отрасли: интеграция в области институциональных преобразований; интеграция в области образовательных программ и технологий.

Идею Сергеева относительно интеграции транспортного образования в Дальневосточном Федеральном округе ректор Григоренко разделял. Но на предложение рассмотреть этот вопрос на заседании совета ректоров вузов округа, будучи его председателем, категорически отказался:

– Прости, Иван Андреевич, не могу. Идея сырая. Много неясных вопросов. Согласятся ли моряки? А как быть с транспортными факультетами, отделениями, специальностями нетранспортных учебных заведений? Каковы будут формы интеграции с ними? При любом объединении надо дать ответ на вопрос, кто будет главным, кто будет управлять? Кто же добровольно откажется от власти? Не хочу на исходе своей карьеры влезать в эту кашу. Ты ее завариваешь, ты и расхлебывай.

– Ты теперь уже против этой идеи, что ли? Но ведь ты дал согласие на соавторство монографии по этой теме.

ДВГГУ

ЭР03246

– Идею поддерживаю. Монографию – тоже. Но к конкретным шагам, говорю я, и действиям мы пока не готовы. Поставим вопрос на совет ректоров, а там не поддержат. Что тогда? Ты вот лучше попробуй переговорить на эту тему со своими коллегами из других вузов, можно и с ректорами. Выясни, что они думают на этот счет? Тем более, на нашу монографию потребуются рецензии, отзывы. Надо подготовить почву. Потом уже действовать.

Монография все же вышла в начале 2008 г. в издательстве Дальневосточного государственного университета путей сообщения.

К этому времени в университете сменилась власть. Был избран новый ректор. Поправкой в Закон «Об образовании» учреждена для университетов должность президента, на которую был избран В.Г. Григоренко. Основной инициатор интеграции и автор монографии отправлен был на пенсию.

Проблема вошла в состояние ожидания. Налицо была недооценка значения интеграционных процессов в транспортном образовании. Особенно это касалось Дальневосточного федерального округа. Откладывалось на неопределенный срок решение многих инновационных задумок, которые могли бы оказать значительное влияние на транспортное обслуживание населения и развивающейся экономики Дальнего Востока в направлении научного и кадрового сопровождения важнейших инвестиционных проектов, обозначенных в национальных программах социально-экономического развития региона и страны в целом.

3.2. Спешить, не торопясь

Основные переговоры по проблеме интеграции транспортного образования в Дальневосточном Федеральном округе должны бы, конечно, состояться с коллегами из Морского государственного университета имени адмирала Г.И. Невельского. И такой случай подвернулся.

На площадках ДВГУПС проводилось выездное заседание Дальневосточного отделения Академии транспорта России и ученого совета этого отделения по защите диссертационных работ. Председателем ДВО АТР был ректор МГУ имени адмирала Г.И. Невельского, доктор технических наук, профессор, академик транспорта Седых Вячеслав Иванович, который тоже прибыл в Хабаровск.

Он был человеком ярким, необыкновенным, по характеру общительным, энергичным, живым. Кроме того, что Вячеслав Иванович был известным ученым, организатором морской науки и образования на Дальнем Востоке, он еще был уникальной личностью по широте взглядов и интересов, с глубоко развитым чувством нового, прогрессивного. Сергеев был лично знаком с ним, участвуя в заседаниях отделения Академии транспорта, и общаясь в неформальной обстановке. Вот с ним бы переговорить, посоветоваться…

– Зайди, Иван Андреевич, пожалуйста, – услышал Сергеев голос своего ректора по прямой связи, – будем держать совет по твоей проблеме интеграции.

ЭР03246

Войдя в кабинет, Сергеев увидел сидящего в кресле Вячеслава Ивановича Седых в морской форме высшего командного состава. Его первый заместитель (проректор) Владимир Федорович Гаманов сидел напротив, тоже в адмиральской форме. Поздоровались. Обнялись…

Здесь автор очерка должен сделать отступление.

На Дальнем Востоке Морской государственный университет имени Г.И. Невельского и Дальневосточный государственный университет путей сообщения среди других вузов по ряду основных показателей занимали ведущие позиции как в профессиональном образовании, так и научных исследованиях.

Недаром ректоры этих университетов возглавляли советы ректоров в своих регионах.

На территории федерального округа имеются нетранспортные учебные заведения, имеющие факультеты и кафедры транспортной направленности и готовят специалистов для транспорта. В Хабаровском крае – это Тихоокеанский государственный университет (г. Хабаровск), Комсомольский-на-Амуре государственный технический университет; в Приморском крае – Дальневосточный государственный технический университет (сейчас он вошел в состав Дальневосточного федерального университета, г. Владивосток); в Республике Саха (Якутия) – Якутский государственный университет (сейчас Северо-Восточный федеральный университет); в Сахалинской области – Сахалинский государственный университет; и другие.

В этих вузах студенты осваивают образовательные программы не только транспортной инженерии, но и такие, которые присущи общетранспортным: организация перевозок и управление на транспорте, экономика транспорта, транспортное право, транспортная психология, логистика.

Но подлинно транспортными в регионе по основному профилю подготовки специалистов являются ДВГУПС и МГУ имени адмирала Г.И. Невельского. Первый, в основном, был ориентирован на подготовку специалистов для железнодорожного транспорта, второй – для морского и речного флота. Оба университета представляют сейчас вертикально-интегрированные комплексы, обеспечивающие непрерывную профессиональную подготовку по всем уровням образовательной иерархии: среднее общее и профессиональное, начальное профессиональное, высшее, дополнительное и послевузовское образование. Эти транспортные университеты играют значительную роль в социально-экономическом развитии Дальнего Востока.

Существенной особенностью этих транспортных университетов является территориально распределенная образовательная среда, современная учебно-научная лабораторная база, развитая структура практической подготовки специалистов, интерактивные технологии обеспечения надежности и безопасности транспортных систем. Для организации учебного процесса имеются специализированные лаборатории и профессиональные тренажеры, имитирующие транспортное обо-

ДВГНБ

ЭР03246

рудование и управление движением транспортных средств, библиотеки с книжным фондом каждой в пределах одного миллиона экземпляров.

Выпускники вузов при решении задач отрасли в ряде случаев работают совместно, обеспечивая связь и безопасность движения, логистику и взаимодействие всех видов транспорта, мульти- и интермодальные перевозки в портах, припортовых станциях, терминалах.

И вот сейчас состоялась встреча руководства этих двух университетов; на ней было бы уместно обсудить вопросы творческого сотрудничества.

– Предлагаю поступить следующим образом, – начал говорить Григоренко после обмена общими фразами, которые принято говорить при встрече давних друзей. – Заседание нашего совета через два часа. Сейчас пройдем в столовую. За завтраком обменяемся мнениями по твоим предложениям, – он посмотрел на Сергеева, – относительно кооперации, или, как там у тебя, интеграции наших университетов. Потом, в оставшееся время до заседания совета, покажем гостям некоторые новые лаборатории университета. Как вы на это смотрите? – обратился он к Седых.

– Борода гостей в руках хозяина, – согласился тот.

– Тогда берем за бороду Владимира Федоровича, и ведем его, а безбородые идут следом, – пошутил Григоренко.

У Гаманова действительно была красивая борода, а весь вид его с этой бородой и в форменной одежде напоминал опытного мореплавателя, настоящего «морского волка».

У ректоров железнодорожного и морского университетов много было общего. Кроме того, что они – ровесники (оба были 1941 г. рождения), у них одинаковые были ученые степени и звания: доктора технических наук, профессора, действительные члены (академики) Академии транспорта России. Даже государственные награды были одинаковыми: ордена «За заслуги перед Отечеством» IV степени, «Дружбы народов», Заслуженные работники транспорта Российской Федерации. Под их началом прошло преобразование руководимых ими вузов: из институтов в академии, из академий в университеты, а затем в университетские комплексы.

Ректор МГУ имени адмирала Г.И. Невельского был председателем совета ректоров вузов Приморского края и депутатом краевой думы, ректор ДВГУПС – председателем совета ректоров вузов Хабаровского края, депутатом краевой законодательной думы.

На их долю выпала основная тяжесть нагрузки по сохранению и развитию транспортного образования на Дальнем Востоке в тяжелейший период развала Советского Союза и экономического коллапса девяностых годов.

Оба были людьми, мыслящими масштабно, умеющими предвидеть будущее, способными ставить перед коллективами самые сложные задачи и организовать их успешное решение в государственных интересах. В то же время оба были оптимистами и не лишенными чувства юмора.

ЭР03246

Сергеев полагал, что творческое содружество этих двух руководителей, «одинаковость», идентичность их действий по управлению вверенными им высшими учебными заведениями, схожесть характеров, помогут реализации идеи интеграции транспортного образования в регионе.

Когда расположились за столом столовой, первым заговорил ректор ДВГУПС:

– Вячеслав Иванович, наши вузы давно уже сотрудничают по линии совета ректоров вузов Дальневосточного Федерального округа, Дальневосточного регионального учебно-методического центра и по линии Академии транспорта России. Нам кажется, что этого недостаточно, что есть еще значительные резервы для плодотворного сотрудничества на пользу транспорта страны, развития экономики Дальнего Востока, на благосостояние наших коллективов. Вот у Ивана Андреевича давно зреет мысль об интеграции транспортной науки и образования в нашем Дальневосточном регионе. С этой идеей он выступал на ряде международных симпозиумов. Имеется в виду международная интеграция транспортного образования в странах Азиатско-Тихоокеанского региона. Там, за рубежом, сама идея находит поддержку. Там, очевидно, понимают, что транспортное инженерное образование в России имеет глубокие корни, и пока не видят снижения его престижности в нашей стране. Но ведь надо начинать с себя, здесь, в нашей стране, в нашем регионе искать формы и методы повышения престижности транспортного образования. Надо как-то объединяться, а не растаскивать транспортное образование по ведомственным квартирам. Советский Союз растащили, и что получилось? Приватизация национального богатства, капитализация экономики не оставили места той всесторонней государственной заботе, что имела транспортная школа в СССР. Крупные государственные производства, в том числе транспорт, акционировали, и какой результат? На земле, воде и в воздухе «транспортный апокалипсис». Давайте же не позволим растащить транспортное образование. Начнем с Востока. Здесь начинается день, когда на западе еще спят.

Вот те раз! Не ожидал Сергеев от своего ректора такого откровения в защиту его идеи.

– Виктор Григорьевич, не узнаю Вас, откуда у Вас такое упаднические настроение? Высшая транспортная школа в нашей стране всегда была и будет в обозримом будущем передовой и престижной. Все зависит от нас самих…

– Отнюдь. Идеологи образовательных реформ последнего времени настойчиво ставят вопросы об укрупнении вузов, создании элитных университетов, в том числе о закрытии или передаче ведомственных учебных заведений под общее начало Министерства образования и науки, или присоединении их к элитным в качестве структурных подразделений. Назревает процесс размывания транспортного образования. Но ведь Минобрнауки по определению не годится для эффективного управления такими специфическими вузами, каким являются транспортные университеты. В основе транспортного университета должна быть высокая организованность, дисциплина, профессионализм, может быть, в

ЭР03246

более высокой степени, чем в военных вузах. Но их же не тянут в Минобрнауки. В общем, давай Вячеслав Иванович объединяться.

– Как объединяться? – В разговор вступил Гаманов. – Мы же разные вузы. Подготовка специалистов в наших университетах глубоко дифференцирована по видам транспортного комплекса.

Сергеев не выдержал:

– Тем более парадоксально. Транспорт, независимо от его вида, решает единую задачу – перемещение в пространстве грузов и пассажиров. В этом – единство транспортного комплекса страны. Структурно-институциональное построение транспортного образования в этой части не соответствует глобальным задачам транспортной системы.

– Это почему же?

– Я знаю, что где-то около 120 лет назад, когда с Александровских мореходных классов в Приморье зародилось морское образование, учебные заведения морского и железнодорожного транспорта состояли в едином ведомстве – Министерстве путей сообщения Российской империи. С 1931 по 2004 гг. прежнее министерство было разведено по отдельным видам транспорта. Ныне наши учебные заведения – Морской государственный университет имени адмирала Г.И. Невельского и Дальневосточный государственный университет путей сообщения, учредителями которых выступают соответственно «Росморречфлот» и «Росжелдор», – снова действуют в составе единой отрасли – Министерства транспорта Российской Федерации. В системе транспортного комплекса страны наши вузы решают одну целевую задачу – воспроизводство и развитие кадрового потенциала транспортной отрасли, научное и кадровое сопровождение ее преобразований. Поэтому мы и вносим предложение: выступить с совместной инициативой творческого сотрудничества ученых наших вузов в целях наиболее эффективного решения проблем создания и развития человеческого капитала транспортной отрасли на Дальнем Востоке.

– Это же другая постановка вопроса. Это же не объединение.

– Транспортные вузы разделены по транспортным отраслям (видам транспорта). Когда-то такая система транспортного образования была оправдана. Сейчас, в связи с глобализацией транспортных процессов, включением всех видов транспорта и всех транспортных вузов страны в Министерство транспорта России, назрела необходимость интеграции транспортного образования. Почему отраслевой транспортный университет (например, железнодорожный или морской), имея соответствующие лицензии и осуществляя подготовку специалистов в таких областях как социально-гуманитарная, экономико-управленческая, и других сугубо нетранспортных областях, в том числе инженерных, не может организовать освоение образовательных программ, имеющих общее содержание в смежных транспортных отраслях? В первую очередь это относится к транспортным технологиям (организация перевозок и управление), транспортной логистике, транспортной экономике, транспортному праву. Значительный ряд инженерных образователь-

ЭР03246

ных программ, таких как электроэнергетика, автоматизация и управление, телекоммуникации и средства связи с подвижными объектами, информатизация и другие, не говоря уже об образовательных программах естественнонаучного, социально-гуманитарного и общепрофессионального циклов учебных дисциплин, которые могут быть обеспечены всеми транспортными вузами.

– Видишь ли, Владимир Федорович, – заметил Седых, – Иван Андреевич вкладывает в интеграцию транспортного образования более глубокий смысл. Какова ее цель? – Задал он вопрос. И сам же ответил: – это объединение усилий коллективов различных транспортных учебных заведений в повышении эффективности транспортного образования и науки. Это – понятно, и я это поддерживаю. А вот, каковы способы, механизмы, или модели достижения этой цели? Здесь надо бы советоваться. Как Вы думаете?

С этим вопросом он уже обратился к Сергееву. Тот ответил

– Способы, или механизмы могут быть разными. Но их можно сгруппировать в две модели: первая – интеграция в области институциональных преобразований и вторая – интеграция в области образовательных программ и технологий. Обе модели могут действовать одновременно, дополняя друг друга. Поясню в чем их смысл…

Принесли блюда для завтрака. Все принялись за трапезу, одновременно слушая оратора. Сергеев позавтракал дома. Поэтому здесь он заказал только чай и пирожное.

– Первая модель, например, представляет собой так называемую горизонтальную интеграцию. Имеется в виду создание региональной системы транспортного образования на основе объединения транспортных вузов, а также других вузов, реализующих профессиональные образовательные программы транспортной направленности, в образовательную корпорацию, союз, консорциум. ассоциацию с корпоративным управлением деятельности образовательных учреждений. Например, в Дальневосточном федеральном округе действуют два крупных транспортных университета ДВГУПС и МГУ имени адмирала Г.И. Невельского. Кроме того, в ряде других университетов имеются учебно-научные подразделения транспортной направленности. При объединении в корпоративный союз, в рамках такого регионального корпоративного университетского комплекса, можно было бы организовать подготовку конкурентоспособных, с высоким уровнем профессиональных компетенций специалистов для транспорта. Принципы совместных действий такого сотрудничества могут быть определены Меморандумом о творческом сотрудничестве и закреплены Уставом или Положением. Вдумайтесь, два транспортных университета, каждый из которых представляет собой вертикально интегрированный университетский комплекс. Каждый из них имеет широкие творческие связи с академической наукой и транспортным производством. И вот они объединены в корпоративный союз. Это же глыба, которую невозможно будет сдвинуть никакими силами, никакими реформаторами. Внутри этого союза будет иметь место горизонтальная интегра-

ДВГУПС

ЭР03246

ция деятельности факультетов, институтов, кафедр, других учебных подразделений. Здесь будут действовать и творить, – разошелся Сергеев, – научно-образовательные центры, учебно-научно-производственные объединения, инновационные центры образования науки и производства. Это будет крупный научно-образовательный транспортный кластер на весь Дальний Восток от Байкала до Тихого океана. Почти сорок процентов территории России…

– Уймись, – сказал Григоренко, – а то ты сейчас переплюнешь Чапаева с его амбициями на мировые масштабы.

Все засмеялись. Сергеев, между тем, продолжал:

– Из первой модели институциональных преобразований вытекает вторая…

– Интересно. Давайте послушаем, – призвал всех к порядку Седых.

– Теперь интеграция в области образовательных программ и технологий, – продолжал Сергеев, – согласно проектам современной модели образования в России наверняка будет проводиться укрупнение направлений подготовки, сокращение перечня специальностей высшего профессионального образования. Коснется это и транспортной отрасли. В связи с глобализацией транспортных процессов, пространственным и функциональным единством транспортной системы страны, эволюция содержания транспортных образовательных программ, на наш взгляд, должна протекать в следующих трех профессиональных областях: транспортная технология; транспортная инженерия, то есть, транспортные средства и системы; транспортная экономика. Специалист транспорта той или иной профессиональной области должен владеть этими знаниями, но в разных объемах, в зависимости от того, на какую транспортную квалификацию он ориентирован. В связи с этим, при сохранении общей структуры учебного плана с набором социально-гуманитарных, естественнонаучных и других блоков учебных дисциплин в основное содержание общепрофессиональной и специальной подготовки необходимо будет включать учебные курсы, которые являются основными для обеспечения современной миссии транспорта.

– Например, – продолжал Сергеев, – в области транспортных технологий это: транспортное планирование; технология перевозок; транспортная логистика; коммерческие транспортные технологии; эксплуатация транспортных средств – по видам транспорта; автоматизация транспортных процессов и системы телекоммуникаций. Уровни подготовки и квалификации: бакалавр; дипломированный специалист – инженер-технолог; магистр.

Сергеев выдержал паузу. Его слушали.

– Теперь возьмем другую область – транспортную инженерию. Какие здесь, например, будут основные образовательные программы? Это: транспортное строительство; пути сообщения и транспортные сооружения (по видам транспорта); транспортные средства (по видам транспорта); средства энергообеспечения (по видам транспорта); подъемно-транспортное оборудование; автоматизация транспортных процессов и системы телекоммуникаций. Уровни подготовки и квалификации: бакалавр; инженер-строитель; инженер-механик; инженер-электромеханик; инженер-электрик; магистр.

ДВГНБ

ЭР03246

– И, наконец, в области экономики транспорта: экономическая теория; экономика транспортного производства; транспортная логистика; транспортная эконометрия; экономика туризма; экономика транспорта (по видам транспорта); информатизация в экономике; экономическая безопасность. Уровни подготовки и квалификации: бакалавр; магистр.

– Учитывая то, что в транспортных процессах решающее значение имеет человеческий фактор, влияющий на безопасность и качество транспортного обслуживания, для всех профессиональных областей в содержание транспортного образования должны быть включены человековедческие дисциплины, такие, к примеру, как: транспортная психология и управление персоналом; транспортная медицина; экология; транспортное право; безопасность транспортных процессов; качество транспортного обслуживания (транспортных услуг).

– У тебя все? – спросил Григоренко, чувствуя, что время идет, и все уже закончили трапезу.

– Еще минуту. Я уверен, что все эти предметные области преподаются в наших университетах. Если теперь проанализировать содержание образовательных программ по блокам естественнонаучного, социально-гуманитарного, общепрофессионального и специального циклам дисциплин, то степень интеграции этих курсов уменьшается от первого блока к последнему и, следовательно, от начального курса обучения к выпускному. Это означает, что наибольшая эффективность интеграции транспортного образования может быть достигнута на первых двух курсах, а по некоторым образовательным программам – и на третьем…

– Я понял суть, – сказал Седых, не дослушав Сергеева, – предложения ваши, Виктор Григорьевич, дельные, злободневные. Как, Владимир Федорович, поддержим? – Обратился он к Гаманову?

– Да, – сухо, как показалось Сергееву, ответил тот.

– Но чтобы реализовать эти предложения, нужно много и скрупулезно поработать. Может быть не сразу все охватить, а действовать поэтапно. Сейчас у нас много текущей работы. Наверное, и у вас – тоже. Не доведена до конца работа по реорганизации и присоединению мореходных училищ, морских колледжей, лицеев. Мы, как и вы, ввязались в конкурс инновационных образовательных программ: сейчас оформляем заявку в Минобрнауки. Следом – перевыборы ректора…

– У нас тоже будут выборы нового ректора, – вставил Григоренко.

– Вот, видите, окончательно будут решать другие руководители. Давай, Владимир Федорович, – обратился Седых к Гаманову, – по приезду во Владивосток посоветуемся в ректорате, может быть, на ученом совете. Может быть, попросим, чтобы на нашем совете выступил Виктор Григорьевич, или Иван Андреевич. Я думаю, не надо откладывать решение этой проблемы в долгий ящик. Подготовим, как вы говорите, меморандум, или договор. А, может быть, то и другое, и со следующего года начнем действовать. Владимир Федорович, бери эстафету в свои руки, и – вперед. У них, в ДВГУПС я думаю, тоже будет избран свой лидер. Как, Виктор Григорьевич, принимаете такой план действий?

ЭР03246

– Принимаю. Давайте подготовим группу ученых от университетов, человека по три-четыре, утвердим совместным приказом, и поручим этой группе разработку нормативно-правовых документов корпоративного союза или ассоциации.

На том и порешили.

Григоренко предложил осмотреть университет, хотя бы лаборатории главного корпуса: до заседания совета Академии Транспорта оставался час времени. Гаманов впервые посещал ДВГУПС, поэтому шел с Григоренко впереди. Они о чем– то разговаривали. Сергеев и Седых следовали за ними.

Вячеслав Иванович заговорил первым:

– Да, интеграция транспортного образования на Дальнем Востоке, основу которой будут составлять наши университеты, – задача сложная и объемная. Ее, как я уже говорил, надо бы разбить на этапы, каждый из которых имел бы явно обозначенную законченную часть общей интеграционной структуры. Согласно Постановлению Правительства наши университеты начали вертикальную интеграцию. Присоединение большинства учебных заведений начального и среднего профессионального образования транспортной отрасли к вузам состоялось. В то же время этот процесс имеет основания к продолжению…

– Вот давайте и назовем это первым этапом, – предложил Сергеев, – создание двух вертикально интегрированных транспортных научно-инновационных образовательных комплексов, или реорганизация университетов путем присоединения к ним учебных заведений среднего общего, начального и среднего профессионального образования, учреждений дополнительного образования. На базе филиалов университетов и техникумов – образование обособленных периферийных учебных подразделений университетов. Таким образом, на Дальнем Востоке будет создана территориально распределенная среда транспортного образования. Это и будет, как Вы говорите, законченная часть общего целого.

– Хорошо. А что дальше?

– Что касается так называемых институциональных преобразований, я предложил бы еще три этапа.

– Вот как? Какие же?

– Мы ведь живем и действуем не в изолированной среде? Есть партнеры: академическая наука, производство. Поэтому второй этап я бы обозначил так: развитие интеграционных процессов по взаимодействию с партнерами. Что имеется в виду? Например, ассоциативное объединение образовательных, научно-исследовательских организаций, предприятий транспорта. Иначе – единение образования, науки и производства путем организации учебно-научно-производственных объединений, сокращенно – УНПО.

– У нас уже есть такие. Наверное, есть и у вас?

– Да, есть и у нас: УНПО «Университет – железная дорога». В этот этап можно включить реорганизацию действующих и создание новых УНПО. Создание совместно с институтами ДВО РАН научно-образовательных центров НОЦ. Разработку и внедрение новых форм взаимодействия с работодателями.

ЭР03246

Создание на базе филиалов университетов инновационных центров образования, науки и производства, центров трансферта технологий и другие мероприятия. Я говорю так, «навскидку».

– Понятно, – согласился Вячеслав Иванович. – Это, так сказать, ядро интеграционных мероприятий. И не только структурных. Здесь будет присутствовать и новое содержание научно-педагогических технологий и методик.

– Несомненно. А вот теперь третий этап, – продолжал Сергеев. – С точки зрения структурных, или, как говорится, институциональных преобразований он – главный. Создание горизонтально интегрированного транспортного научно-образовательного комплекса Дальневосточного федерального округа путем объединения наших университетов. А вот, какая форма этого объединения будет, надо глубоко и всесторонне продумать. Мы, например, не ставим задачи преобразования с единым хозяйствующим субъектом. Пусть Владимир Федорович не волнуется. Его, вероятно, этот вопрос больше всего беспокоит. Есть другие формы, к примеру, ассоциативные. Сюда можно включить и такие вопросы как разработка преемственных образовательных программ, организация подготовки специалистов по системе включенного образования и многое другое.

Седых, очевидно, понял, что на тему интеграции можно говорить бесконечно, поэтому решил закончить диалог на эту тему:

– Ну, а четвертый этап, как я догадываюсь, касается интеграции транспортного образования нашего региона в мировую образовательную систему?

– Так точно, – по-военному ответил Сергеев.

Остановились у лаборатории неразрушающих методов контроля надежности подвижного состава. Григоренко обратился к Седых:

– Вот, Владимир Федорович предлагает интеграционные процессы наших университетов начинать не «сверху», а «снизу». И я с ним, в принципе солидарен.

– Что значит «снизу»?

– Пусть начнут сотрудничать коллективы отдельных кафедр по общим, интересующим их, проблемам. Например, логистике. А мы поддержим. Инициатива «снизу», как известно, поощряется...

Сергеев понял, что его ректор уже начал сомневаться в том, что идея интеграции найдет поддержку со стороны ученых советов университетов. Видимо, в результате беседы с Гамановым в него вселилась какая-то неуверенность.

– Я думаю, Виктор Григорьевич, надо активно действовать со всех сторон: И «сверху» и «снизу». Как во взаимодействии полов, – пошутил он. – Только так может быть достигнут желаемый результат. В этом очень важном и актуальном вопросе инициатива за Вашим университетом. Мы ждем Вашу делегацию во Владивостоке для решения наших общих конкретных действий… Но спешить надо, – добавил он, – не торопясь. Все продумать.

ДВГУПС

ЭР03246

3.3. На союз с «морскими бурсами»

Апрель 2008 г. был необычно теплым. Уже в первых его числах на тротуарах и газонах, подверженных солнечному облучению, стаял снег. Заметно удлинился день. В девятнадцать часов, во время отправления фирменного поезда «Океан» назначением «Хабаровск–Владивосток», солнце еще не ушло за горизонт и создавало своими лучами длинные тени вдоль посадочной платформы. С пути отправления поезда с восточной стороны на светофоре еще горел красный огонь. На платформе было людно и шумно: шла посадка пассажиров.

Сергеев и Екатерина Юрьевна к своему вагону подошли почти одновременно. У тамбура стояла проводница. Пассажиров в вагон не было. Наверное, все уже заняли свои места.

– Вы в этот вагон? – спросила она.

– Да, – ответил Сергеев.

– Тогда садитесь, а то скоро объявят отправление.

– С нами будет еще один пассажир. Мы подождем его. Он должен подъехать прямо к вагону.

– Может быть, он уже там… К Вам не садился такой важный, солидных размеров, человек? – спросила Катя у проводницы.

– У меня все – важные, – ответила та.

– А что это у вас так мало мест? – спросила Катя. Проводница на ее вопрос не среагировала. Теперь она уже обратилась к Сергееву:

– Смотрите, что написано на вагоне: в нем всего девятнадцать мест.

– Это вагон «СВ», – ответил он. Не разъясняя, что значит «СВ», посмотрел на часы. Взволнованно произнес;

– Почему его нет до сих пор?

В это время по громкоговорящей связи попросили пассажиров занять свои места в вагонах: до отправления поезда оставалось пять минут.

– Граждане, проходите в вагон, – приказала им проводница. – У вас какое купе?

Сергеев предъявил ей билет.

– Одиннадцатое место. Шестое купе, – сказала она, посмотрев в бланк билета, не потребовав удостоверение личности. – Проходите. Там проверю.

Они прошли в вагон. Катя шла первая, отыскивая на дверях номер своего места и купе. Сергеев дернул ручку первого купе. Дверь была заперта. В этом одноместном купе должен был ехать Григоренко.

Сергеев прошел в шестое купе. Катя была уже там и с восхищением озиралась по сторонам.

– Ой, как здесь шикарно! Даже телевизор. А где же будет место третьему? Я что-то не вижу верхних полок. Первый раз еду в таком вагоне. Живет же буржуазия!.. И все-таки, куда подевались еще две полки? Я вижу: им и места нет.

– Не беспокойся, принесут раскладушку.

ЭР03246

– Она ж его не выдержит.

– А почему ты решила, что не ней обязательно должен спать Григоренко? Тебя, например, она выдержит.

– Вы шутите. Может быть, мне попросить место в другом купе?

– Не беспокойся. У него место в другом купе, первом. Оно одноместное.

– Но где же он сам?

В это время у Сергеева зазвонил мобильник. Слушая, он удивленно спросил:

– Что же делать нам?

За окном вагона чей-то приятный женский голос по громкоговорителю передал, что с первого пути отправляется поезд, пожелал пассажирам счастливого пути. Заиграла музыка «Амурские волны». Поезд плавно тронулся. Из окна было видно, как поплыли в обратную сторону платформа, люди, провожающие поезд, здание вокзала.

Сергеев опустился на диван и положил мобильник на столик.

Катя смотрела на него вопросительными глазами, догадываясь о случившемся, потом спросила:

– Что произошло? Где Виктор Григорьевич?

Выдержав паузу, Сергеев, осмыслив информацию, полученную по телефону, произнес:

– Располагайся. Он не поедет.

– Как не поедет, – выдохнула она. – Что же делать нам? – повторила она вопрос Сергеева, заданный Григоренко по мобильнику.

Здесь нужно будет сделать следующее отступление.

Прошло около полутора лет с тех пор, когда состоялись первые разговоры с коллегами из морского вуза по вопросам сотрудничества. Этот период был наполнен целым рядом важных для обоих университетов текущих событий, не связанных с новациями по интеграции. В каждом университете коллективы были заняты разработкой инновационных образовательных программ в рамках президентского национального проекта «Образование». Обе программы готовились на второй тур всероссийского конкурса. «Железке» повезло лучше: его конкурсная программа была названа в числе сорока победивших вузов страны. «Морская» программа конкурс не прошла, хотя инновационный уровень ее был очень высок и отражал актуальнейшие проблемы развития морского образования.

Не успел пройти «программный бум», как в обоих вузах началась «избирательная кампания». Предстояло переизбрание ректоров университетов. Выборы должны были проводиться уже по новому Федеральному закону от 18.07.2006 г. № 113 ФЗ, который устанавливал изменения в статьи 12 и 20 Федерального закона «О высшем и послевузовском профессиональном образовании». Статья 12 устанавливала новый порядок выборов ректоров. Статьей 20 в высшем учебном заведении по решению его ученого совета, согласованному с Учредителем, могла вводиться должность президента вуза. При этом в устав высшего учебного заведения в установленном порядке должны быть внесены соответствующие изменения. В соответ-

ДВГНБ

ЭР03246

ствии с этой статьей в обоих университетах была учреждена должность президента. Сергеев как раз был председателем комиссии по выборам и ректора и президента университета. Таким образом, в период формирования новой власти в университетах так же было не до интеграции.

К концу 2007 г. в ДВГУПС и МГУ имени адмирала Г.И. Невельского уже действовали новые ректоры и президенты университетов. В.И. Седых стал президентом морского университета, В.Г. Григоренко – президентом университета путей сообщения. Сергеев – пенсионером.

Практически завершена была работа над монографией «Процессы интеграции в транспортном образовании». Важное место в книге отводилось институциональным преобразованиям, новым формам интеграции в методике и технологиях транспортного образования на Дальнем Востоке с участием двух крупных транспортных университетов. Скорее – двух транспортных комплексов. По сути, формировались предложения и решения по созданию научно-образовательного кластера. Выводы монографии должны были базироваться на практических шагах ученых дальневосточных транспортных университетов в направлении интеграции. Авторы книги надеялись на то, чтобы эти шаги предшествовали ее изданию.

Нужна была новая и более продуктивная встреча, чтобы дать импульс началу конкретных переговоров по заключению договора о творческом сотрудничестве.

Когда Григоренко стал президентом, Сергеев почувствовал какое-то равнодушное отношение с его стороны к этой проблеме. Он уходил от разговоров на тему интеграции с моряками. Ссылался на непонятную позицию ректора, обещал с ним поговорить.

Время шло… И тогда Сергеев самостоятельно разработал тексты двух документов: «Меморандум о творческом сотрудничестве между Дальневосточным государственным университетом путей сообщения и Морским государственным университетом имени адмирала Г.И. Невельского»; проект Устава некоммерческой организации НКО «Дальневосточный транспортный научно-образовательный союз». Сергеев принес эти документы Григоренко и потребовал дать им ход.

– Ты хочешь, чтобы я официально обратился в ученый совет университета? – сказал ему Сергеев. – Ты ведь сам провозгласил морякам идею интеграции. Они согласились работать вместе с нами над этой проблемой. Неудобно становится перед ними. Сидишь, зарывши голову в песок, и молчишь. Готова к изданию наша монография. Ее тоже прикажешь забрать из издательства? А главное ведь, страдают дело и инновации, с которыми так привык выступать наш вуз, когда ты был ректором, – бросил ему «леща» Сергеев. – Что случилось? Где прежний Григоренко?

– Хорошо. Давай мне подготовленные тобой документы. Я их изучу, и будем готовить командировку во Владивосток. Поедем вместе с тобой. Можем, если хочешь, прихватить Беломестных.

– Не возражаю.

ЭР03246

– Только давай сделаем так, чтобы до результатов переговоров с моряками ничего не знал наш ректор.

– ?

– Дынькин может все испортить. Дай мне месяц на размышление и подготовку переговоров. Я посоветуюсь с Вячеславом Ивановичем и согласую с ним конкретную дату встречи.

В этот период случилось непоправимое. Недолго прослужил Вячеслав Иванович в новой должности президента своего университета. Первого апреля он скоропостижно умер…

Визит железнодорожников к морякам снова откладывался.

Все же решение, наконец, состоялось. Делегация ДВГУПС во главе с президентом университета Виктором Григорьевичем Григоренко выезжала во Владивосток для переговоров с руководством Морского государственного университета имени адмирала Г.И. Невельского о совместном сотрудничестве в рамках интеграционных процессов в транспортном образовании на Дальнем Востоке. Была середина апреля, как раз спустя две недели после внезапной кончины Вячеслава Ивановича Седых.

В состав делегации были включены Сергеев и Беломестных. В последний момент, уже при отправлении поезда, Григоренко позвонил Сергееву и сообщил, что поехать не сможет в связи с ухудшением состояния здоровья. Теперь делегация, находясь уже в поезде, осталась без «головы». Что делать?..

Пошел уже второй год, как была утверждена программа «Инновационный научно-образовательный транспортный комплекс на Дальнем Востоке России». Командировка была оформлена за счет пятого проекта программы «Инновационная образовательная среда транспортной отрасли, отвечающая потребностям государства и бизнеса». Одной из задач этого проекта была интеграция транспортного образования Дальнего Востока России и стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

Надо было решать эту задачу. Сергеев к этому времени уже не работал в университете, но по старой дружбе с Григоренко общался, правда, в неформальной обстановке. Будучи пенсионером, с ректором он практически не встречался. Но как автор инновационной программы и как исполнитель ее пятого проекта, он напомнил Виктору Григорьевичу о необходимости возобновления переговоров с руководителями «морской бурсы» (так иногда любовно называл свой университет его первый проректор Владимир Федорович Гаманов) о сотрудничестве в рамках интеграции транспортного образования. Надо было, наконец, реагировать на ранее достигнутые с ними договоренности во время встреч, когда в ДВГУПС проходили мероприятия по линии Дальневосточного отделения Академии транспорта России.

Поезд уверенно набирал скорость. Исчезла платформа. Вагоны, двигаясь по стрелкам и выходя на главный путь, «бесновались», поворачиваясь то в одну, то в другую стороны, безжалостно «болтали» пассажиров. Катя, держась за столик, смотрела в окно, надеясь увидеть Григоренко на уходящей платформе. «Хоть бы рукой помахал», – подумала она.

ЭР03246

Мимо начали пролетать станционные здания, стоящие на путях вагоны. Наконец, поезд вышел на главный путь, движение стало плавным, спокойным, но быстрым.

Катя села на диван, расстроенная и озабоченная, посмотрела на Сергеева.

– Что же нам делать-то, Иван Андреевич, без Виктора Григорьевича-то? – Ее мучил все тот же вопрос.

– Расслабься. Успокойся. Сейчас переоденемся. Потом нас покормят. Ляжем спать. А утро – вечера мудренее. Там и будем думать: что делать.

– Легко сказать «расслабься». Кто мы такие без Виктора Григорьевича? Кого представляем? Что можем решать? Может, на следующей станции выйдем?

– До Владивостока поезд делает всего две остановки: в Ружино и в Уссурийске. Следующая станция будет в два часа ночи. И куда же мы выйдем?

– Поедем, Катя, как было задумано. У нас с тобой право совещательного голоса. Теперь ты – глава делегации. А я, поскольку не работаю в университете, только член. А ты – все-таки руководитель дирекции инновационной образовательной программы. А ее еще выполнять два года...

После ужина Сергеев просматривал документы. Его одолевали тревожные мысли. «Кто мы без Григоренко? Кого представляем?» Почему он так поступил? Действительно ли вдруг к отъезду заболел? Тогда это как-то его оправдывает. Или побоялся взять ответственность на себя? Тогда зачем было затевать весь этот «сыр-бор»?

Представители «железки», как уже отмечалось выше, везли «мореходам» два проекта документов: «Меморандум» и «Устав союза». Надо было, наконец, дать импульс началу творческого сотрудничества двух крупных транспортных университетов Дальнего Востока. Сергеев внутренне чувствовал, что «моряки», считая себя специфическим и элитным морским университетом, не очень охотно идут на контакт с железнодорожниками. Они – «бурса морская», а тут – «сухари».

Хотя, считал он, оба университета идентичны. По статусу, например, оба университета сейчас являются вертикально интегрированными научно-образовательными комплексами с территориально распределенной инфраструктурой. Они идентичны по уровню и сложности учебно-материальной базы, и потенциалу профессорско-преподавательского персонала, и контингенту студентов, и международным контактам, и связям с производством и академической наукой. Есть ряд одинаковых образовательных и предметных программ. Например «Организация перевозок и управление на транспорте», «Экономика и управление», «Логистика», «Юриспруденция». Одинаковые программы по социально-гуманитарному и естественнонаучному циклам дисциплин. Много общего, к примеру, по судовым и локомотивным силовым установкам, средствам связи с подвижными объектами и так далее. Почему бы не взяться обоим университетам за решение проблемы взаимодействия морского и железнодорожного транспорта? Сколько подвижного состава, судов и вагонов простаивает, сколько грузов и товаров вовремя не доставляется получателям из-за несо-

ДВГУПС

ЭР03246

гласованности действий моряков и железнодорожников. А сколько может быть совместных вопросов в строительстве и эксплуатации морских и речных портов и припортовых станций, в том числе в экстремальных природно-климатических условиях? В результате горизонтальной интеграции университетов потенциалы их возросли бы вдвое. Совсем по-другому виделась бы их роль и в социально-экономическом развитии Дальнего Востока.

«Жаль, что безвременно ушел из жизни Вячеслав Иванович, – думал Сергеев. – С ним-то было бы проще решать вопросы. А как отреагируют новые руководители «мореходки» на наши предложения, на наше появление у них без руководителей вуза? А ведь я еще не знаю, какова позиция нового ректората «железки» по этому вопросу. Виктор Григорьевич что-то «темнит». Даже решил их поездку засекретить от ректора Дынькина. В общем, ситуация сложная».

Вот он держит в руках проект меморандума о творческом сотрудничестве между Дальневосточным государственным университетом путей сообщения и Морским государственным университетом имени адмирала Г.И. Невельского. Чем он плох? Примут ли они его? Согласятся ли они с его положениями? А ведь после его принятия можно пойти дальше: подписать договор о содружестве, принять решение по интеграции вузов в творческий союз, разработать и принять его устав.

«Начать надо с меморандума. Он ведь представляет глубокую по содержанию форму намерений двух университетов о творческом сотрудничестве», – похвалил свое детище Сергеев. – Как там в нем записано? «Является рамочным документом, на основе которого могут разрабатываться и приниматься конкретные механизмы реализации его положений».

Ниже приводится его полный текст.

«Настоящий Меморандум определяет основные принципы совместных действий Дальневосточного государственного университета путей сообщения и Морского государственного университета имени адмирала Г.И. Невельского, направленные на научное и кадровое обеспечение важнейших транспортных инвестиционных проектов и развитие транспортного рынка на российском Дальнем Востоке.

Стороны отмечают, что масштаб текущих экономических и социальных изменений на Дальнем Востоке России и странах Азиатско-Тихоокеанского региона требует принципиально новых подходов к образованию и подготовке высококвалифицированных специалистов. Интенсивное развитие экономики Дальневосточного региона, широкомасштабное освоение его природных ресурсов, расширение и углубление экономического сотрудничества со странами АТР возможно только на основе развития транспортного комплекса, принципиально новых механизмов транспортного обслуживания. Работа транспортной инфраструктуры Дальнего Востока оказывает решающее влияние и на обеспечение экономической безопасности России, сохранение территориальной целостности, укрепление геоэкономических и геополитических позиций России в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Стороны считают, что ДВГУПС и МГУ имени адмирала Г.И. Невельского, реализуя транспортные образовательные программы, могут оказать решающее влияние на транспортное обслуживание развивающейся экономики Дальнего Востока

ЭР03246

путем научного и кадрового сопровождения важнейших транспортных инвестиционных проектов, так как задачи развития транспортных технологий и транспортной техники решают кадры специалистов, интеллектуальный потенциал отрасли.

ДВГУПС и МГУ имени адмирала Г.И. Невельского несут определенную долю ответственности за выполнение Федеральных целевых программ, с которыми связано развитие транспорта на Дальнем Востоке. Утвержденная Минтрансом России «Транспортная стратегия Российской Федерации до 2020 года» определяет приоритеты государственной политики в области транспорта, задачи реформирования транспортной отрасли, механизмы государственно-частного партнерства при строительстве объектов транспортной инфраструктуры, а также основные направления развития транспортного комплекса на долгосрочную перспективу. Наряду с Федеральными транспортными программами разработаны целевые программы отраслевого и регионального уровней: это строительство новых железных дорог, терминалов, реконструкция портов и припортовых станций, автомобильных дорог, нефте- и газопроводов, разработка и производство новых типов наземных, водных и других технических средств, развитие транспортной инфраструктуры.

ДВГУПС и МГУ имени адмирала Г. И. Невельского одобряют решения Коллегии Министерства транспорта РФ о комплексе мер по совершенствованию подготовки специалистов для транспортного комплекса в условиях реформирования экономики России, обеспечению эффективности и устойчивости работы образовательных учреждений системы Минтранса России, повышение их конкурентоспособности в мировой транспортной системе. На Коллегии была озвучена проблема дальнейшей интеграции российской системы транспортного образования и ее соответствия высоким мировым стандартам.

Стороны **согласны** с тем, что в транспортной стратегии страны одной из важнейших названа задача преодоления узкоотраслевого подхода к планированию и развитию транспортной инфраструктуры и ориентация на достижение максимальных системных и макроэкономических результатов. Министерством транспорта РФ взят курс на комплексную и многопрофильную интеграцию транспортных отраслей. Это позволит не только создать в России единый транспортный комплекс, но и достигнуть желаемых результатов в интеграции страны в мировую транспортную систему, в мировое экономическое сообщество.

ДВГУПС и МГУ имени адмирала Г.И. Невельского **считают**, что интеграция транспортных отраслей и транспортных учебных заведений – это единый процесс, во многом обеспечивающий успешную реализацию транспортной стратегии России. Интеграция транспортного образования, науки и производства – это инновационный подход к управлению научного и кадрового обеспечения эффективной работы транспортного комплекса. Интеграция университета путей сообщения и морского университета открывает в дальневосточном регионе широкие возможности дальнейшего развития тесного сотрудничества участников транспортного образования и транспортного рынка, органов государственной власти и представителей бизнеса.

ДВГНБ

ЭР03246

Выражая поддержку усилиям транспортного звена экономики региона по развитию транспортной инфраструктуры Дальнего Востока и рынка транспортных услуг, декларируя принцип своей социальной ответственности перед государством, бизнесом и жителями региона, ДВГУПС и МГУ имени адмирала Г.И. Невельского договорились о нижеследующем.

1. Проводить совместные мероприятия, направленные на объединение усилий научно-педагогических коллективов университетов в научном и кадровом сопровождении важнейших инвестиционных транспортных проектов в регионе.

2. Обмениваться опытом работы по интеграции транспортного образования на основе преобразований организационной структуры университетов, созданию и развитию на их базе вертикально интегрированных транспортных научно-инновационных образовательных комплексов.

3. Выступить с совместной инициативой единения образования, науки и транспортного производства на основе ассоциативного включения в университетские комплексы действующих и вновь создаваемых учебно-научно-производственных объединений (УНПО) «университет – транспортное предприятие», научно-образовательных центров (НОЦ) «университет – ДВО РАН».

4. Проводить совместные исследования, подготовку и повышение квалификации кадров специалистов по следующим направлениям:

– надежность и безопасность транспортных систем;

– транспортное строительство и транспортное обслуживание в экстремальных природно-климатических условиях Дальнего Востока;

– развитие транспортно-таможенных технологий, информационных систем, всей инфраструктуры транспортных перевозок, ускоряющих доставку и пограничную обработку транзитных грузов;

– комплексное развитие инфраструктуры морских портов, пограничных переходов и подходов к ним;

– интеграция производственных и транспортных процессов на принципах транспортной логистики как основного направления совершенствования транспортных технологий;

– разработка и применение единой сквозной технологии перевозки грузов (нефти и нефтепродуктов, угля, леса и др.) в Китай и другие страны АТР, способствующей широкому привлечению инвестиций в экономику Дальнего Востока;

– инновационная образовательная среда транспортной отрасли, отвечающая потребностям государства и бизнеса;

– развитие информационно-телекоммуникационных технологий в автоматизации транспортных процессов, в том числе средств связи с подвижными объектами;

– проблемы взаимодействия морского, железнодорожного и других видов транспорта в организации интер- и мультимодальных перевозок.

5. Сотрудничать в области создания на базе региональных подразделений университетов (филиалов) инновационных центров науки, образования и транспорт-

ДВГУПС

ЭР03246

ного производства: организации в них совместно с предприятиями транспортного комплекса инновационных площадок, бизнес инкубаторов, технопарков для апробации и внедрения результатов научных исследований в производство; подготовки и повышения квалификации специалистов по новой технике и технологии в транспортных процессах.

6. Рассмотреть вопрос об организации на базе ДВГУПС и МГУ имени адмирала Г.И. Невельского, других учебных заведений, реализующих образовательные программы транспортной направленности, транспортного горизонтально интегрированного образовательного комплекса с корпоративным (ассоциативным) управлением – «Дальневосточного транспортного образовательного союза».

7. Разрабатывать и осуществлять совместно с транспортными организациями мероприятия по развитию экспорта транспортных и образовательных услуг как важной составляющей экономического продукта страны, в том числе по повышению роли Дальнего Востока в создаваемой интегрированной транспортной системе Азиатско-Тихоокеанского региона.

8. Выступить с инициативой интеграции транспортного образования Дальневосточного федерального округа в мировую образовательную систему, действующую на территориях стран АТР, и создания Международного Консорциума транспортного образования.

9. С целью развития интеграционных процессов в транспортной науке и образовании и повышения эффективности их влияния на экономическое развитие региона выступить с инициативой создания на Дальнем Востоке России регионального транспортного научно-образовательного кластера.

Стороны обязуются вести совместную работу на основе взаимного уважения и общих интересов. При необходимости ДВГУПС и МГУ имени адмирала Г.И. Невельского создают совместные комиссии, группы или иные рабочие органы для подготовки вопросов, представляющих взаимный интерес.

Стороны обязуются ввести в практику своих отношений регулярные встречи, взаимные консультации и обмен мнениями по возникающим проблемным вопросам транспортной науки, образования и воспитания с заключением соответствующих договоров, соглашений, взаимных обязательств и т.п.

Меморандум одобрен учеными советами вузов и является рамочным документом, на основе которого могут разрабатываться и приниматься конкретные механизмы реализации его положений».

Сергеев стал просматривать другой документ, который они везли с собой: проект Устава некоммерческой организации «Дальневосточный транспортный образовательный союз». В Уставе прописывалось, что «Союз» является добровольным самоуправляемым, некоммерческим объединением образовательных учреждений на основе общности интересов для реализации целей и задач, которые заключались в следующем:

– прогнозирование и разработка стратегии развития системы высшего и среднего профессионального образования для потребностей транспортной отрасли на Востоке России;

ЭР03246

– согласование, представительство и защита интересов членов «Союза», а также содействие созданию благоприятных условий для воспроизводства и развития человеческого капитала в области транспорта на Дальнем Востоке РФ;

– разработка и внедрение передовых идей в области образования, оптимизация системы подготовки специалистов для транспортной отрасли.

Перед «Союзом» ставились следующие основные задачи:

- всесторонняя академическая интеграция коллективов образовательных учреждений, а также защита и представление их интересов в обществе, законодательных органах, правительстве, общественных и международных организациях;
- организация сотрудничества ученых вузов с научными учреждениями в обновлении содержания и методов общего и профессионального образования, обеспечении преемственности и непрерывности системы транспортного образования;
- координация и организация совместной работы по совершенствованию учебно-методической, научно-педагогической, культурно-просветительской, спортивно-массовой, военно-патриотической и общественной деятельности;
- научно-методическое обеспечение воспитания учащейся молодежи в духе патриотизма, организованности, дисциплины и профессионализма, характерном корпоративным традициям транспорта;
- организация издания учебной и методической литературы;
- развитие материальной базы и социальной инфраструктуры образовательных учреждений;
- установление деловых связей между членами «Союза» и другими заинтересованными предприятиями и организациями;
- совершенствование переподготовки и повышения квалификации научных и педагогических кадров членов «Союза», в том числе повышение квалификации через аспирантуру и докторантуру;
- осуществление иной деятельности в соответствии с полномочиями, полученными от членов «Союза», не запрещенной законодательством.

Далее шли параграфы, определяющие членство «Союза», права и обязанности его членов, органы управления и другие пункты, характерные для таких документов как уставы общественных организаций.

«Вот и проект устава вполне нормальный: не ущемляет ничьих интересов, – подумал Сергеев. – У «моряков» не должно быть никаких аргументов, чтобы отвергнуть начисто Меморандум и «Союз», – заключил он. – Другое дело, кто их завтра представит. Легитимна ли их делегация?»

***

Поезд прибыл во Владивосток строго по расписанию. Их встретил первый проректор университета Владимир Федорович Гаманов. У Сергеева сразу отлегла тревога в душе: «моряки» их ждут, переговоры состоятся.

Они подъехали к гранитным колоннам входа в главное здание университета. Вот он, какой величественный дальневосточный морской университет! Сергеев

ЭР03246

был здесь неоднократно, и каждый раз не переставал удивляться этому вузу, сохраняющему и развивающему многовековые традиции морского образования.

Официальной датой своего основания университет называет 1890 г. Тогда были открыты Александровские мореходные классы во Владивостоке, преобразованные в последующем во Владивостокское Александровское мореходное училище дальнего плавания. В 1944 г. учебное заведение получило статус технического института. Позднее, после ряда преобразований, получило название «Дальневосточное высшее инженерное морское училище имени адмирала Г.И. Невельского». В 1991 г. учебное заведение стало именоваться «Дальневосточная государственная морская академия». С 2001 г. – Морской государственный университет. Сейчас он является не только визитной карточкой профессионального морского образования России, но и одним из ведущих морских вузов в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Вуз с гордостью носит имя адмирала Геннадия Ивановича Невельского, потому что Приморье Дальнего Востока досталось России трудами этого отважного адмирала и его сподвижников. От мореходных классов к высшему морскому училищу и университету – таков путь вуза из XIX в XXI в. На сегодняшний день университет – профильный ведомственный вуз, главным образом, ориентированный на подготовку специалистов для морского транспорта. Это группы специальностей, связанные с судовождением и управлением морским транспортом, судоремонтом, судовыми энергетическими установками. Все эти специальности уникальны. Сотни питомцев дальневосточной высшей «мореходки» стали капитанами дальнего плавания, старшими механиками морских транспортов и пассажирских лайнеров, начальниками портов, пароходств, директорами и главными инженерами заводов.

В миссии университета записано: «кадровое обеспечение комплексного освоения Мирового океана по всем направлениям морской хозяйственной деятельности на принципах непрерывной опережающей подготовки конкурентоспособных специалистов с уровнем профессиональной компетенции и инновационной активности, отвечающим национальным и международным требованиям». И он уверенно несет эту миссию.

Гаманов провел гостей к ректору. Сергей Алексеевич Огай встретил их приветливо. Он попросил секретаршу приготовить кофе. Завязалась непродолжительная беседа, как всегда в таких случаях при встречах, по ничего не значащим вопросам: как доехали, какая погода, как идут дела в университете и т.п.

От завтрака гости отказались. Их хорошо покормили в вагоне.

С.А. Огай предложил план:

– Владимир Федорович покажет вам университет, а потом, за обедом, поговорим по тем проблемам, с которыми вы к нам приехали. По нашим общим проблемам, – поправился он.

В течение двух с лишним часов Гаманов показывал аудитории и лаборатории. Гости ознакомились с комплексом современных навигационных тренажеров, включающим электронную картографию, управление судном и маневри-

ЭР03246

рованием, системы связи с подвижными объектами, тренажеры машинного отделения. В вузе был 25-метровый бассейн, в котором отрабатываются практические навыки по выживаемости. Сергеев особенно был удивлен, когда, стоя у большого экрана, можно было наблюдать за расположением и движением судов в акватории залива Петра Великого, прилегающей к морскому порту.

«Мореходку» от «железки» отличало то, что студенты здесь находятся на полном государственном обеспечении: живут в общежитиях, получают бесплатное питание и обмундирование. Плавательная практика младших курсов проходит на судах, принадлежащих университету: парусном учебном судне «Надежда» и грузовом учебно-производственном судне «Профессор Хлюстин». Есть в университете и другие плавсредства. Гаманов поведал, что курсанты университета – лидеры по дальним спортивным плаваниям. Их маршруты пролегают к берегам Англии, США, Германии, Польши, Голландии, Франции, Австралии, Японии, Панамы, Мексики, Никарагуа, Италии, Новой Зеландии. Они ходили по Амуру, Волге, Северной Двине, Висле, Рейну, Темзе. Им покорялись Балтийский, Беломорский, Волго-Донской, Панамский, Суэцкий и другие каналы.

Гаманов коснулся вопросов международного сотрудничества:

– Взаимовыгодное сотрудничество многих стран Азиатско-Тихоокеанского региона благотворно влияет на развитие международных связей вуза. Университет имеет многочисленные зарубежные контакты, успешно сотрудничает с морскими и техническими вузами стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Он, совместно с зарубежными университетами, реализует международные образовательные программы, используя метод глубокого погружения в языковую среду. Морской вуз является полноправным членом Международной ассоциации морских университетов (IAMU), Форума морских и рыбохозяйственных университетов Азии (AMFUF), Всемирной ассоциации морских учебных заведений и центров морской подготовки (GlobalMET), Глобального партнерства по предотвращению конфликтов.

Отвечая на вопрос, со сколькими вузами стран Азиатско-Тихоокеанского региона конкретно сотрудничает вуз, сказал:

– Пожалуй, полтора десятка наберется.

Сравнивая сейчас оба вуза, Сергеев видел преимущество «мореходов» по сравнению с «железкой» по многим позициям. Например, по выправке, форме, подтянутости, в общем, по красоте внешнего вида студентов, да и преподавателей, что привлекало, конечно, молодежь к морскому образованию. Производила впечатление учебно-материальная база, особенно действующие тренажеры. Есть свой флот. В Морском университете шире территориальный диапазон практической подготовки специалистов по таким образовательным программам как управление морским транспортом, судовождение. И, конечно же, если верить проректору, более широкий спектр международных связей и глубина языковой подготовки.

Но самое главное, на что следовало бы обратить внимание при формировании предложений по интеграции транспортного образования, это традиции и

ЭР03246

связанные с ними корпоративные интересы. Сергеев только сейчас начал понимать сущность этих традиций.

Железнодорожному транспорту и железнодорожному образованию более двухсот лет. Морскому – тысячи. Большая разница в возрасте наложила глубокий отпечаток на характер корпоративных интересов «морских волков» и «сухарей».

Железнодорожники и моряки имели свои жилые кварталы в городах или даже целые города, поселки, станции, порты и вокзалы, населенные, в основном, семьями сотрудников отраслей. У них были свои системы обеспечения продовольствием и связью, ведомственные поликлиники, больницы, пансионаты и санатории, детские сады и пионерские лагеря, спортивные сооружения и спортивные команды местного, регионального и общенационального уровня, системы перераспределения «дефицитных» промышленных и продовольственных товаров. Железнодорожники и моряки имели свои периодические издания, учреждения культуры и учреждения всех уровней образования, свои научно-исследовательские институты и проектно-конструкторские бюро.

Но у них была и своя корпоративная мораль, правила поведения, символы успеха и культурные приоритеты, свой профессиональный жаргон и закодированные названия подразделений инфраструктуры и профессиональных должностей, непонятные для других людей. Корпоративные отношения в каждом ведомстве начали формироваться со времени зарождения этих видов транспорта. В этом смысле моряки ушли далеко вперед, и смотрели на своих коллег с определенной долей превосходства. Они, пожалуй, не испытывали особого желания породниться с «железкой».

Нужно отметить, что корпоративная политика и отраслевая этика сыграли и свою положительную роль: они обеспечили на транспорте высокую организованность и дисциплину, глубокий профессионализм, продвинули транспорт на передовые рубежи в мире в области научно-технического прогресса, объемов перевозок, грузооборота и пассажирооборота.

Высказывая свои предложения об интеграции транспортных процессов и транспортного образования под общей оболочкой системы путей сообщения, Сергеев еще не осознавал, что попасть в престижную среду того или иного вида транспорта, особенно морского, было не так то просто. Помимо необходимости получения базового образования, в значительной части профессиональных должностей отсутствовал открытый конкурс на место или что-либо на него похожее. Зато широко поддерживались семейные династии и корпоративные традиции.

Кстати, свои корпоративные интересы сформировались и на других видах транспорта – автомобильном, речном и воздушном. Отраслевые высшие и средние специальные учебные заведения этих видов транспорта, пожалуй, никак не согласятся так просто войти под «общую оболочку» системы путей сообщения вместе с железнодорожниками. Сергеев явно поторопился с такими предложениями. И Григоренко, пожалуй, понял это раньше его. А сейчас он для себя решил: при намеченной встрече после ознакомительной экскурсии особо не

ЭР03246

настаивать на интеграции, на институциональных реформах, а ограничиться вопросами творческого сотрудничества…

На встрече, как говорят, без галстуков, присутствовали С.А. Огай, В.Ф. Гаманов, И.А. Сергеев и Е.Ю. Беломестных. За обеденным столом состоялся непринужденный разговор о необходимости дальнейшего развития творческих связей ученых двух крупнейших транспортных университетов региона.

Во время беседы было отмечено, что в настоящее время такие связи ограничиваются рамками совета ректоров вузов Дальневосточного Федерального округа, где председательствовал В.Г. Григоренко, Региональным учебно-методическим центром во главе с Г.П. Турмовым (бывшим ректором Дальневосточного технического университета), и Дальневосточным отделением Академии транспорта России, до последних дней возглавлявшимся В.И. Седых. Во всех этих вузах прошли перевыборы ректоров. Наступил период переформирования руководства этих общественно-государственных органов. Поэтому их активность несколько снизилась. Тем более, повысилась актуальность продолжения творческого сотрудничества в рамках двухсторонних отношений, а также в рамках намечаемого создания на Востоке России транспортного учебно-научно-производственного союза (кластера).

Сергеев передал руководителям морского университета проекты двух документов, разработанных в университете путей сообщения: Меморандум о творческом сотрудничестве, определяющий основные принципы совместных действий по воспроизводству и развитию кадрового потенциала и научных исследования, направленных на обеспечение транспортных инвестиционных проектов российского Дальнего Востока; Устав НКО «Дальневосточный транспортный образовательный союз» – документ, закрепляющий формы и методы интеграции транспортного образования на Дальнем Востоке.

Приняв документы, руководители морского университета обещали, что изучат их и сформулируют соответствующие предложения. Чтобы придать ускорение процессу развития творческого сотрудничества двух вузов, Сергей Алексеевич предложил в самое ближайшее время направить в ДВГУПС группу ученых, работающих в области оптимизации управления перевозками и транспортной логистики, для выработки совместных действий в этой области.

Чтобы оставить какой-то формальный след от переговоров, был составлен протокол совещания. С личного согласия президент ДВГУПС В.Г. Григоренко был зафиксирован как участник этого совещания и один из подписантов протокола.

«Протокол совещания в Морском государственном университете имени адмирала Г.И. Невельского. г. Владивосток.

Присутствовали:

от ДВГУПС – В.Г. Григоренко, президент университета, И.А. Сергеев, профессор, Е.Ю. Беломестных, доцент;

от МГУ – С.А. Огай, ректор университета, В.Ф. Гаманов, первый проректор университета.

ЭР03246

Слушали: «О сотрудничестве МГУ имени адмирала Г.И. Невельского и ДВГУПС.

Выступили: участники совещания.

Постановили:

1. Отметить, что масштаб текущих экономических и социальных изменений на Дальнем Востоке России и странах Азиатско-Тихоокеанского региона требует принципиально новых подходов к образованию и подготовке высококвалифицированных специалистов. Интенсивное развитие экономики Дальневосточного региона, широкомасштабное освоение его природных ресурсов, расширение и углубление экономического сотрудничества со странами АТР возможно только на основе развития транспортного комплекса, принципиально новых механизмов транспортного обслуживания.

ДВГУПС и МГУ имени адмирала Г.И. Невельского, реализуя транспортные образовательные программы, могут оказать решающее влияние на транспортное обслуживание развивающейся экономики Дальнего Востока путем научного и кадрового сопровождения важнейших транспортных инвестиционных проектов, так как задачи развития транспортных технологий и транспортной техники решают кадры специалистов, интеллектуальный потенциал отрасли.

Интеграция транспортного образования, науки и производства является инновационным подходом к научному и кадровому обеспечению эффективной работы транспортного комплекса.

Интеграция ДВГУПС и МГУ имени адмирала Г. И. Невельского открывает в дальневосточном регионе широкие возможности дальнейшего развития тесного сотрудничества участников транспортного образования и транспортного рынка, органов государственной власти и представителей бизнеса.

2. Просить ученые советы договаривающихся университетов рассмотреть на своих заседаниях основные направления сотрудничества коллективов и интеграции транспортного образования в регионе.

От МГУ им. адм. Г.И. Невельского – С.А. Огай, ректор.

От ДВГУПС – В.Г. Григоренко, президент университета».

Через некоторое время в ДВГУПС прибыла делегация Морского университета для согласования вопросов творческого сотрудничества в области транспортной логистики. Принимал ее президент университета В.Г. Григоренко и заведующий кафедрой «Станции и узлы, технология грузовой и коммерческой работы» доцент Н.И. Котенко. Кафедра вела учебный процесс по циклу дисциплин, связанному с логистикой. Сергеев в то время в университете не работал и участия в переговорах не принимал.

Виктор Григорьевич по неизвестным причинам не стал инициировать перед ректором и ученым советом первые принятые шаги по развитию творческого сотрудничества между университетами. В 2013 г. он умер. Таким образом, кроме разговоров на эту тему, дело дальше не пошло. «Моряки» тоже молчали: ведь инициаторами были «железнодорожники». Они в первую очередь и долж-

ЭР03246

ны были «суетиться». Вопрос «повис» почти на семь лет, пока в ДВГУПС не прошли выборы очередного ректора.



Юрий Анатольевич Давыдов, вступив в должность ректора Университета путей сообщения в 2015 г., решил вновь вернуться к вопросу творческого сотрудничества с Морским университетом. В преддверии 80-летнего юбилея ДВГУПС был подготовлен и подписан обеими сторонами договор о взаимодействии и творческом сотрудничестве между Дальневосточным государственным университетом путей сообщения и Морским государственным университетом имени адмирала Г.И. Невельского.

К сожалению, договор пока лежит без движения. Руководство университетами заняло выжидательную позицию: ни с той, ни с другой стороны пока не принимается должной инициативы к его выполнению.

К этому времени в Министерстве транспорта России стали понимать, что в результате проводимых реформ транспортному образованию может грозить деградация. Министерство взялось за разработку Концепции развития транспортного образования на ближайшую перспективу и повышения его конкурентоспособности.

Основными результатами реализации данной Концепции должны были стать:

– сохранение системы отраслевого образования;

– включение транспортных университетов в перечень ведущих вузов России, а в дальнейшем и мира;

– приведение в соответствие подготовки специалистов по всем видам транспорта международным требованиям;

– развитие системы непрерывного транспортного образования и профориентационной работы;

– развитие сотрудничества с зарубежными странами как в области подготовки специалистов для транспортной отрасли, так и высококвалифицированных научно-педагогических кадров, внедрение передового международного опыта в реализацию образовательных программ в сфере транспорта;

– создание опорных отраслевых высших учебных заведений с рейтингами национального и мирового уровня;

– повсеместное внедрение признанных методик высшего образования, ориентированных на научную, проектную, или производственную деятельность с тем, чтобы выпускники вузов транспорта обладали фундаментальными инженерными знаниями, и в то же время получали необходимый набор практических навыков, позволяющий без особых усилий осваиваться в современном транспортном производстве;

– другие мероприятия.

ДВГУПС

ЭР03246

Означенная Концепция готовилась на рассмотрение и утверждение в Правительстве Российской Федерации. 6 февраля 2021 г. Правительство издало распоряжение в несколько другой формулировке: «Об утверждении Концепции подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 г.». В результате реализации утвержденной Концепции транспортные университеты, а также другие профессиональные образовательные организации, осуществляющие подготовку кадров для транспортной отрасли, «должны стать не только устойчивой и современной площадкой кадрового и научно-технологического обеспечения транспортной отрасли, но и генераторами новых идей и технологий, международными центрами компетенций в области транспорта».

3.4. Логика и механизмы развития

Как показывает зарубежный опыт передовых университетов, проблема качества там успешно решается на основе образовательной технологии, которую называют «обучение действием». Это – проблемно-ориентированное и проектно-ориентированное обучение, как правило, в академических (классических) университетах, и практико-ориентированное – в профессиональных.

В принципе вопрос такого обучения в высшей школе не так уж и нов, как кажется на первый взгляд. 210 лет назад по проекту Августина Бетанкура создавался учрежденный императором Александром I в Петербурге Институт Корпуса инженеров путей сообщения. Он был открыт 1 ноября 1810 г. и отличался особой программой обучения: она объединяла в одном учебном заведении фундаментальную подготовку по естественнонаучным и гуманитарным дисциплинам, общеинженерные и специальные технические знания.

Принцип такого сочетания учебных дисциплин остался и поныне в инженерном образовании.

Рожденный Институт стал «колыбелью» транспортной науки и родоначальником высшей технической школы России, из которого пошли многие направления естественнонаучного, технического и инженерно-строительного образования.

При составлении программы обучения в Институте инженеров путей сообщения Бетанкур писал: «Цель института снабдить Россию инженерами, которые, прямо по выходе из него, могли бы быть назначаемы к производству всяких работ в Империи».

Вот ведь как четко была сформулирована цель практико-ориентированного инженерного образования! И она была достигнута. Эта цель осталась актуальной и сейчас, в современной России, по истечении более чем двух веков: чтобы специалисты «прямо по выходе» из высшего учебного заведения «могли бы быть назначаемы к производству всяких работ».

Практико-ориентированное обучение в вузах профессионального образования позволяет обеспечить обучающихся не только современными фундаментальными знаниями, но и профессиональными навыками, востребованными в реальной практике.

ЭР03246

К сожалению, не все получалось так, как задумывалось, и высшая школа периодически подвергалась реформированию. И вот сейчас, в 2020 г. – очередной виток реформ.

Концепция «Стратегическое академическое лидерство», с которой выступило Минобрнауки РФ, была направлена на государственную поддержку российских образовательных организаций высшего образования в целях научного, технологического и кадрового обеспечения экономики и социальной сферы, повышения глобальной конкурентоспособности системы высшего образования и регионального развития**.** На основе открытого конкурсного отбора программ развития вузов ставилась задача создания ограниченного количества элитных конкурентоспособных национальных университетов трех уровней: федеральных, исследовательских и опорных. Каждый из них будет представлять единение (интеграцию) образования, науки и производства – своеобразный научно-образовательный консорциум.

Дальневосточный государственный университет путей сообщения, осознавая свою роль в причастности к тому, что «… российский Дальний Восток должен стать одним из глобальных центров высоких технологий и компетенций, новых индустрий и отраслей, качественных рабочих мест для квалифицированных специалистов» (цитата из выступления президента РФ на Всемирном экономическом форуме во Владивостоке), решил «примерить на себе» участие в конкурсе со своей программой преобразования вуза в Национальный опорный университет – лидер образования и науки транспортной отрасли на Востоке России.

Наряду с обновлением научно-методических основ транспортного образования, ДВГУПС отважился взять курс на формирование интегрированного университетского комплекса национального и мирового уровня с распределенной транспортной научно-образовательной средой на территории Дальневосточного федерального округа Азиатско-Тихоокеанского региона.

***

Автор считает необходимым сделать здесь некоторое разъяснение относительно формы последующего повествования.

«Свои суждения о логике и механизмах развития транспортного образования в регионе я высказывал в докладах, статьях, дискуссиях при общении со специалистами, коллегами-педагогами. Продуктивными были беседы о будущем транспортного образования на Востоке России с выпускниками университета, гостями из зарубежных вузов, прибывшими на юбилейные мероприятия, посвященные 80-летию со дня открытия вуза и 75-летию со дня первого выпуска инженеров. Ряд моих предложений вошли в различные программы социально-экономического развития университета на период с 2021 по 2030 гг. и будущую программу преобразования вуза в национальный опорный университет.

Я вспоминаю, сколь доверительными и продуктивными были дискуссии с Эдуардом Сергеевичем Поддавашкиным, выпускником ХабИИЖТа с 45-летним стажем. Показателен его путь после окончания вуза: дежурный по станции, начальник станции, начальник отделения железной дороги, начальник дороги,

ЭР03246

заместитель и первый заместитель Министра путей сообщения Российской Федерации как раз в то время, когда Министром был Геннадий Матвеевич Фадеев, также выпускник ХабИИЖТа. Имеет ученые степени кандидата экономических наук и доктора транспорта, звание академика транспорта. Вот что он пишет в проспекте «Рожденный Транссибом», вышедшим к юбилею университета:

«С женой Ольгой Кирилловной, вместе со мной окончившей ХабИИЖТ, мы и по сей день не теряем связи с университетом. Приезжаем в Хабаровск, как приезжают в родной дом к близким людям, друзьям, проверенным временем общими бедами и радостями, тем более что в университете я защитил диссертацию на доктора транспорта и избран почетным профессором. Нам всегда интересны встречи с коллегами, профессорско-преподавательским составом. Разве можно не оценить того, как мощно укрепилась материально-техническая и учебная база, как далеко шагнула социальная сфера студентов и сотрудников университета. Чрезвычайно рады, что наш университет является ведущим вузом Дальнего Востока, выполняет большую научно-исследовательскую работу, осуществляет сотрудничество с вузами соседних государств».

Эдуарда Сергеевича всегда интересовало поступательное развитие родного вуза, его лидерство в транспортном образовании отрасли, творческие связи с железными дорогами. Во время его последнего пребывания в университете он посетил могилы бывших ректоров, с кем он был хорошо знаком: В.И. Дмитренко, А.Г. Тиличенко, В.Г. Григоренко. При них вуз, «рожденный Транссибом», стал флагманом транспортного образования на Дальнем Востоке России.

Э.С. Поддавашкин, как выпускник вуза и один из руководителей бывшего МПС был раздосадован тем, что университет стал терять свои былые традиции: снизился научно-педагогический потенциал профессорско-преподавательского состава, стали утрачиваться творческие связи с производством, «ушли в небытие» ряд ученых советов по защите докторских и кандидатских диссертаций. Затормозилось выполнение конкурсной программы «Инновационный научно-образовательный транспортный комплекс на Дальнем Востоке России». Можно, конечно, найти и объяснение сложившегося положения всевозможными внешними причинами: мировой кризис, всеобщий спад производства, жесткие санкции США и западных стран, а теперь вот еще и коронавирусная пандемия и т.п. А он сам, пребывая на пенсии, теперь уже ничем не может помочь альма-матер. Но ведь девяностые годы были не легче, а вуз развивался. Стало быть, дело еще и в самом коллективе университета, в его ведущем органе – ректорате, ученом совете…».

«Запомнились встречи и дискуссии с иностранными коллегами, профессорами, с которыми я активно сотрудничал, когда по долгу службы в университете занимался вопросами организации международных связей, интеграции университета в мировую образовательную систему. Их особенно интересовало, как продвигаются идеи актуализации транспортного образования на Востоке России и интеграция университета в мировое образовательное пространство».

ЭР03246

Так, например, одним из направлений такого сотрудничества с коллегами из-за рубежа была попытка создания системы международного дистанционного образования.

В середине девяностых годов, когда интернет еще не получил в мире широкого развития, для организации дистанционных форм проведения учебных занятий по бизнес администрированию в качестве телекоммуникационного канала связи между Университетом штата Аляска (Анкоридж) и ДВГУПС предлагалось использовать стационарные спутники. Эту идею поддерживал и продвигал ассистент-профессор школы бизнеса УАА Питер Соколов. Он – специалист по телекоммуникациям и бизнес администрированию, окончил два университета, считающихся одними из лучших вузов США, – Северо-Западный в штате Иллинойс и Коннектикутский. Имеет степени магистра наук (MS) и магистра бизнес администрирования (MBA). Он доказал организационно-техническую возможность такой формы академических обменов. Мы посетили с ним телекоммуникационную станцию спутниковой связи в Анкоридже и произвели все необходимые вычисления. Но затея не увенчалась успехом в силу высокой стоимости спутниковой связи и языковыми трудностями методического обеспечения учебного процесса.

Еще одна попытка организации дистанционной формы академического сотрудничества с применением IT-технологий и интернета была предпринята, спустя 10 лет, но уже с Коньянским университетом (Республика Корея, г. Тэджон). Проект создания совместного «кибер-университета» поддержал профессор Ким Му Чен, который разработал технологию обучения корейских и российских студентов по двуязычным и двухдипломным программам бизнес администрирования на английском языке. Идея имела хорошую перспективу. Но ей не суждено было претвориться в жизнь по банальной причине – незнание иностранного языка преподавателями с российской стороны

Характерно то, что Э.С. Поддавашкина и других ветеранов транспорта, выпускников университета путей сообщения, иностранных коллег интересовали вопросы транспортного образования будущего, многие ответы на которые можно найти в теперь уже утвержденной Правительством России Концепции подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 г.

Иностранных коллег интересовали научно-образовательные проблемы и мероприятия по их разрешению, связанные с перспективами развития путей сообщения в направлении северо-восточных территорий России и Арктики и включения их в трансконтинентальные транспортные маршруты.

Вопросы развития транспортного образования на Дальнем Востоке и роли в нем Дальневосточного государственного университета путей сообщения были предметом различных конференций, симпозиумов, совещаний и собраний, частных встреч и бесед, участником которых был автор этой книги. Как вопросы, так и ответы на них были систематизированы, структурированы, можно сказать – «промодерированы», то есть, подвергнуты так называемому процессу «модерации» с целью установления определенного порядка представления информации.

ДВГУПС

ЭР03246

Чтобы понять суть, поясню: модерация необходима там, где имеет место стремление участников к достижению общей цели в ходе совещания, собрания, форума. Это также развивающий образовательный метод, когда люди обмениваются идеями, мнениями, личным опытом, анализируют стоящие перед ними задачи и определяют возможные пути их решения. А модератором часто называют ведущего, основная задача которого состоит в том, чтобы стимулировать и направлять процесс поиска и анализа информации участниками группового общения.

В дальнейшем повествовании результаты «структурированной модерации» изложены как бы в форме диалога: задается вопрос и приводится ответ на него. В диалоге обозначены две группы лиц: ***Mod*** (Moderator) и ***Sp*** (от англ. Speaker – спикер; в переводе здесь как «говорящий» или «оратор», человек, выступающий с докладом на конференции, лекции, семинаре, тренинге или другом мероприятии).

Под кликом «***Sp***» выступает преимущественно автор этих строк. Сразу хочу отметить, что точка зрения автора в ответах может не совпадать с официальной позицией Минобрнауки РФ.

***

Mod.

– Принимая во внимание типологию высших учебных заведений, основанную на выделяемых областях образования (математические и естественные науки, инженерное дело, технологии и технические науки, здравоохранение и медицинские науки, сельское хозяйство и сельскохозяйственные науки, и другие), кроме транспортных существуют другие различные типы вузов: классические, технические, медицинские, сельскохозяйственные университеты и ряд других. Почему же Вы всегда выступаете за то, чтобы в России уделялось особое внимание государства именно транспортному образованию? В большинстве стран мира такого типа, как транспортные университеты, нет. Однако транспорт там функционирует исправно.

Sp.

– Транспортное образование в России всегда было государственным. Это глубокие традиции. В России транспортное образование является родоначальником инженерного образования, от которого в дальнейшем пошли многие другие области наук. Для России транспорт – это все, он экстерриториален. Его феномен в том, что в общественной жизни он присутствует везде: возьмите любую ее сторону – экология, экономика, территории, органы власти, армия, наука и т.д. Он влияет на качество жизни людей, развитие и эффективность общественного производства.

Относительно транспортного комплекса в отличие от других стран Россия имеет ряд специфических особенностей, при которых транспорт оказывает существенное, если не сказать более, решающее влияние на социально-экономическое развитие страны. Какие эти специфические особенности?

ЭР03246

РИНБ

Во-первых, огромная территория. Россия по площади самое большое государство в мире. Отсюда – и самые протяженные транспортные магистрали, которые в своем развитии требуют огромных капитальных вложений. Причем это касается всех видов транспорта: воздушно-космического, железнодорожного, автомобильного, трубопроводного, речного и морского.

Во-вторых, демографические особенности. Неравномерная плотность населения. Есть регионы, где плотность населения составляет менее чем один человек на квадратный километр. В этом случае транспорт должен решать проблемы перемещения населения в связи с миграцией, освоением природных ресурсов, вахтовыми методами организации работ, другими деловыми перемещениями, отдыхом и туризмом.

В-третьих, природно-климатические условия. Транспорт должен устойчиво работать в любых природно-климатических условиях, порой экстремальных. К примеру, разность температур, достигающая иногда свыше ста градусов, вечная мерзлота, сейсмичность, наводнения, другие природные катаклизмы.

В-четвертых, сложная логистика, взаимодействие различных видов транспорта, как в мультимодальных перевозках, так и интермодальных. Российская территория расположена между Европой и Азией. Через эту территорию организуются международные и трансконтинентальные транспортные коридоры, действуют трансграничные переходы.

И это далеко неполный перечень специфических особенностей транспортного комплекса России, при которых он должен действовать организованно, слаженно, с высоким уровнем транспортного обслуживания.

Транспорт России является одной из крупнейших отраслей экономики и важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры государства. Он обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества, экономический баланс страны. Развитие его во многом предопределяет не только экономическое, но и пространственное развитие России, способствует укреплению ее целостности, безопасности и международного влияния. Поэтому развитие транспортной системы России, задающей ориентиры устойчивого развития всего общества, является одной из приоритетных задач государственной политики.

В этой связи курс Министерства транспорта РФ, направленный на формирование единого транспортного пространства, на обеспечение транспортно-экономического баланса страны и развитие интегрированной инфраструктуры транспортных коммуникаций, возможен только при условии сохранения и развития кадрового потенциала отрасли, национальной системы транспортного образования. Профессиональное образование для транспортной отрасли является основой кадрового и инновационного развития транспортной системы Российской Федерации – одной из базовых отраслей экономики государства, формирующей существенную долю национального внутреннего валового продукта. Недаром транспорт называют кровеносными сосудами государства, здоровое состояние которых зависит от специалистов высокой квалификации, которых как раз дает транспортное образование.

ЭР03246

Государственное внимание транспортному образованию должно уделяться еще и потому, что, как указывалось выше, ключевое место в ряду главных вызовов, определяющих миропорядок XXI в., занимает глобализация, указывающая на наличие глубоких взаимосвязей в различных сферах деятельности стран и континентов, в центре которых, естественно, стоит транспорт. Отвечать этим вызовам должна новая трансграничная идентичность кадровых ресурсов, способных компетентно и эффективно действовать на глобальном транспортном рынке.

Уникальной особенностью транспортного образования является неразрывная связь качества подготовки специалистов для транспортной отрасли России с выполнением обязательств Российской Федерации по международным договорам, международных стандартов и требований международных организаций, международных конвенций. Без государственного внимания транспортному образованию здесь не обойтись.

Утверждение Правительством России Концепции подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 г. – это залог сохранения системы отраслевого образования на обозримое будущее.

Mod.

– Зарубежная высшая школа в выделяемых областях научных знаний как-то не акцентирует внимание, за редким исключением, на специальности транспортного образования. В типологии вузов и их структурных подразделений, как правило, фигурируют естественнонаучные, гуманитарные, инженерно-технические и инженерно-технологические, медицинские, педагогические специальности. Транспортные «запрятаны» в инженерных специальностях. Каковы, вообще, современные тенденции развития транспортного образования в мире?

Sp.

– Как следует из обзора, изложенного выше, в большинстве стран мира базовое и профессиональное образование разделено институционально. Формы транспортного образования за рубежом, как и тенденции его развития, весьма разнообразны. Это объясняется как специфическими особенностями этих стран (промышленное развитие, обширность территории, населенность, развитие транспортных сетей и т.д.), так и традициями транспортной отрасли, академическими системами образования, степенью государственного регулирования транспортного рынка и рынка образовательных услуг.

Несколько слов о тенденциях транспортного образования за рубежом. Разновидности мировой системы транспортного образования можно разделить на три группы.

Первая группа определяется наличием обособленных транспортных учебных заведений: высшего профессионального образования (университеты, институты, академии) с присвоением квалификации дипломированного специалиста; среднего специального образования (техникумы, колледжи) с присвоением квалификации техника; начального профессионального образования (профтехучилища) с выдачей сертификата квалифицированного рабочего. Такая система действует в Российской Федерации.

ЭР03246

Системы отраслевого образования, аналогичные российской, действуют в Китайской Народной Республике, Корейской Народно-Демократической Республике, некоторых странах СНГ – бывших союзных республиках СССР, частично в Республике Корея. В ряде стран имеются отраслевые вузы отдельных видов транспорта (в основном морского и воздушного видов транспорта).

Вторая группа характеризуется наличием общетранспортных факультетов в классических, технических или технологических университетах. Примеры можно найти в таких странах как Германия, Франция, Соединенные Штаты Америки, Индия, Вьетнам, ряде других стран.

Третья группа системы транспортного образования, и тоже одна из самых распространенных, характерна тем, что во многих странах мира, в первую очередь, экономически развитых, она вынесена за скобки университетского классического образования. Транспортное образование там является уделом самого транспортного производства, транспортных компаний, корпораций, крупных предприятий и фирм. Это так называемое корпоративное профессиональное образование, внутрифирменное обучение, основанное на единой корпоративной идеологии.

Компании, которые хотят быть лидерами в своих отраслях, стремятся обеспечивать подготовку «своего» персонала, непрерывное обучение его на всех этапах и уровнях производства. С этой целью в самих компаниях создаются образовательные центры с современной материальной базой и квалифицированным преподавательским составом. Там профессиональная подготовка сливается с практикой, с производством. Такая система профессиональной подготовки становится экономически и технологически выгодной, поскольку в ней сведены к минимуму расходы на производство невостребованных знаний. Она способствует освоению профессиональных компетенций, закреплению кадров, возможности подготовить специалиста «для себя». Она не так инерционна, как подготовка специалиста в современном инженерном или классическом университете.

На пороге XXI в. под влиянием революционной смены содержания и структуры многих профессиональных сфер деятельности на Западе произошел качественный прорыв и в сфере профессиональной подготовки. Появление так называемых корпоративных университетов стало новой формой профессионального обучения, так как традиционное академическое образование оказалось неспособным решить проблему своевременной подготовки квалифицированных специалистов в условиях возрастающей конкуренции. Словосочетание «корпоративный университет» говорит само за себя. Слово «корпоративный» предполагает ограничение сферы деятельности рамками компании, а «университет» подразумевает не просто систему образовательных мероприятий, но и наличие научно-методической базы, ориентацию на долгосрочное развитие, генерацию и управление знаниями.

Корпоративный университет – это еще одна форма образовательной конкуренции, с которой все больше приходится считаться традиционным университетам, занимающимся исключительно программами подготовки для получения ака-

ЭР03246

демического высшего образования. Так в исследованиях Всемирного банка развития по вопросу формирования общества, основанного на знаниях, отмечено, что во всем мире сейчас насчитывается примерно полторы тысячи корпоративных университетов, в то время как десять лет назад их было в три раза меньше.

Вот несколько примеров. По результатам сравнительной оценки университет компании «Моторола» был признан одним из самых успешных корпоративных университетов. Годовой бюджет этого университета – сто двадцать миллионов долларов. Деятельность университета организована на ста площадках для обучения профессиональной подготовки, расположенных в двадцати странах.

Корпоративные университеты функционируют: через свои собственные сети физических кампусов (в их числе Disney, Toyota, Motorola); в качестве виртуальных университетов (например, IBM и Dow Chemical); объединяясь в союзы с существующими вузами (так поступили компании Bell Atlantic, United Healthcare и United Technologies).

Некоторые корпоративные университеты получили официальную аккредитацию и имеют право выдавать официальные дипломы. По оценкам экспертов Всемирного банка развития в недалеком будущем в мире будет больше корпоративных университетов, чем традиционных, и будет расти доля таких университетов, обслуживающих как небольшие компании, так и гигантские корпорации.

Характерен опыт воспроизводства и развития кадрового потенциала железных дорог Японии. Поскольку в этой стране нет специализированных вузов транспорта, то кандидаты в инженеры транспортных компаний набираются из числа выпускников бакалавриатов политехнических и других университетов с базовой подготовкой по таким направлениям как механика, электротехника, строительство, компьютерные технологии. Подготовка молодежи для работы в области конкретной инженерной деятельности, связанной с транспортом, проходит уже в компании в тесной связи с практикой. Параллельно решаются задачи профессиональной акмеологии, воспитания профессиональной культуры. Цель – сформировать у будущих сотрудников мышление, ориентированное на железнодорожный транспорт, прежде всего, на обеспечение безопасности перевозок. У них – это высший приоритет. А также есть безусловный приоритет – интересы клиентов. Принятые на работу должны усвоить нормы и правила поведения как профессиональные ценности. Это – дисциплина, пунктуальность, доброжелательность, аккуратность, в том числе в одежде и внешнем виде. У инженерных работников сразу же воспитывается корпоративный дух, чувство гордости за принадлежность к профессии, к компании, а также вырабатывается командное поведение – умение работать в коллективе.

Создала свой корпоративный университет, аккумулируя зарубежный опыт, и российская компания (холдинг) ОАО «РЖД». При этом транспортные вузы, подведомственные Агентству «Росжелдор», сохранились. Корпоративный университет реализует, главным образом, программы дополнительного профессионального образования, повышения квалификации и переподготовки руководя-

ДВГУПС

ЭР03246

щих кадров. А ведомственные университеты готовят по государственному заказу и заявкам работодателей бакалавров, магистров, а также дипломированных специалистов с высшим и средним профессиональным образованием.

В передовых странах мира, где понятия философии транспорта и его феномена в обществе стали приоритетными в экономической политике, благодаря развитию транспортного комплекса, достигнут небывалый прогресс в экономике и социальной сфере. Особенно это видно на примере Китайской Народной Республики. Переняв опыт транспортного образования в Советском Союзе, КНР в короткие сроки обеспечила воспроизводство и развитие кадрового потенциала транспортной отрасли, перегнала многие страны мира в развитии транспортного комплекса, и, как следствие, в темпах роста общественного производства.

Таким образом, лучший зарубежный и отечественный опыт транспортного образования как профессионального показывает адекватное развитие транспортных средств и технологий, и связанных с транспортом экономик и социальной сферы. Опыт этих стран нужно изучать и трансформировать в процесс построения интеграционных моделей транспортного образования в России. Например:

- в области развития транспортных сетей – страны Европы, США, Российская империя, СССР, КНР;
- в области развития железнодорожного транспорта (подвижной состав и системы управления) – США, СССР, КНР, Франция, Япония, Германия;
- в области высокоскоростного железнодорожного транспорта – Япония, Франция, КНР, Республика Корея;
- в области трубопроводного транспорта – США, КНР, страны Европы, Ближнего Востока, Средней Азии;
- в области морского транспорта – США, Великобритания, СССР, Япония, Республика Корея, КНР, Нидерланды;
- в области воздушного транспорта – США, СССР, Франция, КНР, Великобритания, Германия;
- в области автомобильного транспорта – США, Япония, Германия, Франция, Великобритания, Швеция, Чехия, КНР;
- в области ракетно-космических систем – СССР, США, КНР;
- в области логистики перевозок – США, КНР, страны Европы.

В означенных странах транспортное образование, как профессиональное, и подготовка специалистов по соответствующим видам транспорта имеют, как правило, высокий уровень развития. Хотя во многих странах транспортное образование институционально отделено от базового университетского образования, оно все же основывается на базе приобретенных фундаментальных знаний.

Финансируется транспортное образование преимущественно работодателем, который либо заказывает подготовку специалистов в соответствующих учебных заведениях профессионального образования, либо имеет собственные аккредитованные образовательные центры (корпоративные университеты).

ЭР03246

Что касается методической стороны вопроса, то основные мировые тенденции следующие: внедрение гибких образовательных программ под «профессии будущего»; использование цифровых технологий; массовое внедрение дистанционных форм электронного обучения и модели «смешанного обучения»; использование виртуальных тренажеров; интерактивные методы обучения; проектная работа в междисциплинарных командах; глубокая интеграция с заказчиками – бизнес партерами реального сектора экономики.

Mod.

– Что можно сказать о транспортном образовании в России? Сохранился ли бренд транспортного образования, характерный для дореволюционной России и советского периода? Каково текущее состояние и каков потенциал развития транспортного образования в Российской Федерации?

Sp.

– Транспортное образование Российской Федерации является неотъемлемой частью национальной системы образования и включает все уровни и формы базового и профессионального образования. В этом смысле бренд сохранился. Яркий пример тому – недавно принятая на уровне Правительства Концепция подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 г.

С царских времен в транспортном комплексе России сложилась целостная система подготовки специалистов с высшим и средним профессиональным образованием, которая осуществлялась, в основном, на базе образовательных учреждений, принадлежащих государственным транспортным ведомствам. То есть, управлялось по ведомственному принципу: большая часть транспортных учебных заведений входила в состав соответствующих министерств. Так, учебные заведения железнодорожного транспорта были в подчинении Министерства путей сообщения; учебные заведения воздушного транспорта входили в состав Министерства гражданской авиации, и так далее.

Вначале двухтысячных после акционирования транспорта ведомственные транспортные министерства были упразднены. Учебные заведения были переданы в Министерство транспорта России и подчинены вновь созданным в составе Минтранса Федеральным Агентствам по видам транспорта. Так, учебные заведения железнодорожного транспорта теперь находятся в ведении Федерального агентства железнодорожного транспорта «Росжелдор», учебные заведения водного транспорта – в «Росморречфлот», воздушного транспорта – в «Росавиация». Таким образом, соответствующее транспортное Агентство для кадрового обеспечения производства имеет свои высшие, средние, а кое-где и начальные профессиональные учебные заведения. В какой-то степени это оправдано – транспортное образование в нашей стране строится, главным образом, по принципу транспортной инженерии.

Агентству «Росжелдор» подведомственны 8 университетов, в «Росморречфлота» – 5 вузов, в «Росавиации» – 3 вуза. Вузы имеют свои ссузы (техникумы) и филиалы. Один вуз – Российский транспортный университет (РТУ, бывший МИИТ) – подчиняется непосредственно Министерству транспорта.

ДВГГР

ЭР03246

Подготовка специалистов для транспортного комплекса ведется в рамках 17 укрупненных групп специальностей и направлений подготовки среднего профессионального и высшего образования, а также дополнительного образования.

Достижением транспортной отрасли в России можно считать сохранение специфической отраслевой системы среднего профессионального образования. В 2005–2006 гг. большая часть транспортных техникумов и колледжей вошли в состав вертикально интегрированных транспортных университетских комплексов.

Около десятка вузов транспортного профиля (автодорожного, морского и воздушно-космического) находятся в ведении Федерального Агентства по образованию «Рособразование» Министерства науки и высшего образования РФ.

Кроме того на территориях федеральных округов, почти в каждом субъекте Российской Федерации, функционируют нетранспортные высшие учебные заведения, имеющие факультеты и кафедры для подготовки специалистов транспортной направленности.

Таким образом, транспортное образовательное пространство России охватывает практически всю территорию страны. Вузы и их филиалы расположены во всех восьми федеральных округах Российской Федерации (в 41 субъекте РФ).

Общий контингент студентов транспортных вузов составляет около трехсот тысяч человек, ежегодный выпуск по всем формам и уровням подготовки – более 60 тысяч человек. Около двухсот пятидесяти тысяч специалистов транспорта ежегодно проходят повышение квалификации и профессиональное обучение в отраслевой системе дополнительного образования.

В системе транспортного образования России работает около 25 тысяч научно-педагогических работников, из которых свыше 60 % имеют ученые степени и звания. В вузах работает 2,2 тысячи докторов наук, под руководством которых продуктивно действуют научные школы, идет подготовка научных кадров, выполняются актуальные для транспорта фундаментальные и прикладные научные исследования.

Таким образом, высшая транспортная школа России способна полностью обеспечить себя, транспортные НИИ и КБ, транспортное производство и его инфраструктуру, специалистами и научно-педагогическими кадрами, их воспроизводство и развитие.

Транспортное инженерно-техническое образование, начало которому, как и всему инженерному образованию России, было положено в результате созданного в 1809 г. и открытого в 1810 г. Петербургского института Корпуса инженеров путей сообщения, за 210 лет достигло высокого уровня развития. В линейке отраслевых университетов России транспортные вузы и техникумы по ряду показателей занимают на сегодняшний день ведущие позиции в профессиональном образовании. Среди них есть победители конкурса инновационных вузов страны в рамках президентской национальной программы «Образование»: это Дальневосточный государственный университет путей сообщения (Хабаровск), Российский транспортный университет (МИИТ), Ростовский государственный университет путей сообщения.

ЭР03246

Транспортные университеты России представляют сегодня пример интеграции классического университетского образования (бакалавр, магистр) и профессиональной подготовки кадров (дипломированный специалист, инженер, техник).

Транспортное образование в России всегда отличала системная взаимосвязь с развитием отрасли, ориентация на интересы транспортного производства, опережающий характер формирования образовательной инфраструктуры, обеспечение непрерывного образования на всех уровнях, заинтересованность в проведении прикладных, востребованных научных исследовании. Система транспортного образования Российской Федерации на сегодняшний день в полной мере удовлетворяет национальную потребность страны в высококвалифицированных специалистах транспортного комплекса.

К сожалению, пафосные строки о российском транспортном образовании омрачаются, когда анализируешь содержание реформ высшего образования последнего тридцатилетнего периода, и рыночных реформ в экономике страны. Складывается внутреннее душевное ощущение, что в стране происходит процесс размывания транспортного образования. Ему стало меньше уделяться внимания и заботы со стороны исполнительных органов власти (Министерств и ведомств) и со стороны акционированных транспортных компаний. Реформы, инициированные правительством, вызваны не столько стремлением к повышению качества и оптимизации образования, сколько дефицитом бюджетных ресурсов. Акционерные компании заинтересованы в прибылях, по инерции считая, что о подготовке специалистов позаботится государство.

Mod.

– Советская транспортная школа, находясь в соответствующих транспортных ведомствах (министерствах), органически входила в корпоративную систему жизнеобеспечения транспорта. Имеется в виду уровень материально-технического снабжения, форменная одежда, организованность и дисциплина, учебно-научная база и другие. Про транспорт морской, железнодорожный, авиационный бытовало даже такое мнение: «свое государство в государстве». В чем же теперь отличается система транспортного образования России, и каковы ее преимущества?

Sp.

– Отличия и преимущества традиционны. Отдельный их перечень нетрудно перечислить:

– наличие развитой сети транспортных вузов и их филиалов, позволяющей приблизить образование к месту жительства и будущей работы специалистов;

– возможность быстрой переориентации вузов на решение региональных инженерных задач, вызванных реализацией новых программ развития регионов, новых инвестиционных транспортных проектов, внедрением новой техники и технологии, строительством объектов инфраструктуры;

– целевая подготовка специалистов, высокая их восстребованность на транспорте, почти полное трудоустройство выпускников;

ЭР03246

– тесное взаимодействие вузов с работодателем государственного или частного сектора, транспортным производством в части предоставления образовательных услуг и выполнения научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ;

– реализация образовательных программ с акцентом на опережающий учет запроса работодателей, наличие всех востребованных в отрасли направлений подготовки в рамках непрерывного образовательного цикла;

– взаимодействие транспортных университетов (иногда даже интеграция) с корпоративной системой учебных центров профессиональных компетенций, обеспечивающих профессиональную подготовку рабочих и служащих транспортных компаний;

– адекватность классическим университетам по уровню фундаментальной подготовки и набору образовательных программ по направлениям подготовки;

– подготовка управленческого, инженерно-технологического, эксплуатационного персонала с высшим и средним образованием для всех видов транспорта обширной территории России с учетом большого набора региональных специфических особенностей;

– творческое взаимодействие с академической наукой в решении специфических инновационных задач транспортного комплекса;

– поддержка исторических традиций российского транспортного образования.

Mod.

– Транспортные компании в результате акционирования, по инерции надеясь на государственную заботу о подготовке специалистов, не очень склонны на расходы в организации былой помощи учебным заведениям. Более того, они «сняли с колеса» расходы на их содержание и с радостью передали учебные заведения в Агентства Минтранса, у которых денег, кроме как на скрепки, нет. Каковы недостатки российской системы транспортного образования после этого и вызовы?

Sp.

– Нет полноценного единства, лучше сказать, нет единого концепта в транспортном образовании по видам транспорта, по ведомственным специальностям. В организации перевозок, особенно на трансграничных переходах и в логистических узлах, требуется соблюдение единых стандартов, единых логистических методов обслуживания грузопотоков на основе синхронного взаимодействии различных видов транспорта, что невозможно сделать без наличия качественных, всесторонне подготовленных в этой области специалистов. Отсюда большие потери на стыках различных видов транспорта.

Почему? В чем причина?

В дезинтеграции, разобщенности в регионах различных транспортных учебных заведений по видам транспорта, в то время как единая государственная транспортная политика основана на преодолении видовой и территориальной разобщенности и направлена на поддержку государственных программ

ЭР03246

развития единой транспортной системы страны. Стало быть, имеет место недостаточная подготовка специалистов в области транспортной логистики (взаимодействия различных видов транспорта в интер- и мультимодальных перевозках) в то время как в целях создания интегрированной системы логистических центров как основы современной товаропроводящей сети предусматривается развитие транспортных узлов и транспортно-логистических центров не только в местах концентрации грузопотоков, но и в узлах оптимизированной сети товародвижения, включающей новые транспортные связи.

Далее. Имеет место несоответствие уровня образования и объема знаний, получаемых студентом в результате профессиональной подготовки, уровню требований к номенклатуре кадров транспортных предприятий: как правило, занимаемая должность не требует того объема знаний, который получил в университете выпускник. Расширение и качественное изменение сферы деятельности выпускника вуза, конечно, в дальнейшем могут потребовать от него дополнительных знаний, но он мог бы приобрести их в системе дополнительного образования, или самостоятельно. С этим несоответствием связаны избыточные затраты в профессиональной части образования на невостребованные в дальнейшей работе знания, в том числе в результате инерционности и отрыва обучения от практики (недостаточный уровень практико-ориентированного обучения).

В вертикально интегрированных университетских комплексах (при наличии в составах транспортных университетов техникумов) зачастую не используется право отбора в процессе обучения и перевода неуспевающих студентов на другие образовательные программы, в результате имеют место избыточные затраты на подготовку отчисленных студентов.

Весьма низкая эффективность проектно-ориентированного обучения (курсового и дипломного проектирования): огромный интеллектуальный труд преподавателей и студентов идет, в основном, в макулатуру вместо того, чтобы служить целям инновационного развития транспортного производства.

Вместе с тем, есть факторы, создающие существенные трудности развитию транспортного образования, независящие от транспортной отрасли. Они возникли, в основном, в результате ликвидации ведомственных транспортных министерств и акционирования транспорта. Вузы были выведены из корпоративной зависимости от транспортного производства, а у Минобрнауки они оказались в роли пасынков.

Что здесь имеется в виду? Как то:

– недостаточные инвестиции для развития материальной и учебно-лабораторной базы со стороны Минобрнауки; акционирование транспортных компаний привело к резкому снижению помощи с их стороны учреждениям профессионального образования (может быть, кроме моряков);

– ограничение бюджетного финансирования на цели научных исследований;

– незначительный объем выделяемых средств на закупку оборудования;

– низкие нормативы подушевого финансирования по транспортным специальностям и направлениям;

ЭР03246

– университеты транспортной отрасли ограничены в возможности принимать участие в инфраструктурных проектах, реализуемых Минобрнауки России.

Изложенный перечень недостатков отнюдь не является критикой ведомственной системы транспортного образования. Она-то как раз в современных условиях соответствует предъявляемым требованиям, однако базовые механизмы ее функционирования нуждаются в целевой государственной поддержке с полноценным учетом их специфики наравне с вузами, подведомственными Министерству науки и высшего образования.

Транспортный комплекс России должен развиваться опережающими темпами, поскольку он первым отвечает на возникающие вызовы глобальной экономики. В основе его развития – кадры специалистов, человеческий капитал. Этот капитал создается системой транспортного образования, которая должна, в свою очередь, предвосхищать развитие транспорта. Это априори, его должен понимать каждый, кто как-то связан с транспортом, с транспортным образованием. А с транспортом мы связаны все. Он – первичен, он – вездесущ.

Mod.

– Мы постоянно говорим о развитии чего-либо, намечаем цели-ориентиры на определенный временной период и стремимся к достижению этих ориентиров. Вероятно, это же относится и к транспортному образованию. Какие же можно назвать ключевые цели и задачи дальнейшего развития транспортного образования?

Sp.

– Университетское образование транспортной отрасли предполагает набор образовательных программ профессионального обучения, среднего профессионального и высшего образования по следующим инженерным структурным элементам транспортной системы:

– железнодорожный транспорт;

– автомобильный транспорт;

– воздушный транспорт;

– морской и внутренний водный транспорт;

– трубопроводный транспорт;

– городской транспорт, региональные и городские транспортные системы, транспортное обеспечение мегаполисов;

– высокоскоростной наземный транспорт;

– транспортное строительство, проектирование и строительство транспортной инфраструктуры;

Специфическими вопросами каждой инженерной транспортной структуры являются: организация и управление перевозками; экономика транспорта, финансы и финансовый анализ; транспортная безопасность; экологические аспекты транспортной отрасли и снижение воздействия транспорта на окружающую среду.

Междисциплинарными вопросами транспорта можно назвать такие, как: логистика, взаимодействие различных видов транспорта в интер- и мультимодальных перевозках, приграничных сообщениях; транспортное право; эконо-

РГБ

ЭР03246

метрия; средства связи с подвижными объектами; транспортная психология; технологии искусственного интеллекта на транспорте и другие.

Что касается транспортного образования и дальнейшего его развития, то целевые задачи, являющиеся общими для всех видов транспорта, можно было бы рассматривать в трех измерениях: институциональные, организационные, научно-методические.

То, что будет названо ниже, вполне согласуется с Концепцией подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 г., утвержденной Правительством России и современными тенденциями развития транспортного образования в мире.

Во-первых, каковы здесь могут быть ориентиры? Какие преобразования необходимо провести, например, в области институциональных перемен? Как то:

– укрепить принципы регионализации транспортного образования; с этой целью сформировать единое образовательное пространство транспортной отрасли в каждом федеральном округе;

– оптимизировать структуру транспортного образования в каждом регионе на основе интеграции учебных заведений различных видов транспорта;

– преобразовать университеты в автономные образовательные учреждения с утверждением в них права выбора собственной образовательной стратегии, собственной программы развития в соответствии с региональными социально-экономическими, географическими, демографическими, культурными и другими особенностями;

– оптимизировать сеть региональных транспортных вузов, максимально ориентированных на практическую потребность транспортной отрасли в научном и кадровом сопровождении строительства и эксплуатации транспортных средств и транспортной инфраструктуры регионов (федеральных округов); создать в каждом федеральном округе конгломераты транспортного образования и науки на базе транспортных университетов и их филиалов; сформировать региональные (в границах федеральных округов) научно-образовательные транспортные кластеры на основе интеграции транспортных университетов, академических научно-исследовательских институтов и транспортных компаний;

– цель-минимум: создать в федеральных округах ассоциированные учебно-научно-производственные объединения по видам транспорта в составе горизонтально интегрированных транспортных учебных заведений, НИИ и транспортных предприятий, реализующих на современном уровне программы высшего и среднего профессионального образования, комплексные научно-исследовательские проекты, соответствующие мировому уровню, требованиям инновационного развития видов транспорта; достичь к 2025 г. показателей деятельности университетов как ведущих образовательных научно-инновационных центров транспортного образования федеральных округов;

– цель-максимум**:** создать в каждом федеральном округе национальные опорные университеты транспортной отрасли НОУТО как научно-инновационных транспортных образовательных кластеров**,** консорциумов национального значения**,** которые бы являлись лидерами транспортного образования на территориях

ЭР03246

регионов и влияли в них на политику развития транспортной отрасли; достичь к 2030 г. каждым НОУТО показателей как национальных транспортных научно-образовательных центров мирового уровня, реализующих интегрированные инновационные образовательные программы и научно-исследовательские проекты по наиболее приоритетным направлениям развития транспорта.

Во-вторых, что можно было бы сделать в области организационной работы и укрепления учебно-материальной базы университетов? Как то:

– добиться включения университетов в важнейшие инвестиционные транспортные проекты в регионах, в том числе и в рамках создающихся ТОР, ТОСЭР, СЭЗ путем проведения научно-исследовательских работ, развития инновационной деятельности по приоритетным направлениям транспорта, определенным национальными программами Российской Федерации;

– создать долгосрочные модели непрерывного развития человеческих ресурсов железнодорожного и других видов транспорта на территориях каждого федерального округа;

– провести модернизацию научно-исследовательского процесса и инновационной деятельности, создать точки генерации исследований мирового уровня, принять меры по дальнейшему развитию международного научного сотрудничества, в том числе по формирование эффективных каналов двусторонней международной мобильности, включению в глобальную научную и образовательную повестку, вхождению транспортных вузов в международные предметные (отраслевые) рейтинги;

– усовершенствовать организационную структуру транспортных университетов и систему управления ими через внедрение технологий стратегического менеджмента, формирование современной корпоративной культуры;

– вывести на мировой уровень инфраструктурное развитие, транспортных университетов, оптимизировать их имущественный комплекс, укрепить учебно-материальную базу, создать современные кампусы.

И, в-третьих, провести преобразования в области научно-методических инструментов, модернизации форм и методов транспортного образования с целью значительного повышения качества учебного процесса и конкурентоспособности транспортных университетов, вхождение их в международные рейтинги среди технических, технологических и транспортных университетов, формирования положительного имиджа российского транспортного образования на международной арене.

В Утвержденной Правительством России Концепции подготовки кадров для транспортной отрасли сказано: «Образовательные продукты, создаваемые транспортными образовательными организациями, должны охватывать всю линейку непрерывного профессионального образования, включая профессиональное обучение, среднее профессиональное образование, высшее образование всех уровней (бакалавриат, специалитет, магистратура, подготовка научных кадров высшей квалификации) и форм (очное, заочное, очно-заочное), дополнительное

ЭР03246

профессиональное образование. При этом необходимо провести системное обновление моделей и методик организации образовательного процесса в целях формирования нового качества подготовки персонала транспортной отрасли, обеспечивающего его соответствие новому технологическому укладу, за счет внедрения новых федеральных государственных образовательных стандартов, образовательных программ, интерактивных и цифровых технологий, развития сетевого взаимодействия, тесного сотрудничества между транспортными и иными организациями образования, интернационализации образовательной деятельности, формирования современной среды сопровождения обучения и карьеры».

Что предлагалось бы для этого сделать? Как то:

– провести модернизацию транспортного образования посредством внедрения адаптивных, практико-ориентирванных и гибких образовательных программ; создать в каждом транспортном университете современную и безопасную цифровую образовательную среду, обеспечивающую высокое качество и доступность всех видов и уровней образования;

– привести образовательные программы всех уровней в соответствие с актуальными и перспективными требованиями работодателей, найти и внедрить механизмы реализации новых образовательных программ под «профессии будущего»;

– создать для студентов и работающих на транспорте граждан условий непрерывного обновления своих профессиональных знаний и приобретения ими новых профессиональных навыков, включая овладение компетенциями в области цифровой экономики; с этой целью разработать в каждом университете онлайн-курсы нового поколения, интегрирующих виртуальные тренажеры и решения, основанные на технологиях больших данных и искусственного интеллекта; за счет масштабного внедрения современных онлайн-курсов, замещения ими значительной части лекционного материала увеличить долю интерактивных и проектных модулей, что позволит более эффективно влиять на мотивацию обучающихся.

– в корне изменить отношение к изучению иностранных языков; шире внедрять образовательные программы на иностранных языках; обеспечить академическую мобильность студентов как внутри страны, так и за рубежом;

– провести обновление кадрового состава работников университетов, повысить научный и педагогический потенциал преподавателей и научных сотрудников;

– обеспечить всеобъемлющую конкурентоспособность российского транспортного образования в регионах, а также вхождения в число ведущих университетов Международной ассоциации транспортных университетов по качеству транспортного образования;

– повысить уровень конкурентоспособности на внутреннем и международном рынках образовательных услуг и научных исследований, добиться продвижения имиджа университетов в мировом транспортном образовании;

– обеспечить воспитание в студенческих коллективах гармонично развитой и социально ответственной личности на основе духовно-нравственных ценностей народов Российской Федерации, исторических и национально-культурных

ЭР03246

традиций коренного населения регионов, лучших традиций корпоративной культуры железнодорожного и других видов транспорта.

Назову еще одну проблему совершенствования транспортного образования. С точки зрения содержания и методики преподавания она, пожалуй, будет главной. И это предложение не является приоритетом автора этих строк. Но на основании пятидесятилетнего опыта работы в системе транспортного образования он является активным сторонником следующего положения. Что имеется в виду? Необходимо сократить долю вопросов и времени на заучивание фактов. Исключить узкую специализацию. Отказаться, грубо говоря, от подготовки специалистов отдельно по болтам и гаечным ключам. К моменту выпуска из вуза и прихода на производство гаечных ключей может уже не быть. А если и будут, то можно будет изучить самостоятельно, или в системе дополнительного образования. Следует вернуться к главной цели, которая негласно ставилась перед образовательной системой страны в течение десятилетий – «к формированию целостной картины мира».

С целью продвижения транспортной школы в национальном и мировом образовательном пространстве, а также завоевания места лидеров транспортного образования и науки, отраслевые университеты, в то же время, активно участвуют в обеспечении ускоренного развития своих округов и улучшении инвестиционного климата в макрорегионах в соответствии с Национальными программами, отражающими социально-экономическое развитие территорий.

Mod.

– Естественно, чтобы завоевать академическое лидерство на национальном и мировом уровне, необходимо выполнить многие изменения и преобразования в области транспортного образования. И все же должны быть приоритеты и направления развития в рамках выше названных целей и задач транспортного образования. Какие?

Sp.

– Попробуем расставить приоритеты по областям деятельности университета.

В области образования:

– совершенствование фундаментальной подготовки студентов; углубление фундаментального знания как основы развития профессионального образования;

– укрепление и дальнейшее развитие интегрированной с транспортной отраслью, в первую очередь с ведомственными компаниями, системы подготовки кадров с высшим и средним профессиональным образованием;

– создание долгосрочных региональных отраслевых моделей непрерывного развития человеческого капитала, развитие системы целевой подготовки с вовлечением работодателей в образовательный процесс, распределение и трудоустройство специалистов;

– разработка и внедрение новых методик образования, использующих, проектное, проблемно- и практико-ориентированное обучение, цифровые технологии;

ЭР03246

– развитие междисциплинарных направлений в учебном процессе, являющихся результатом научных исследований, в том числе: материаловедение в транспортных системах и процессах, физика наноразмерных структур, цифровые системы, экология природных и техногенных процессов, логистика и др.;

– развитие учебно-лабораторной базы на основе современной и перспективной техники и приборов;

– повышение роли и значимости филиалов университетов в трансферте технологий на образовательном пространстве регионов;

– укрепление и развитие внутривузовской системы подготовки и повышения квалификации научно-педагогических кадров.

В области науки и инновационной деятельности:

– вывести научную деятельность университетов на российский и мировой уровень по таким проблемам, как транспортное строительство, надежность и безопасность транспортных систем, транспортной инфраструктуры и транспортных технологий в экстремальных демографических и природно-климатических условиях.

В области международной деятельности:

– стать лидерами профессионального транспортного образования и науки;

– значительно расширить практику международных академических обменов, академической мобильности преподавателей и студентов с целью международной интеграции транспортного образования; создать ряд совместных образовательных программ с ведущими зарубежными транспортными университетами и научными организациями.

В области организационной деятельности:

– обеспечить единство научно-образовательного процесса и практики через трансферт образовательных технологий и подготовку кадров высшей квалификации;

– создать совместно с передовыми предприятиями транспорта, НИИ РАН, транспортных учебных заведений, учебно-научно-производственные объединения (УНПО) и научно-образовательные центры (НОЦ) с участием транспортных университетов и исследовательских институтов ведущих стран;

– инициировать институциональные преобразования по интеграции транспортного образования и науки в регионах с целью формирования новой ассоциированной инфраструктуры инновационного научно-образовательного транспортного комплекса мирового уровня в соответствии с концепцией стратегического академического лидерства;

– поднять уровень социального положения и условий творческого труда работников и студентов университетов.

Хотелось бы акцентировать внимание читателя еще на одну немаловажную сторону образовательной деятельности. Осмысливая документы последних лет, связанные с реформированием высшей школы, пропагандой инноваций, новых взглядов на образовательные технологии, не нужно забывать, или оставлять в

ЭР03246

ДВГНБ

стороне такую приоритетную, даже главную, сторону транспортного образования, да и не только транспортного, – ***воспитание нового человека.*** В профессиональной образовательной парадигме в нашей стране, да и за рубежом тоже, превалирует механистический характер развития высшей школы. Он, как считает известный российский ученый-педагог и общественный деятель И.М. Ильинский, строится на принципах оптимизации, интенсификации, унификации, типизации и стандартизации учебных планов и программ, ориентирующихся, прежде всего, на потребности экономики, развитие технократического и технологического сознания человека, практически оставляя в стороне, к сожалению, нравственную сторону структуры личности.

Более тридцати лет прошло с тех пор, как в России новые власти в своей политике отказались от коммунистических идей, от коммунистического воспитания. Но что было предложено взамен? И чем плохи были они? Именно эти идеи были близки подавляющему числу простых людей, граждан нашей страны, потому что они ставили задачи сделать человека, общество лучше. Не все получилось так, как было задумано. Но разве от этого сами идеи стали хуже? Вот, например, в нашей Конституции записано: «Человек, его права и свободы являются высшей ценностью. Признание, соблюдение и защита прав и свобод человека и гражданина – обязанность государства». И если эти постулаты Конституции не всегда исполняются, а иногда даже придаются забвению, а власти не выполняет своих обязанностей, определенных Конституцией, перед гражданами своей страны, можно ли считать, что у нас Основной Закон плох? Закон-то хорош, но его еще надо знать, уважать и организовать исполнение.

Вокруг мир стремительно меняется. Мы, порой, не знаем, как реагировать на эти изменения. Сменилось целое поколение молодых людей. Многие из них не знают, что была идея, цель жизни и способы их достижения – это двенадцать положений Морального кодекса. Была организация, которая воспитывала молодежь лучшим нравственным принципам, вела ее за собой – это комсомол.

Вот и президент РФ в одной из бесед с иностранной корреспонденткой как-то сказал: «Что касается традиционных ценностей – считаю, что мы должны обратить на это больше внимания. В СССР доминировала одна идеология, и, как бы мы к ней ни относились, там были понятные ценности… Вспомните "Кодекс строителя коммунизма"… теперь про этот кодекс никто не помнит. Без этих ценностей общество деградирует. Нам важно понять их … И на базе этих ценностей двигаться».

По мнению президента Российской академии наук А.М. Сергеева качество подготовки выпускников университетов снижается. И одной из главных причин, как он считает, является воспитание, а именно проблемы, связанные с отсутствием в образовании идеологии, которая должна бы строиться на тех ценностях, которые объединяют россиян.

А вот высказывание Альберта Эйнштейна: «Целью школы всегда должно быть воспитание гармонической личности, а не специалиста».

ЭР03246

В последние тридцать лет в России, к сожалению, сложился большой разрыв между образованием и воспитанием. Воспитания стало меньше. Поэтому к выше названным ***приоритетам и направлениям*** развития транспортного образования надо бы сформулировать цели и задачи ликвидации сложившегося разрыва.

Mod.

– Министерство науки и высшего образования Российской Федерации приняло концепцию стратегического академического лидерства. Под эту концепцию Правительство даже утвердило специальную программу. Это что, новая парадигма высшего образования, или очередная реформа высшей школы? И это притом, что ни одна из предыдущих программ практически не была завершена. Ведь под реализацию новой концепции потребуются интеллектуальные и материальные ресурсы. Реформы требуют денег. Разве у государства их много?

Sp.

– Современные научно-образовательные парадигмы – это принятые научным сообществом модели рациональной научно-образовательной деятельности, это бренды, касающиеся форм и методов обучения, или, что называется, передачи знаний. Они остались, я полагаю, незыблемыми. Модели или образовательные парадигмы позволяют на данном этапе сделать возможным целесообразные изменения, чтобы было на что опереться, что считать догмой. Многие реформы в образовании – это попытка вместить реальность в «прокрустового ложе» парадигмы. Какое-то время казалось, что это удавалось, но при более внимательном и скрупулезном рассмотрении выходило, что мы опять, как говорится, «тычем пальцем в небо».

Поэтому новая «Стратегия», скорее всего, направлена на то, чтобы сделать возможным целенаправленное развитие форм и методов взаимодействия, интеграции процесса образования с наукой и производством. Образно говоря, не изменять парадигмы, а «вместить» реальность в их содержание. Постараться найти такие механизмы, чтобы повысить эффективность образования, его качество и конкурентоспособность, и, вместе с тем, найти источники дополнительного, внебюджетного финансирования. Бюджетного-то органически не хватает.

Вот я посетил десятки зарубежных вузов в странах Европы, Азии, Америки и не нашел других парадигм, существенно отличающихся от наших моделей рациональной научно-образовательной деятельности. Ведь что означает смена парадигмы? Это изменение направленности содержательных смыслов, базовых понятий подхода в образовании, где в качестве основных инвариантных признаков выступают целостное развитие личности, социальное партнерство, межличностное взаимодействие, активная жизненная позиция, формирование толерантных качеств личности, гармонизация социальных отношений, гуманизация образования, ценностно-смысловая ориентация, деятельностный подход и так далее. Эти базовые подходы имеют место как у них, так и у нас.

Таким образом, концепция стратегического академического лидерства, с которой выступило Минобрнауки РФ, не новая научно-образовательная парадигма, а скорее всего очередная новая реформа высшей школы, направленная на увели-

ДВГНБ

ЭР03246

чение количества элитных университетов, на повышение конкурентоспособности отечественного высшего образования, на интеграцию его с наукой и производством. Вероятно, будет сокращено число неэффективных высших учебных заведений. Реформа, которая не потребует значительных вложений государства.

Mod.

– А как же будет выглядеть транспортная высшая школа среди других университетов в разворачивающейся борьбе за академическое лидерство? Как позиционируется здесь Дальний Восток?

Sp.

– На пороге третьего десятилетия XXI в. логика и механизмы развития транспортного образования приобретают новое звучание. И вот почему.

Согласно Указу Президента РФ от 21 июля 2020 г. № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 г.», были откорректированы практически все действующие национальные программы и проекты, разработан ряд новых региональных и отраслевых программ, имеющих национальное значение, в том числе принята программа «Стратегическое академическое лидерство».

Развитие транспортной отрасли в означенных программах и проектах занимает далеко не последнее место. Но априори то, что ни один транспортный проект не решаем без хорошо подготовленных специалистов, без наличия так называемого человеческого капитала. Поэтому в такой ситуации роль транспортного образования, транспортных университетов неоценима как средство воспроизводства и развития человеческого капитала транспортной отрасли. Именно в этой связи Правительство России 06.02.2021 г. утвердило своим распоряжением № 255 «Концепцию подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 г.». Подобных правительственных решений относительно других отраслевых вузов найдется немного.

Особое место в целевых программах занимает территория Дальневосточного Федерального округа, в том числе утвержденная Правительством России в октябре 2020 г. Национальная программа социально-экономического развития Дальнего Востока на период до 2024 г. и на перспективу до 2035 г.

Посмотрите на карту Дальневосточного федерального округа. Вдумайтесь в его богатства еще далеко не разведанных природных ресурсов, а разведанных – пока не в полной мере используемых, то есть не введенных в народно-хозяйственный оборот. Это огромная территория. Здесь – экстремальные природно-климатические условия, сложная демографическая ситуация, идентичность народонаселения, освоение Арктики. Можно ли представить жизнедеятельность такого региона без организованной, слаженной работы всех видов транспортного комплекса? Без специалистов, обеспечивающих высокий уровень функционирования транспорта и его развития?

Известно, что инфраструктурным каркасом развития экономики дальневосточного региона являются транспортные магистрали – железнодорожные, автомобильные, воздушные, водные, трубопроводные. Национальной програм-

ДВГНБ

ЭР03246

мой предусматривается масштабная модернизация существующих магистралей и строительство новых. Наряду с модернизацией БАМа и Транссиба, соединения их с Сахалинской железной дорогой, проработкой проектов продвижения Амуро-Якутской железной дороги на Чукотку, Камчатку и Колыму, строительства трансполярной магистрали вдоль побережья Северного Ледовитого океана, в качестве конкурентного транспортного коридора глобального значения будет развиваться Северный морской путь.

В условиях развития производительных сил региона, увеличения грузооборота и пассажирооборота, расширения международных связей и роста числа пунктов пропуска, критическим фактором транспортной конкурентоспособности Дальнего Востока может стать пропускная и провозная способность трансграничной инфраструктуры, международных транспортных коридоров. Другими словами, транспорт должен адекватно реагировать на вызовы предстоящего грандиозного развития территории, центром которой де-юре стал Владивосток, де-факто остался Хабаровск.

Mod.

– Чем же может ответить региональное транспортное образование на вызовы в очередном пятнадцатилетнем периоде, которые как раз и составляют суть Национальной программы социально-экономического развития Дальнего Востока? Какое будет отведено место в этом процессе Дальневосточному государственному университету путей сообщения? Какова будет стратегия его академического развития в предстоящем обозримом периоде? В состоянии ли коллектив ученых, преподавателей и студентов широко известного в регионе университета путей сообщения адекватно реагировать на реализацию дальневосточной национальной программы? Сможет ли он, участвуя в борьбе за академическое лидерство, возродить завоеванные в начале двухтысячных годов позиции передового инновационного транспортного учебного заведения отрасли? По силам ли вузу удержать, сохранить и приумножить былые традиции?

Ответы на эти вопросы составляют суть содержания следующей главы очерка.

3.5. Опорный

Mod.

– Что можно сказать о научно-образовательном пространстве транспортной отрасли в дальневосточном регионе России? Каково это пространство? Где в нем Дальневосточный государственный университет путей сообщения?

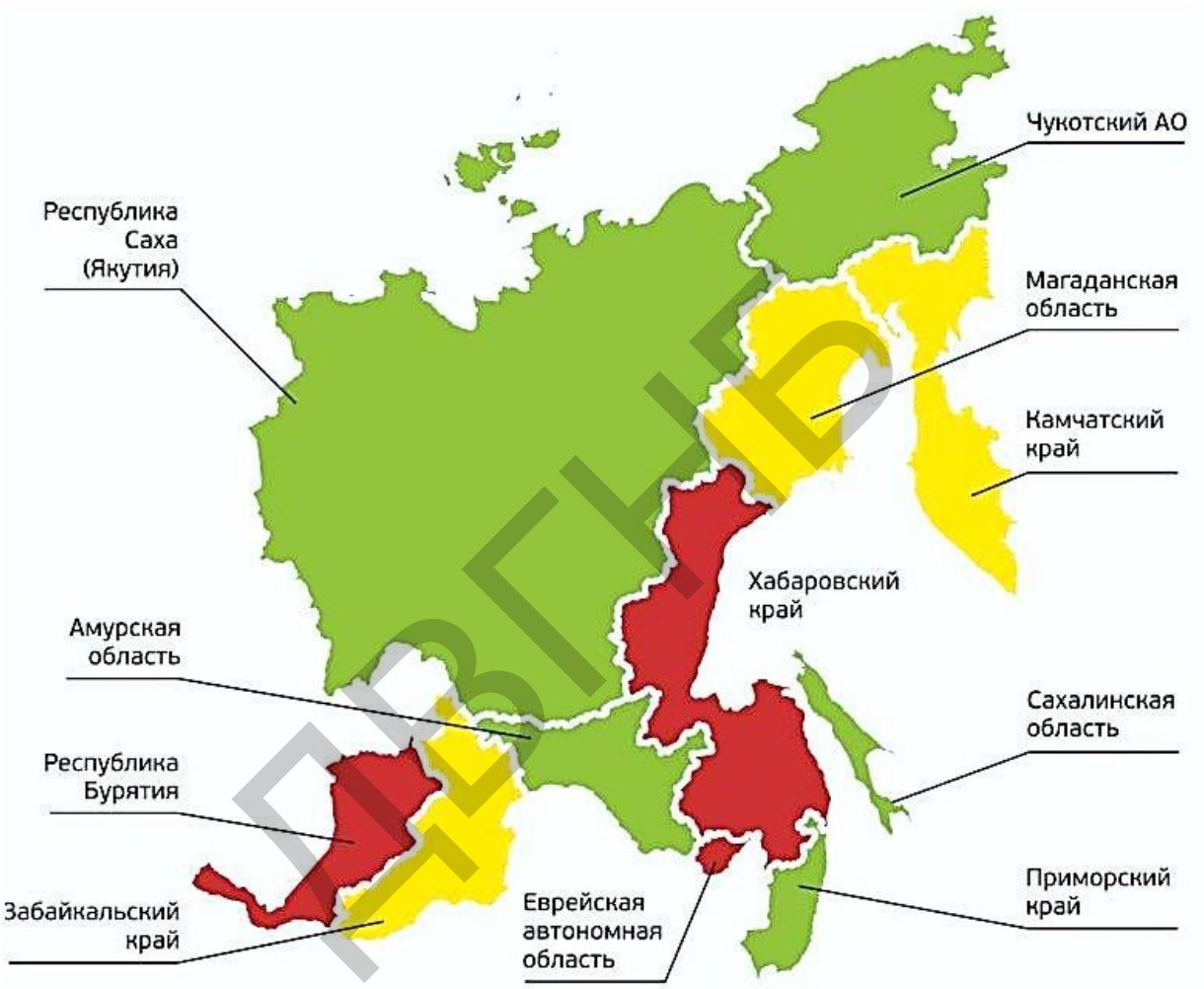
Sp.

– Научно-образовательное пространство, на которое, в основном, замыкается ДВГУПС, – это обширная территория Дальневосточного федерального округа – самого крупного административного формирования Российской Федерации, составляющая около сорока одного процента территории страны.

ЭР03246

В Федеральный округ входят 11 субъектов Федерации: две республики – Бурятия и Саха (Якутия), четыре края – Забайкальский, Хабаровский, Приморский, Камчатский, четыре области – Амурская, Сахалинская, Магаданская; Еврейская автономная, и один национальный округ – Чукотский.

Уникальность территории заключается в том, что транспорт здесь, его доступность, является основой жизнеобеспечения людей, базовой отраслью социально-экономического развития.



Специфика территории – в ее географическом положении, экстремальных природно-климатических условиях, демографии, идентичности народонаселения.

Создание на Востоке России системы профессионального образования и науки, интегрированной с транспортной отраслью, будет способствовать формированию достойного резерва человеческих ресурсов на реализацию национальных программ и проектов, увеличению экспортных возможностей на мировом рынке образовательных услуг. А Дальневосточный государственный университет путей сообщения, взаимодействуя в тесном контакте с другими образовательными и научными организациями транспортной направленности, транспортным производством, будет тогда позиционироваться в качестве лиде-

ЭР03246

ра транспортного образования и науки на обширной территории Азиатско-Тихоокеанского региона. Этому процессу могла бы способствовать специально разработанная программа развития университета на предстоящее десятилетие.

Такая программа формируется. Ожидается, что в результате ее реализации университет станет к 2030 г. уникальным транспортным научно-образовательным центром национального и мирового уровня, реализующим интегрированные инновационные образовательные программы и научно-исследовательские проекты по наиболее приоритетным направлениям развития транспорта, строительства, электроэнергетики, инфокоммуникаций. Его территориально распределенная научно-образовательная среда и технологии обеспечат динамичное реагирование на потребности государства, бизнеса и транспортной отрасли, интеграцию в мировое академическое пространство.

Как известно, в связи с акционированием транспорта ведомственные транспортные министерства были упразднены. Принадлежащие им вузы перешли в новые «ведомственные квартиры» – в Агентства единого Министерства транспорта. В результате рынок образовательных услуг и рынок труда стали развиваться автономно. Чтобы процесс разобщения не зашел далеко вглубь, университет готов предложить меры по систематизации организационных форм взаимодействия учебных заведений транспорта между собой, академической наукой и производством. Интеграция здесь может стать своеобразным стабилизирующим фактором, если будет зиждиться на принципах равноправного партнерства, солидарной ответственности за качество профессиональной подготовки специалистов, консолидации ресурсов субъектов интеграции, и направлена на решение Национальных целей развития Российской Федерации.

На уровне Дальневосточного федерального округа, где непосредственно решаются практические задачи перевозок во взаимодействии всех видов транспорта, потребуется объединение усилий науки, образования, производства, местных органов власти в комплексном подходе к развитию транспорта и его использованию в экономическом балансе территории.

Актуализация интеграции транспортного образования обусловлена особенностями развития территории и ее транспортных сетей. Что это за особенности?

Во-первых, это – перспективные долгосрочные планы сооружения транспортных магистралей Востока и Северо-востока России с их выходом на Арктику и страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Проекты развития сетей наземных, водных и воздушных путей сообщения Дальневосточного федерального округа до 2030 г. и более далекую перспективу носят глобальный характер, поскольку они будут органически включены в межконтинентальные транспортные коридоры Северо-восточная Азия – Северная Америка – Европа.

Во-вторых, железнодорожные, автомобильные, внутренние водные и трубопроводные магистрали Дальнего Востока образуют мощный четырехугольник путей сообщения между странами Северной Америки, Северо-Восточной Азии, и через Сибирь и Северный Ледовитый океан – странами Европы. Интер- и мультимодальные транспортные связи в этом четырехугольнике как раз сос-

ЭБНТР

ЭР03246

тавляют тот логистический потенциал восточной России, который призван обеспечить экономический баланс не только региона, но и страны, в целом.

В-третьих, развитие сети железных дорог и других транспортных магистралей на Дальнем Востоке и дальнейшая их эксплуатация будет осуществляться на огромной и малонаселенной территории со сложнейшими демографическими проблемами и с экстремальными природно-климатическими условиями, не имеющими аналогов в мировой практике.

В развитии Дальневосточной транспортной школы необходимо также предусмотреть эффективные меры, мобилизующие интегрированные образование, науку и производство территории на решении проблем научного и кадрового сопровождения Национальной программы социально-экономического развития Дальнего Востока до 2025 г. и на перспективу до 2035 г. Причем, центром такой интеграции, безусловно, должен стать университет путей сообщения и созданный на его основе территориально распределенный научно-образовательный консорциум (кластер) транспортной отрасли, как инновационной формы интеграции.

Университету необходимо вернуть утрачиваемые традиции лидерства в транспортном образовании, переломить накапливающиеся негативные тенденции развития высшей школы отрасли в регионе, наметившуюся недооценку ее в общей системе высшего профессионального образования, и создать условия, при которых повысится эффективность системы отраслевого образования и формирования человеческого капитала в Дальневосточном федеральном округе.

Априори и то, что надо откликнуться на призыв Минобрнауки РФ к борьбе за повышение конкурентоспособности высшего образования России, за стратегическое академическое лидерство, и найти свое место в этой борьбе. Необходимо, как уже говорилось, разработать свою программу развития на предстоящий десятилетний период, подчинить ее реализацию задачам, направленным на удовлетворение современных потребностей развивающейся экономики региона. Это касается, в том числе:

– качества подготовки специалистов с новыми знаниями, готовых производить новые технологии, опытно-конструкторские разработки, востребованные на внутреннем и внешнем рынках, быстро и эффективно внедрять и коммерциализировать их в условиях производства;

– эффективности научно-исследовательской и инновационной деятельности, конкурентоспособности ее результатов, эффективных связей с академической и отраслевой наукой, бизнесом, мировой образовательной системой, инвестиционной и интеллектуальной привлекательности.

Mod.

– Программа развития университета будет создаваться не на голом месте, она должна находиться в фарватере государственной экономической политики. Очевидно, необходимо взять за основу какие-то властные установки и решения. Какие? Есть ли свежие публикации или материалы общественного обсуждения, на которые можно было бы сослаться, прогнозируя развитие транспортного комплекса в зоне российского Дальнего Востока и Арктики?

ЭР03246

Sp.

– Властных установок более чем достаточно. Кроме уже названной, принятой Правительством России, программы «Стратегическое академическое лидерство», есть, конечно, и другие директивные документы федерального и регионального уровня. Наиболее важные из них:

– Указ Президента РФ от 21 июля 2020 г. № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 г.».

– Национальные проекты Российской Федерации, откорректированные в соответствии с названным Указом Президента, «Наука», «Образование», «Цифровая экономика», «Демография», «Экология», «Культура».

– Национальная программа РФ «Развитие Дальнего Востока до 2024 г. и на перспективу до 2035 г.».

– Распоряжение Правительства РФ от 6 февраля 2021 г. № 255 «Об утверждении Концепции подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 г.».

– Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 г.

– Распоряжение Правительства РФ от 13.02.2019 г. № 207 «Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 г.».

– Постановление Правительства РФ от 16.03.2013 г. № 211 «О мерах государственной поддержки ведущих университетов Российской Федерации в целях повышения их конкурентоспособности среди ведущих мировых научно-образовательных центров».

– Региональные программы социально-экономического развития Дальневосточного федерального округа.

Предложения и прогнозы развития транспорта в зоне российского Дальнего Востока и Арктики обсуждались в Парламенте России и в многочисленных публикациях. В том числе, некоторые из них приводятся ниже.

Парламентские слушания:

– «О стратегии развития железнодорожного транспорта Дальнего Востока и Байкальского региона» 21.06.2018 г.;

– «О совершенствовании мер государственной поддержки социально-экономического развития российского Севера, Арктики и Дальнего Востока» 15.02.2018 г.

Публикации в журналах, сборниках и интернет-ресурсах:

– «Будущее восточных регионов России». И.Г. Лежава. Academia, 2017, № 3;

– «Транспортный комплекс России в период реформ: дальневосточный ракурс». А.Б. Бардаль. Пространственная экономика, 2017, № 4;

– «Крупномасштабные железнодорожные проекты России: оценка общественной эффективности в ситуации неопределенности». Е.Б. Кибалов и др. Вопросы новой экономики, 2018, № 1;

– «Восток России: проблемы освоения, преодоления пространства». Сборник СО РАН, Новосибирск, 2017;

ЭР03246

– «Сибирь и Дальний Восток в XXI веке». Е.А. Ахтамов и др. Красноярск, 2017 г.

Mod.

– Как можно было бы сформулировать название программы развития университета? И вообще, нужен ли Дальнему Востоку такой крупный интегрированный транспортный вуз?

Sp.

– Что касается наименования университетской программы, то в него должна быть заложена основная цель, к которой стремится вуз. Вот наиболее приемлемое наименование: «Программа развития Дальневосточного государственного университета путей сообщения на период 2021–2030 гг. и его преобразования в национальный опорный университет – лидер образования и науки транспортной отрасли на Востоке России».

В связи с проектами реформ высшего образования в последние два десятилетия в некоторых субъектах Российской Федерации прошли преобразования: создан ряд федеральных и национальных исследовательских университетов. Были попытки объединения вузов в крупные университетские комплексы, университетские округа, правда, с ассоциативным управлением и сохранением своей хозяйственной автономии.

Прошла реорганизация и транспортных университетов путем присоединения к ним техникумов и оптимизации филиальной сети. Но все-таки учебные заведения транспортной отрасли, решающей общую задачу перевозки грузов и пассажиров, остались в своих «ведомственных квартирах» – Агентствах единого Министерства транспорта.

Может быть, в масштабах страны, в связи с акционированием транспорта и снятием «с колеса» расходов компаний на социальную инфраструктуру, вначале эта мера распределения вузов транспорта по агентствам была оправдана. Но что получилось в результате? Рынок образовательных услуг и рынок труда стали развиваться автономно. Начали возникать взаимные претензии. Работодатели высказывают неудовлетворенность состоянием образовательной системы, качеством профессионального образования.

Чтобы процесс разобщения не зашел далеко вглубь, требуются меры по систематизации организационных форм взаимодействия учебных заведений транспорта между собой, академической наукой и производством. Интеграция здесь может стать своеобразным стабилизирующим фактором, если будет стоять на принципах равноправного партнерства, солидарной ответственности за качество профессиональной подготовки специалистов, консолидации ресурсов субъектов интеграции, и направлена на решение национальных целей развития Российской Федерации.

На региональном уровне, где непосредственно решаются практические задачи оптимизации логистического потенциала во взаимодействии всех видов транспорта, потребуется объединение усилий науки, образования, производ-

ЭР03246

ства, местных органов власти в комплексном подходе к развитию транспорта и его использованию в экономическом балансе территории.

Было бы более целесообразным начать реформу транспортного образования в соответствии с государственной академической стратегией именно с Дальнего Востока. Правительством намечена грандиозная программа его преобразования. Именно здесь, как нигде в стране, требуется развитие транспортной инфраструктуры. В конце концов, отсюда восходит солнце и начинается трудовой день в России. И экспериментальный проект интеграции транспортного образования на основе создания национального опорного университета транспортной отрасли был бы пилотным проектом для остальных регионов.

Что может служить здесь основанием для интеграции транспортного образования? Во-первых, как уже отмечалось, это – перспективные долгосрочные планы сооружения транспортных магистралей Востока и Северо-востока России с их выходом на Арктику и страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Во-вторых, сложнейшая транспортная логистика, обусловленная наличием всех видов транспортного комплекса, и необходимостью их эффективного взаимодействия между собой в интер- и мультимодальных перевозках. В-третьих, здесь уникальные природно-климатические условия, создающие дополнительные демографические проблемы и трудности формирования кадровых ресурсов для эксплуатации и развития транспортных магистралей

В этой связи назрел проект, в котором были бы предусмотрены эффективные меры, мобилизующие образование, науку и производство в Дальневосточном Федеральном округе на решении проблем научного и кадрового обеспечения намечаемых преобразований в области транспортной отрасли. Причем, центром такой интеграции, или кооперации, безусловно, должен стать транспортный университет. Речь идет о создании территориально распределенного научно-образовательного кластера транспортной отрасли, как инновационной формы интеграции науки, образования и производства. Это не что иное, как совокупность согласованных действий учреждений и организаций – образовательных, производственных, научных – в области транспорта и транспортных технологий.

Mod.

– Есть ли у вуза необходимый запас прочности? Готов ли будет университет выполнить эти задачи? Каков его стартовый потенциал для намечаемых изменений в плане успешного преобразования вуза в национальный опорный университет?

Sp.

– Путь инновационного развития продолжительностью в 80 лет позволил университету накопить необходимый «запас прочности». В настоящее время он является одним из крупных вузов страны, осуществляющих подготовку кадров и проводящих исследования и разработки в интересах транспорта, строительства, электроэнергетики, инфотелекоммуникационных технологий и других высокотехнологичных отраслей экономики на территории Дальневосточного федерального округа. Университет активно взаимодействует с правительствами

ДВГТУ

ЭР03246

Хабаровского, Приморского и Забайкальского краев, Амурской, Сахалинской и Еврейской автономной областей, Республик Саха (Якутия) и Бурятия в экономической и социальной сферах.

ДВГУПС имеет многолетний опыт плодотворного сотрудничества с ОАО «РЖД» и его филиалами на Дальневосточном полигоне железных дорог, с ПАО «Дальневосточная энергетическая компания», с АК ОАО «Якутские железные дороги», строительными компаниями, академическими институтами ДВО РАН и ЯНЦ СО РАН, транспортными научно-исследовательскими и проектными организациями.

Еще в памяти приоритетный национальный проект «Образование», в котором университет стал одним из победителей конкурса вузов России, реализующих инновационные образовательные программы. Успешное выполнение проекта «Инновационный научно-образовательный транспортный комплекс на Дальнем Востоке России» позволило университету создать ряд научно-образовательных центров, модернизировать и укрепить учебно-материальную базу, занять лидирующие позиции в подготовке специалистов и проведении научных исследований по ключевым направлениям развития транспортной отрасли.

Тематика и диапазон научных исследований университета соответствуют приоритетным направлениям развития науки, техники и технологий в области транспорта. Как то: автоматизация и механизация трудоемких путевых работ, цифровые системы управления движением, строительство транспортной инфраструктуры, промышленных зданий и сооружений в экстремальных природно-климатических условиях Дальнего Востока и Арктики, информационно-телекоммуникационные системы; транспортные системы и тяжеловесное движение, энергетика и энергосбережение, техносферная безопасность.

В университете сформировались научные школы, в рамках которых проводятся научные исследования, работает магистратура, аспирантура, докторантура, выполняются и защищаются диссертации, оформляются патенты на изобретения.

Дальневосточный государственный университет путей сообщения – это образовательный комплекс; в его входит головной вуз в Хабаровске, имеющий в своем составе 12 институтов, Центр военной подготовки, 10 факультетов и других учебно-научных подразделений; 4 региональных транспортных института, пять техникумов и лицей как структурных подразделений университета, расположенных на территориях субъектов федерального округа.

Университет имеет развитую инфраструктуру как в Хабаровске, так и на периферии (филиалах). Кампус вуза насчитывает 14 учебно-научно-производственных зданий, 10 общежитий, в том числе малосемейное общежитие и общежитие гостиничного типа для приглашенных специалистов, молодых ученых и преподавателей, что позволяет решать вопросы академической мобильности. Социокультурный комплекс университета – это: три базы отдыха, в том числе две в Приморье на морском побережье; студенческий клуб с концертным и танцевальным залами, комнатами прикладного и художественного творче-

ДВГУПС

ЭР03246

ства; спортивный городок с легкоатлетическим манежем, стадионом, скалодромом, закрытым плавательным бассейном, спортивным корпусом.

В университетские инфотелекоммуникационные сети включено более полутора тысяч компьютеров с высокоскоростным выходом в Интернет. Цифровые образовательные технологии позволяют строить учебный процесс и удаленные коммуникации с периферийными подразделениями в он-лайн режимах.

ДВГУПС и Даляньский транспортный университет (КНР) при содействии Министра транспорта РФ создали Международную транспортную академию в составе двух институтов – Дальневосточного транспортного института, действующего на территории Китайской Народной Республики, и Российско-Китайского транспортного института, действующего в Хабаровске.

Сегодня университет имеет современные учебные и научные лаборатории с уникальным оборудованием, позволяющие интегрировать в образовательный процесс реальные производственные задачи на основе цифровых интерактивных технологий обеспечения надежности и безопасности транспортных средств в динамике, систем автоматического управления и регулирования движением. Методика учебного процесса способствует формированию специалиста, адаптированного к суровым условиям Дальнего Востока и Севера с качественно новым уровнем мышления.

Контингент студентов университета составляет свыше 20 тысяч человек, в том числе около 15 тысяч человек обучается по программам высшего образования. Семьдесят процентов студентов обучается по целевым договорам по заказам работодателей. Практически сто процентов, оканчивающих вуз, обеспечиваются трудоустройством.

Доля преподавателей с учеными степенями и званиями в ДВГУПС составляет свыше 60 %. Многие представители профессорско-преподавательского состава университета получили общественное признание и имеют звания «Заслуженный деятель науки РФ», «Заслуженный работник транспорта РФ», «Заслуженный энергетик РФ», «Заслуженный строитель РФ», «Заслуженный работник культуры». Знаками «Почетному работнику высшего профессионального образования», «Почетному работнику транспорта», «Отличнику высшей школы», «Почетному железнодорожнику», «Почетному транспортному строителю» награждены около ста сотрудников. Академиками и членами-корреспондентами общественных международных и российских академий является около двадцати ведущих ученых университета.

Управление университетом осуществляется с использованием интегрированной автоматизированной информационной системы, в состав которой входят сегменты управления качеством образования и научных исследований. Система менеджмента качества сертифицирована уполномоченной организацией на соответствие требованиям международного стандарта.

Среди выдающихся выпускников университета Министр путей сообщения, потом Президент ОАО «РЖД» Г.М. Фадеев, заместители Министра путей сообщения Э.С. Поддавашкин, С.М. Бабаев, заместитель Министра транспорта РФ, ныне глава

ЭР03246

Республики Бурятия, А.С. Цыденов, двенадцать начальников железных дорог страны, депутаты Государственной думы, военачальники, деятели культуры.

В рамках преобразования ДВГУПС в Национальный опорный университет в Федеральном округе целесообразно создать Дальневосточный научно-образовательный консорциум, в который могли бы войти порядка десяти других образовательных учреждений, семи академических научно-исследовательских институтов ДВО РАН и ЯНЦ СО РАН, около полутора десятков производственных организаций и компаний. В результате институциональных преобразований университета в разных формах интеграции с образовательными учреждениями высшего и среднего профессионального образования, академическими институтами, предприятиями и организациями транспортной отрасли, будут созданы новые базовые кафедры и учебно-научные лаборатории, центры коллективного пользования, технопарки, инновационно-внедренческие площадки (малые инновационные предприятия), научно-образовательные центры с внедрением совместных проектов и программ.

Таким образом, университет, имея достаточный стартовый потенциал, вполне может участвовать в одном из системообразующих пилотных проектов стратегического академического лидерства среди учебных заведений высшего профессионального образования транспортной отрасли. Это будет университетский транспортный комплекс – научно-образовательный кластер, обеспечивающий расширенное развитие и воспроизводство кадрового и интеллектуального капитала в условиях реализации инновационного сценария социально-экономического развития экономики России и Дальнего Востока в соответствии с Национальными программами и проектами.

Программа преобразования университета и ее последействие позволит переломить накапливающиеся негативные тенденции развития высшей школы транспортной отрасли, наметившуюся недооценку ее в общей системе высшего профессионального образования, и создать условия, при которых повысится эффективность всей системы отраслевого образования и в том числе формирования человеческого капитала в Дальневосточном федеральном округе. Общество будет получать специалистов с новыми знаниями, готовых производить новые технологии, опытно-конструкторские разработки, востребованные на внутреннем и внешнем рынках, быстро и эффективно внедрять и коммерциализировать их в условиях производства. Это путь к инвестиционной и интеллектуальной привлекательности, повышению эффективности научно-исследовательской и инновационной деятельности, конкурентоспособности ее результатов, укреплению творческих связей с академической и отраслевой наукой, бизнесом, мировой образовательной системой.

Университет станет крупнейшим образовательным учреждением отраслевого образования на Востоке России, и одним из крупнейших транспортных вузов стран Азиатско-Тихоокеанского региона, в котором будет обучаться более 20 тыс. человек, реализовываться более 100 образовательных программ по 16 укрупненным группам специальностей.

ДВГУПС

ЭР03246

Откроются широчайшие возможности перспектив развития коллектива университета, улучшения социально-бытовых условий и материального благосостояния, повышения научно-педагогической квалификации сотрудников, их творческого плодотворного труда.

Mod.

– В чем заключается уникальность стратегического позиционирования университета и направлений его развития? Каков его бенчмаркинг?

Sp.

– Университет по своему положению и значению является уникальным учебным заведением на Дальнем Востоке, осуществляющем профессиональное образование и научные исследования по широкому спектру направлений науки, техники и технологий, охватывая все виды транспортных систем – наземные, водные, воздушные, и все уровни образования – среднее общее и профессиональное, высшее и дополнительное. Высшее образование представлено бакалавриатом, специалитетом, магистратурой, аспирантурой. Дополнительное – системой повышения квалификации и профессиональной переподготовки руководящих работников и специалистов. В этой связи университет оказывает значительное влияние на экономику и перспективы развития территории. Он не имеет себе равных в регионе по науке, образованию и подготовке специалистов в области транспорта. А как старейший инженерный вуз края, по уровню ресурсной базы, потенциалу профессорско-преподавательского состава, он обладает высокой конкурентоспособностью среди вузов региона не только по транспортным, но и по сугубо нетранспортным направлениям подготовки. Таким как электроэнергетика, строительство, цифровые информационные системы и технологии, безопасность жизнедеятельности, инфокоммуникационные технологии и системы связи, информационная безопасность и ряд других инженерно-технических направлений.

Университет востребован молодежью региона в образовании также по прикладным естественнонаучным и экономико-управленческим специальностям. Большим спросом среди выпускников школ пользуются университетские социально-гуманитарные специальности, в том числе в сферах социальной работы, инженерной психологии, транспортного права, транспортного сервиса и туризма, таможенного дела, логистики и других.

По данным мониторинга в Дальневосточном федеральном округе функционирует около 30 высших учебных заведений, где обучается свыше 160 тысяч студентов, в том числе около 100 тысяч по очной форме обучения. Для сопоставительного анализа (бенчмаркинга) работы ДВГУПС были выбраны наиболее крупные и известные в стране и за рубежом вузы: Дальневосточный федеральный университет (г. Владивосток), Тихоокеанский государственный университет (г. Хабаровск), Северо-Восточный федеральный университет (г. Якутск), Амурский государственный университет (г. Благовещенск), Комсомольский-на-Амуре государственный технический университет, Морской государственный универ-

ДВГУПС

ЭР03246

ситет им. адмирала Г.И. Невельского (г. Владивосток) и Сахалинский государственный университет (г. Южно-Сахалинск).

Среди зарубежных вузов-бенчмарков выбраны: ведущий учебный и исследовательский университет Южной Кореи (Korea Advanced Institute of Science and Technology – KAIST), являющийся главным центром стратегических исследовательских проектов в Республике; Анкориджский университет штата Аляска США (University of Alaska Anchorage); Далянский и Пекинский транспортные университеты КНР (Dalian and Beijing Jiaotong University).

Цель бенчмаркинга состояла в анализе лучших показателей, следуя которым ДВГУПС может повысить эффективность своей деятельности. Среди вузов-бенчмарков Дальнего Востока ДВГУПС занимает лидирующие позиции по большинству эталонных показателей. Как то:

– первое место – по показателям целевого приема; повышения квалификации и переподготовки кадров; востребованности и трудоустройства выпускников; удельного веса обучающихся программам магистратуры и аспирантуры, имеющих дипломы других организаций;

– второе место – по показателям среднего балла ЕГЭ; численности аспирантов на 100 студентов; возрастного ценза научно-педагогических работников; числа публикаций, индексируемых в информационно-аналитической системе научного цитирования Web of Science, в расчете на 100 НПР; полученных средств от приносящей доход деятельности в расчете на одного НПР;

– третье место – по показателям «остепененности» ППС; удельной численности иностранных студентов; общему объему научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ.

В качестве индикаторов были выбраны официальные данные результатов рейтинга, опубликованные в открытых источниках к исходу первого десятилетия нового века. Естественно, показателям свойственна динамичность со временем, но они могут отражать общую картину вузовского бенчмаркинга этого периода.

Обладая высоким научным и образовательным потенциалом, университет оказывает существенное влияние на экономическую и политическую ситуацию в регионе, развитие транспортной отрасли, совершенствование содержания и организации профессионального и отраслевого образования, культуру.

Системность и масштаб такого влияния заключается в том, что при определении стратегической цели, выборе и обосновании задач и форм их реализации, университет взял за основу приоритетные направления Национальных программ развития страны, в том числе Национальной программы социально-экономического развития Дальнего Востока до 2035 г. В них заложены транспортное обеспечение развития производительных сил и освоения богатейших природных ресурсов. А с точки зрения решения научно-методических проблем – *фундаментальность и научность образования, их практическую направленность, рост научного потенциала, создание научных школ, курс на компьютеризацию и цифровые технологии, творческие отношения* с производством.

ЭР03246

Характеризуя процесс трансформации Хабаровского института инженеров железнодорожного транспорта в Дальневосточную государственную академию путей сообщения, а затем академии в университет, следует отметить то, что вуз первым в отрасли предложил такое преобразование. В самом наименовании «путей сообщения» уже содержалась возможность расширения спектра специальностей и направлений подготовки специалистов с выходом за рамки железных дорог. Этому примеру последовали потом и другие вузы МПС.

Параллельно с процессом институциональных преобразований в университете были открыты десятки новых образовательных программ по естественнонаучным, социально-гуманитарным, экономико-управленческим, техническим и технологическим специальностям. Причем ряд из них отсутствовал в других транспортных вузах; имеется в виду: физика и техника оптической связи, системы автоматизированного проектирования, инженерная психология, информационные технологии и системы, прикладная математика, информационная безопасность автоматизированных систем, социально-культурный сервиз и туризм, техносферная безопасность и ряд других. Вуз первым получил аккредитацию по таким направлениям бакалаврской и магистерской подготовки, как «Автоматизация и управление», «Телекоммуникации», «Электроэнергетика», «Электромеханика», «Экономика», «Коммерция», «Строительство», «Наземные транспортные комплексы и системы» и другие.

ДВГУПС сделал значительный рывок в развитии международного сотрудничества. Совместно с рядом зарубежных университетов были разработаны и внедрены международные образовательные программы по бизнес администрированию, экономике и другим направлениям, по которым прошли обучение, сотни российских и иностранных студентов. Университет установил регулярные академические обмены со многими вузами стран Азиатско-Тихоокеанского региона, Северной Америки и Европы. Ученые вуза стали принимать активное участие в международных научных форумах. Ряд конференций проходят на площадках университета.

Роль и место университета в профессиональном образовании выражается в передаче накопленного положительного опыта в области институциональных преобразований, в разработке новых технологий и методик, открытии новых специальностей, создании современных учебно-научных лабораторий. Многие из этих преобразований были впервые апробированы в ДВГУПС, имели инновационный характер и приоритет, послужили примером для транспортных и других высших учебных заведений.

Университет первым в отрасли приступил к освоению первого поколения Государственных образовательных стандартов. В результате значительно был расширен спектр направлений подготовки и специальностей. ДВГУПС первым из отраслевых вузов начал лицензирование бакалаврской и магистерской подготовки, тем самым обеспечив развитие системы отраслевого непрерывного многоуровневого образования и выход на международный уровень.

ДВГУПС

ЭР03246

На базе ЭВМ в ДВГУПС впервые среди отраслевых вузов начали разрабатываться учебно-методические комплексы учебных дисциплин, электронные паспорта специальностей и учебных предметов. Это было первое поколение цифровых технологий – информационных систем, используемых для дистанционного образования. Впервые была разработана и внедрена трехуровневая система внутривузовского управления качеством учебного процесса с использованием ЭВМ, заинтересовавшая педагогическую общественность всех отраслевых вузов. Впоследствии она была трансформирована в сертифицированную систему менеджмента качества.

Системный подход к фундаментализации, интеграции и единству научно-образовательного и производственного процессов позволил университету:

– создать действенную внутривузовскую систему повышения научной и педагогической квалификации преподавательского состава;

– разработать эффективную систему формирования студенческого коллектива с места жительства и будущей работы выпускников, в том числе из коренных жителей территорий;

– организовать подготовку специалистов по целевым договорам в рамках создания учебно-научно-производственных объединений «университет – железная дорога»;

– предложить создание совместно с институтами РАН научно-образовательных центров (НОЦ) для решения задач повышения качества подготовки специалистов, развития вузовской науки и системы подготовки резерва научно-педагогических кадров;

– **создать** ассоциированную вертикально-интегрированную отраслевую многоуровневую систему непрерывного профессионального образования и подготовки кадров, впоследствии преобразованную по решению Правительства в университетский комплекс;

– расширить спектр образовательных программ и выйти за пределы сугубо транспортного образования;

– значительно обновить и модернизировать учебно-лабораторную базу на основе новейших достижений науки и техники;

– повысить у работодателей спрос на выпускников, способных решать производственные задачи в экстремальных природно-климатических условиях;

– поднять качество подготовки специалистов на основе внедрения новых образовательных технологий;

– обеспечить присутствие вуза на мировом рынке образовательных услуг, войти в систему международного образовательного пространства, представить на экспорт свои образовательные программы, образовательные услуги и другую интеллектуальную продукцию;

– привлечь значительные внебюджетные финансовые ресурсы за счет расширения спектра и объемов образовательных услуг и заказов на научную продукцию;

ДВГНБ

ЭР03246

– предложить формирование на базе университета и его филиалов регионального транспортного научно-образовательного комплекса (кластера) с периферийными центрами передачи технологий;

– улучшить социальные условия для обеспечения творческой работы сотрудников и студентов;

– и, как результат, стать первым из транспортных вузов среди победителей во всероссийском конкурсе инновационных научно-образовательных программ в рамках приоритетного Национального проекта «Образование»: университет был публично признан общественностью инновационным научно-образовательным учреждением.

По вышеозначенным инновационным разработкам университета профессиональному и отраслевому образованию предложены пакеты нормативно-правовой документации, учебно-методические комплексы дисциплин, другие разработки и методики, созданные в университете. Они открыты и доступны в сети ИСДО вуза.

Сказанное, пожалуй, уже дает основание считать, что «позиционирование» Дальневосточного государственного университета путей сообщения не только на Дальнем Востоке, но и во всей транспортной отрасли и, стало быть, в национальном масштабе, вполне достаточно для дальнейших шагов в борьбе за академическое лидерство.

Mod.

– Весь предыдущий период вуз был отраслевым учебным заведением, готовящим специалистов, главным образом, для железнодорожного транспорта. Заметна ли была его роль в повышении эффективности перевозочного процесса по железным дорогам? Что конкретно дал вуз железнодорожному транспорту?

Sp.

– Роль университета в развитии железнодорожного транспорта многогранна. Что имеется в виду? Это:

– качественная подготовка и переподготовка специалистов отрасли на основе последних достижений науки и техники;

– выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ и содействие внедрению их результатов в производство;

– научное сопровождение проектирования, строительства и эксплуатации новых и реконструкции существующих инженерных коммуникаций;

– влияние через выпускников и инженерно-технических работников на инновационную политику предприятий транспорта, направленную на увеличение производительности труда и улучшение экономических показателей развития отрасли;

– отбор и обучение специалистов конкретным направлениям в необходимом количественном и качественном составе на основе анализа рынка инженерно-технического труда;

– проведение квалификационных испытаний, **содействие** трудоустройству выпускников, стажировке, адаптации молодых специалистов на предприятиях,

ЭР03246

привлечение специалистов к послевузовскому образованию и повышению квалификации;

– оказание квалифицированной помощи предприятиям транспорта во внедрении цифровых технологий.

Это, так сказать, общие оценки вклада университета в железнодорожный транспорт. А вот, ниже, будет и конкретика: факты передачи в отрасль человеческого капитала и технологий.

Всего за годы существования вуз подготовил свыше восьмидесяти тысяч специалистов. Они внесли решающий вклад в эксплуатацию и развитие железных дорог Дальнего Востока и Восточной Сибири, обеспечили надлежащее транспортное обслуживание развивающейся экономики Дальневосточного региона России.

Гордостью университета является целая плеяда знаменитых выпускников. Среди них будут общественные и государственные деятели, министры и их заместители, руководители железных дорог и крупных предприятий, ректоры вузов, военачальники, композиторы, писатели, артисты, депутаты Федерального собрания страны, а также тысячи подготовленных инженеров – технологов, строителей, эксплуатационников, инженеров-новаторов, изобретателей – проводников научно-технического прогресса.

Особая роль вуза – в инновационном развитии железнодорожного транспорта. Многие актуальные отраслевые научно-технические проблемы были решены впервые с приоритетом ученых университета. Причем, с полным инновационным циклом – от идеи до изготовления опытных образцов и широкого внедрения в производство. Впервые в отрасли на базе вуза и железной дороги было создано учебно-научно-производственное объединение (УНПО). Практически все научные исследования ученых вуза, выполняемые в рамках УНПО, носили приоритетный характер в отрасли. Наиболее важные из них:

– комплекс (серия, ряд) путевых машин для автоматизации и механизации тяжелого ручного труда путейцев (комплекс не имел аналогов в стране);

– компьютерные технологии в организации перевозок: алгоритмы и программы комплексного расчета плана формирования поездов, графика движения поездов; информационные системы эксплуатационной работы железной дороги, взаимодействия железнодорожного и морского транспорта;

– технологии строительства и эксплуатации оснований и фундаментов зданий, железнодорожного пути, искусственных сооружений в районах вечной мерзлоты и экстремальных природно-климатических условиях;

– цифровые технологии в проектировании и расчете уникальных конструкций зданий и сооружений;

– технологии энергосбережения, в том числе энергетическая эффективность электровозов переменного тока в режимах тяги и рекуперативного торможения;

– новые сварочные материалы на основе местного минерального сырья и повышение износостойкости деталей подвижного состава;

– комплексные системы диагностики и мониторинга объектов инфраструктуры и подвижного состава на основе цифровых технологий, математического и про-

ДВГУПС

ЭР03246

граммного моделирования технических средств транспорта в экстремальных природно-климатических условиях, в том числе неразрушающие методы контроля;

– системы управления с распределенной тягой в тяжеловесных поездах на восточном полигоне железных дорог;

– технические требования к обновленному подвижному составу для работы в суровых условиях Севера и Востока России.

Более того, скажу: системность и масштаб влияния университета на развитие профессионального образования, транспортной отрасли, и в целом Дальневосточной территории, – значительны. За годы существования вуз превратился из ведомственного железнодорожного института в крупный университетский транспортный комплекс и по праву заслужил непререкаемый авторитет в регионе и транспортной отрасли.

В связи с возрастанием роли и значения Дальнего Востока в экономике России и всего Азиатско-Тихоокеанского региона, а также того внимания, которое сейчас уделяется Правительством страны и лично Президентом развитию территории и ее транспортной составляющей, вселяются надежды на повышение значимости в регионе Дальневосточного государственного университета путей сообщения. Вуз, как был в предыдущие годы, так останется и в обозримом будущем одним из самых востребованных научно-образовательных центров на Востоке России.

Mod.

– Не все же так гладко, судя по вашим словам, обстоит дело с транспортным образованием, которое дает университет? Каковы могут быть вызовы, и какие стоят на пути ограничения дальнейшему развитию?

Sp.

– Сегодня университет находится перед лицом очередной трансформации, обусловленной глобальными изменениями в различных сферах жизнедеятельности человека и общества. Новые вызовы являются для него одновременно и угрозами, и предпосылками в развитии.

При определении направлений развития университета учитываются, конечно, вызовы и проблемы, которые следуют из специфики территории Дальневосточного федерального округа и Арктики. Что имеется в виду?

Во-первых, экстремальные природно-климатические условия, вызванные, в том числе, глобальными изменениями климата. Это вечная мерзлота, причем высокотемпературная, сейсмичность, географическое положение региона, большие колебания температуры (зима-лето, день-ночь). Это существенный вызов университетской науке и образованию.

Во-вторых, демография, идентичность народонаселения. Северные территории региона, в направление которых идет развитие транспортных магистралей, малонаселенны. Это вызывает дефицит в кадровых ресурах, трудности воспроизводства и развития человеческого капитала, сложности в формировании студенческого коллектива. Школы на этих территориях недоукомплектованы. Порой, недостает нужных учителей. Недостаточен уровень ЕГЭ выпускников

ЭР03246

школ. Абитуриенты этих мест (особенно из коренных народностей) не конкурентоспособны с выпускниками школ из городов южных районов региона. Здесь также кроется проблема студенческого пополнения.

В-третьих, удаленность территории от центра страны создает определенные трудности в укомплектовании научно-педагогического персонала университета, в создании собственных научно-педагогических школ, повышении научно-педагогической квалификации и стажировке преподавателей, организации ученых советов по защите диссертаций.

В-четвертых, сеть филиалов университета не в полной мере соответствует перспективному развитию образовательного пространства территории Дальнего Востока и Забайкалья, перспективному продвижению транспортных магистралей в направлении Арктики и Тихоокеанского побережья.

Кроме того, высшая транспортная школа испытывает трудности ресурсного ограничения, находясь в роли «пасынка» в системе вузов, находящихся в ведении Министерства науки и высшего образования России.

На что это влияет? На недостаточное финансирование университета из федерального бюджета как отраслевого вуза со сложной и фондоемкой учебно-научно-материальной базой.

Вуз испытывает ограничения в области международного сотрудничества и экспорта образовательных услуг вследствие несоответствия уровня кампусного хозяйства международным стандартам для иностранных студентов.

Имеются и финансовые ограничения по развитию учебно-материальной базы. В первую очередь это касается тренажерных комплексов, имитирующих транспортные технологии, приборной базы для всестороннего внедрения интерактивных методов обучения.

Указанные ограничения следует отнести также и в адрес работодателей, в первую очередь, акционированных предприятий транспортного комплекса, к которым придут подготовленные специалисты.

Я, конечно, далек от мысли, что сам университет работает без недостатков. Они есть, причем немалые: и в повышении научно-педагогической квалификации преподавательского состава, методике преподавания, актуализации и результативности научных исследований, воспитательной работе и других направлениях. И коллектив последовательно работает над их устранением.

Mod.

– В чем будет заключаться интерес коллектива от намечаемых преобразований? Этот вопрос, скорее, из области рыночных отношений, которые взяты за основу экономической политики современной России. В чем выгода? Университет ведь работает стабильно. У него имеется необходимый научно-педагогический потенциал и учебно-материальная база. Что могут ожидать от намечаемых изменений рядовые труженики вуза – профессора, преподаватели, другие сотрудники? Почему надо опять обязательно напрягаться, как это было всегда ранее? В конце концов, людям иногда требуется релаксация, как умственная, так и физическая. Они устают от работы с постоянным напряжением.

ДВГУПС

ЭР03246

Sp.

– Как инженер-электрик в области автоматики и телемеханики скажу, что без электрического напряжения не загорит в сети лампочка, не сработает ни один элемент автоматики. Без определенного напряжения, умственного или физического, не сработает процесс релаксации организма. Другое дело, каким должно быть это напряжение по величине, чтобы оно приносило удовлетворение человеку. Скажу откровенно, что вся работа, связанная с продвижением университета к академическому лидерству, к его преобразованию в национальный опорный университет транспортной отрасли, направлена на утверждение социальной значимости намечаемых изменений, на улучшение условий достойного жизнеобеспечения работников и студентов университета. Сутью всех предлагаемых мероприятий как раз и является исключительно забота о коллективе, его сохранение, снятие всякой социальной напряженности, ориентация его, коллектива, на творческий, продуктивный и свободный труд.

Человеку ведь нужно что? Чтобы у него была гарантированная, интересная и творческая работа, достойная оплата за его труд, нормальные условия проживания, питания, отдыха и досуга. К этому необходимо добавить – надежные перспективы творческого роста и уверенность в будущем. Именно в этом весь смысл намечаемых преобразований, целей развития университета и задач их достижения.

Mod.

– Какие же конкретные цели и задачи ставятся перед коллективом в намечаемых изменениях? Как можно их сформулировать?

Sp.

– Постараюсь сформулировать стратегическую цель следующим образом. О ней уже упоминалось. Может быть, повторюсь. Стратегической целью намечаемой Программы вуза будет являться создание на территории Востока России Национального опорного университета как территориально распределенного, многофункционального, научно-образовательного, инновационно-технологического и культурного комплекса, выполняющего функции ключевого партнера транспортной отрасли в реализации Национальных программ и проектов страны, занимающего лидирующие позиции среди транспортных университетов Российской Федерации и стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

Теперь о частных целях программы. Их можно назвать четыре.

1. Сформировать на территории Дальневосточного федерального округа интегрированную научно-образовательную среду и технологи транспортной отрасли для научного и кадрового сопровождения Национальных программ и проектов Российской Федерации, с учетом экстремальных природно-климатических, географических и демографических условий Дальнего Востока и Арктики**.**

2. Повысить узнаваемость и статус бренда российского транспортного образования на внутреннем и международном образовательных рынках. Обеспечить конкурентоспособность научных исследований и образовательных программ в сравнении с университетами Дальневосточного федерального округа, отраслевыми университетами России и транспортными университетами стран Азиатско-

ЭР03246

Тихоокеанского региона. Войти в ТОП 5 университетов Международной Ассоциации транспортных университетов стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

3. Обеспечить утверждение принципа открытости университета и воспитание гармонически развитой и социально ответственной личности на основе духовно-нравственных ценностей народов РФ, исторических и национально-культурных традиций малых народов Дальнего Востока и Севера России.

4. Сосредоточить научно-образовательную деятельность университета на узловых проблемах, вытекающих из Национальных целей развития Российской федерации на период до 2030 г., как то: «Транспорт, строительство, Арктика»; «Демография»; «Техносферная безопасность»; «Провозная способность» (тяжеловесное движение); «Образование через всю жизнь».

Для достижения указанных целей необходимо поставить и решить следующие задачи.

По цели 1:

– создать в пределах Дальневосточного федерального округа кластер территориально распределенной научно-образовательной среды и инновационных технологий для научного и кадрового сопровождения Национальной программы Российской Федерации «Развитие Дальнего Востока до 2025 г. и на перспективу до 2035 г.», строительства и эксплуатации транспортных магистралей и инфраструктуры в экстремальных демографических и природно-климатических условиях Дальнего Востока и Арктики; назвать его так – Дальневосточный научно-образовательный консорциум транспортной отрасли (ДВНОК);

– создать условия перехода в перспективе от модели «Национального опорного университета» к концепции «Глобального транспортного университета» Азиатско-Тихоокеанского региона путем расширения и дальнейшего развития научно-образовательного консорциума (кластера) транспортной отрасли, который будет действовать на российском Дальнем Востоке и мировом рынке стран Азиатско-Тихоокеанского региона в области транспортного образования, подготовки и повышения квалификации специалистов, научно-исследовательских и инженерно-технологических услуг;

– разработать предложения эффективного взаимодействия всех видов транспорта (логистики) в интер- и мультимодальных перевозках на территории Дальневосточного федерального округа, Арктики и стран АТР, направленных на обеспечение транспортного баланса экономики Российской Федерации в свете Национальной программы развития Дальнего Востока; откорректировать образовательные программы по транспортной логистике, провести модернизацию лабораторного оборудования;

– выполнить анализ особенностей трансформации транспортного комплекса Дальнего Востока, как в целом, так и отдельных видов транспорта в разрезе «Транспортной стратегии РФ до 2030 г.» и «Национальной программы развития ДВ до 2025 г. и перспективу до 2035 г.»; разработать предложения по оптимизации в области проектирования, строительства и эксплуатации транспортных

ДВГНБ

ЭР03246

сетей, систем и инфраструктуры в экстремальных демографических, географических и природно-климатических условиях Дальнего Востока и Арктики; откорректировать образовательные программы, провести модернизацию лабораторного оборудования;

– сформировать предложения по применению и развитию инфокоммуникационных технологий и цифровых систем с целью автоматизации управления движением, снятия демографической напряженности и повышения производительности труда, продвижения безлюдных технологий в транспортных процессах на территории ДФО, оборудовать лаборатории университета интерактивными цифровыми системами и тренажерными комплексами;

– выполнить научное и кадровое сопровождение инновационных проектов по электрификации транспортных линий, сформировать предложения по оптимизации электроснабжения и тяги поездов в экстремальных природно-климатических и демографических условиях Дальнего Востока и Арктики;

– разработать эффективную систему управления консорциумом в целях обеспечения устойчивого развития вуза как Национального опорного университета.

По цели 2:

– повысить конкурентоспособность университета за счет обеспечения высокого качества образовательной и инновационной деятельности, актуализации и объемов научных исследований, расширения спектра образовательных программ, внедрения новых образовательных технологий, повышения эффективности магистратуры и аспирантуры;

– разработать и внедрить целевую модель деятельности вуза по экспорту образования, улучшить условия пребывания иностранных граждан в период обучения в Хабаровске. Укрепить позиции университета на национальном и международном рынках образовательных услуг и повысить академическую мобильность студентов и научно-педагогических работников. Войти в ТОП 3 университетов ДФО, ТОП 5 отечественных транспортных университетов и ТОП 5 университетов Международной Ассоциации транспортных университетов стран Азиатско-Тихоокеанского региона;

– усовершенствовать инфраструктуру, методы и содержание образовательного процесса, с целью разработки и внедрения преемственных, многоуровневых модульных программ непрерывной подготовки специалистов начального, среднего, высшего и дополнительного профессионального образования, включающих результаты исследований ведущих научных школ университета;

– создать условия для развития фундаментальных и прикладных научных исследований по приоритетным направлениям инновационной экономики и социокультурной сферы на основе творческого сотрудничества с учеными академических НИИ, организации работы новых исследовательских научно-образовательных центров;

– повысить уровень научно-педагогического потенциала профессорско-преподавательского состава за счет совершенствования аспирантуры и докторантуры, непрерывного улучшения условий работы персонала, оптимизации

ДВГУПС

ЭР03246

системы мотивации труда и повышения престижа профессии вузовского работника, создания условий для привлечения ведущих и перспективных российских и зарубежных ученых к работе в университете.

По цели 3:

– повысить привлекательность университета; создать на базе университета центр притяжения талантов и воспитания лидеров отрасли**,** добиться активного участия молодежи в позитивных изменениях городской и региональной среды.

По цели 4:

– создать в университете исследовательский центр «Транспорт, строительство, Арктика»;

– создать на территориях функционирования филиалов университета научно-образовательные и инновационно-внедренческие площадки, включающие проблематику: «Демография», «Техносферная безопасность», «Тяжеловесное движение»;

– обеспечить дальнейшее развитие системы переподготовки и повышения квалификации кадров для транспорта и других высокотехнологичных отраслей экономики региона; разработать и внедрить целевую модель «Образование через всю жизнь».

С целью продвижения в национальном и мировом образовательном пространстве, а также стремления добиться уровня Национального опорного университета, вуз выбирает приоритетом своего развития формирование единого вектора транспортного образования, направленного на транспортное обеспечение ускоренного развития Дальнего Востока.

Mod.

– Со времени основания в 1937 г. Дальневосточного института инженеров железнодорожного транспорта (с 1940 г. – Хабаровского), ныне Дальневосточного государственного университета путей сообщения, вуз был сосредоточен на выполнении государственной задачи – обеспечить инженерными кадрами строительство, эксплуатацию, модернизацию и реконструкцию железнодорожного транспорта Дальнего Востока и восточной части Сибири на основе новейших достижений научно-технического прогресса. С тех пор прошло уже более 80 лет. Вуз работал в системе высшего профессионального образования государства и, по всей вероятности, его дела, роль и значение не ограничивались только регионом. Каков, все-таки вклад вуза в достижение национальных целей? Был ли он заметен в системе транспортного образования страны своими образовательными и научными достижениями?

Sp.

– Вуз произвел первый набор студентов в 1939 г., но открыл двери для обучения в 1940 г. С тех пор, действительно, прошло 80 лет. С этого времени он становится центром притяжения молодежи и наиболее талантливых ученых и специалистов. Вуз стал генератором многих идей и технологий в транспортном образовании, науке и производстве на востоке страны. И Вы правы: его роль не ограничивалась масштабами восточных территорий. В коллаборации с производством,

ЭР03246

в первую очередь с железными дорогами региона, вуз становится центром инноваций, создания высоких транспортных технологий, определяющих место страны в гонке за мировое лидерство в области железнодорожного транспорта.

За 80 лет университет прошел путь от рядового ведомственного высшего учебного заведения до крупного транспортного учебно-научного комплекса. За этот период в его стенах подготовлено около 80 тысяч специалистов, прошли повышение квалификации и переподготовку сотни тысяч руководящих работников и специалистов транспорта и других отраслей производства. Открыты десятки новых специальностей, создан ряд научных школ, из которых вышла ни одна сотня научно-педагогических работников, докторов и кандидатов наук. Выполнены многие научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, имеющие национальное и общеотраслевое значение.

Среди них: научное и кадровое обеспечение на территории Востока России и частично Сибири следующих проектов, имеющих общенациональное значение:

1. Строительство второго железнодорожного пути, реконструкция и строительство новых станций, локомотивных и вагонных депо, мостовых переходов, тоннелей, разработка и внедрение новых технологий организации движения.

2. Генеральная реконструкция железнодорожного транспорта на основе внедрения четырехосных вагонов, автосцепных устройств, реконструкции тяги с применением более мощных отечественных локомотивов. Внедрение новых технических средств управления движением и обеспечения безопасности.

3. Реконструкция железнодорожного транспорта и освоение перевозок на основе применения новых видов тяги (тепловозов, электровозов вместо паровозов), новых средств автоматики, телемеханики и связи, новых технологий управления движением поездов; реконструкция станций, локомотивных депо, другой инфраструктуры. Переподготовка специалистов на новые виды тяги и новые технологии.

4. Электрификация железных дорог. Завершение сплошной электрификации Транссиба.

5. Строительство и последующая эксплуатация Байкало-Амурской магистрали.

6. Автоматизация и механизация трудоемких путевых работ, заменяющих ручной труд, на основе организации в вузе Проектно-конструкторского технологического бюро и создания целой серии высокопроизводительных путевых машин.

7. Разработка и внедрение для сети железных дорог цифровых (компьютерных) технологий в организации перевозочного процесса (сетевой план формирования поездов, автоматический график движения поездов, информационная система работы железной дороги и другие компьютерные системы, имеющие общесетевое значение), на основе создания в вузе первого на Дальнем Востоке и транспортной отрасли вычислительного центра.

8. Энергосбережение на тягу поездов электрифицированных железных дорог страны путем разработки и внедрения рекуперативного торможения.

ДВГУПС

ЭР03246

9. Проектирование и строительство транспортных магистралей, искусственных сооружений, транспортной инфраструктуры, оснований и фундаментов в экстремальных природно-климатических условиях и на вечной высокотемпературной мерзлоте.

10. Открыты десятки новых направлений подготовки и специальностей для реализации национальных программ экономического развития Дальнего Востока.

11. Создан ряд научных школ, в том числе по фундаментальным наукам в областях механики, оптики, инженерной психологии, материаловедения, философии и социологии, прикладной математики и других наук, из которых вышли сотни высококвалифицированных научных работников, докторов, кандидатов наук.

12. Университет одним из первых транспортных вузов начал заниматься интернационализацией высшего образования, экспортом образовательных услуг. В университете разработаны и внедрены международные образовательные программы: Российско-Американская, Российско-Китайская, Российско-Корейская.

Уже эти приведенные примеры дают основание считать, что дальневосточный транспортный вуз за время своего существования внес существенный вклад в копилку национальных достижений.

Mod.

– В качестве одного из основных направлений научно-образовательной деятельности университета, вытекающих из Национальных целей развития Российской федерации, было названо «Транспорт, строительство, Арктика». Что имеется в виду, когда называются три разные понятия, и вкладываются они в одно из основных направлений научно-образовательной деятельности вуза? Можно ли назвать узловые проблемы, которые в состоянии решить университет по этому направлению?

Sp.

– Транспорт, строительство, Арктика – понятия, вмещающие огромный круг проблем, который нужно решать в плане реализации национальных программ развития страны. Часть их может взять на себя Дальневосточный государственный университет путей сообщения.

– Во-первых, необходимо откорректировать номенклатуру направлений подготовки и специальностей, численности контингента студентов университета, исходя из задач формирования человеческого капитала в соответствии с национальной программой развития Дальнего Востока на перспективу.

Во-вторых, вывести научно-образовательную деятельность университета на российский и мировой уровень по вопросам транспортного строительства, надежности и безопасности транспортных средств, транспортной инфраструктуры и транспортных технологий в экстремальных демографических и природно-климатических условиях. Эти вопросы как раз связаны со спецификой дальневосточной территории, ее географическим положением.

Представляется необходимым сосредоточить внимание коллектива университета на следующих узловых проблемах.

ЭР03246

1. «Строительство»:

– строительство транспортных магистралей, искусственных сооружений, транспортной инфраструктуры, гражданских и промышленных зданий в экстремальных природно-климатических условиях и вечной мерзлоты Дальнего Востока и Арктики.

2. «Транспорт»:

– содержание и эксплуатация транспортных средств и транспортной инфраструктуры в экстремальных природно-климатических условиях и вечной мерзлоты Дальнего Востока и Арктики;

– повышение пропускной и провозной способности Транссиба и БАМа;

– тяжеловесное движение

3. «Демография»:

– продвижение безлюдных технологий на основе автоматизации транспортных процессов, внедрения инфотелекоммуникационных и цифровых систем;

– доступное образование: разработка и внедрение системы формирования студенческого коллектива с линии, приближения образования к месту жительства и будущей работы студентов.

4. «Техносферная безопасность»:

– сохранение экологического равновесия в условиях глобального изменения климата и урбанизации северных территорий Дальнего Востока и Арктики.

5. «Образование через всю жизнь»:

– подготовка, переподготовка и повышение квалификации кадров для устойчивой работы экономики в экстремальных условиях Дальнего Востока и Арктики;

– создание долгосрочной модели непрерывного развития человеческих ресурсов транспортной отрасли на территории Дальневосточного Федерального округа в соответствии с национальной программой развития Дальнего Востока до 2024 г. и на перспективу до 2035 г.

Mod.

– Университет и его периферийные подразделения находятся на территории Дальневосточного федерального округа, и, естественно, его деятельность будет связана с программами дальнейшего развития региона. А каков его вклад в социально-экономическое развитие дальневосточной территории и ее транспортной инфраструктуры? Пользуется ли университет авторитетом у жителей региона?

Sp.

– ДВГУПС со дня своего основания является надежной опорой органов региональной власти в решении различных вопросов жизнеобеспечения Дальневосточного федерального округа. Обладая высоким интеллектуальным потенциалом, творческими способностями многотысячного коллектива преподавателей и студентов, университет вносит существенный практический вклад в социально-экономическое развитие территории. Он являются неотъемлемой частью региональной инновационной системы, во многом определяя ее содержа-

ДВГНБ

ЭР03246

ние; играет важнейшую роль в формировании и функционировании регионального рынка труда; служит одним из центров региональной экспертизы и обладают инструментами анализа данных; является региональным культурным центром, воздействуя на содержание программы культурного развития региона.

Чтобы не быть голословным приведу конкретные примеры вклада вуза в развитие дальневосточной территории, оцениваемых по показателям следующих направлений деятельности.

Образование и подготовка специалистов

– Подготовка специалистов с высшим и средним специальным образованием для экономики и социальной сферы региона. С этой целью в вузе дополнительно к сугубо транспортным специальностям был открыт целый ряд образовательных программ по направлениям, востребованным на территории округа (ниже перечислены наименования укрупненных групп направлений подготовки бакалавров, дипломированных специалистов и магистров), как то:

а) математические и естественные науки: математика и механика, компьютерные и информационные науки;

б) инженерное дело, технологии и технические науки: техника и технологии строительства, информатика и вычислительная техника, информационная безопасность, электроника, радиотехника и системы связи, электро– и теплоэнергетика, машиностроение, техносферная безопасность и природообустройство, техника и технологии наземного транспорта.

в) здравоохранение и медицинские науки: сестринское дело;

г) науки об обществе: психологические науки, экономика и управление, социология и социальная работа, юриспруденция, сервис и туризм.

– Дополнительное профессиональное образование (повышение квалификации и переподготовка руководящих работников и специалистов производства по новым проблемам технического и социального прогресса).

– Довузовское образование, формирование студенческого коллектива с линейных станций, улусов, северных таежных поселений, с места их жительства и будущей работы.

– Организация в субъектах округа филиалов университета с целью приближения образования к месту жительства и будущей работы выпускников.

– Диверсификация образовательных программ исходя из задач формирования человеческого капитала и решения экономических задач, стоящих перед субъектами округа в соответствии со стратегией их развития (региональный аспект).

Выполнение научных исследований, опытно-конструкторских работ, научно-технической экспертизы, разработка новых технологий организации производства и их внедрение на транспортных и промышленных предприятиях округа, в том числе по таким наиболее актуальным для экономики региона проблемам:

– Строительство промышленных и гражданских зданий, искусственных сооружений, оснований и фундаментов в условиях вечной мерзлоты, наледей, пучинистых грунтов.

ДВГУПС

ЭР03246

– Электрификация железных дорог Дальнего Востока и связанная с ней реконструкция инфраструктуры (локомотивные и вагонные депо, путь и путевое хозяйство, тяговые подстанции, защитные сооружения и др.).

– Внедрение на железных дорогах Дальнего Востока новых технологий перевозочного процесса при переходе на новые средства тяги (современные электровозы, тепловозы), подвижной состав (новые грузовые и пассажирские вагоны на роликовых подшипниках), устройства автоматики и телемеханики (на основе микропроцессорной и компьютерной техники), оптико-волоконных линий связи и цифровых систем информатизации.

– Сотрудничество с органами власти по разработке комплексных планов социально-экономического развития отдельных городов региона, транспортных и промышленных предприятий, строительных организаций.

– Использование творческого потенциала университета по внедрению на предприятиях достижений научно-технического прогресса, в том числе по вопросам повышения надежности и износостойкости, увеличения сроков службы деталей машин и механизмов, применения неразрушающих методов контроля на основе технологий, разработанных в университете, с использованием материалов из регионального минерального сырья.

– Экспертиза устойчивости строительных конструкций зданий и сооружений, железнодорожных аварий и крушений.

Участие коллектива преподавателей и студентов в выполнении региональных программ силами студенческих строительных и производственных отрядов, в том числе:

– строительство высоковольтных линий электропередач, трансформаторно-распределительных станций и тяговых подстанций;

– строительство продольных линий электроснабжения, волоконно-оптических линий связи, средств автоматического управления и регулирования движением поездов;

– строительство объектов Байкало-Амурской магистрали;

– капитальный ремонт железнодорожного пути;

– строительство животноводческих комплексов;

– строительство жилья на селе и электрификация сел Хабаровского края;

– уборка урожая с полей Хабаровского края и Еврейской автономной области;

– заготовка кормов для животноводства;

– обслуживание пассажирских поездов дальнего и местного сообщения;

– вылов рыбы во время путины.

Вклад в развитие культуры региона с учетом демографии, самобытности малых народностей, населяющих территорию, в том числе:

– организация мероприятий по развитию прикладного и художественного творчества; выезды творческих коллективов университета на линейные станции железных дорог региона, поселки и улусы малонаселенных территорий;

– организация и участие творческих коллективов университета в фестивалях различного уровня, смотрах художественной самодеятельности;

ЭР03246

– шефство над детскими и школьными кружками прикладного и художественного творчества;

– развитие физической культуры и спорта региона, подготовка выдающихся спортсменов, организация спортивных соревнований, участие в соревнованиях в составе сборных команд краев и областей Дальнего Востока, городов Хабаровска, Уссурийска, Свободного, Тында, Южно-Сахалинска.

Естественно, что университет и дальше не намерен стоять в стороне, и будет вносить посильный вклад в социально-экономическое преобразование Дальневосточного федерального округа, в реализацию его Национальной программы социально-экономического развития.

Mod.

– В сентябре 2020 г. Правительство России приняло Национальную программу социально-экономического развития Дальнего Востока на период до 2024 г. и на перспективу до 2035 г. Как будет позиционироваться университет в смысле участия в выполнении означенной Национальной программы? Будет ли в ней место университету?

Sp.

– Безусловно, университет должен принять самое непосредственное участие и в выполнении Национальной программы по развитию Дальнего Востока. В чем может быть выражено это участие? Что для этого нужно предпринять?

В области институциональных преобразований:

– с целью наиболее эффективного научного и кадрового сопровождения Национальной программы создать Дальневосточный транспортный научно-образовательный консорциум (ДВТНОК);

– создать исследовательский центр «Арктика, строительство, транспорт» (ИЦ АСТ);

– открыть Якутский филиал университета в Нижнем Бестяхе;

– создать при филиалах университета центры трансферта научно-образовательных технологий.

В области образования и подготовки кадров:

– разработать концепцию транспортного образования на Российском Дальнем Востоке, исходя из перспектив его социально-экономического развития;

– создать долгосрочную региональную модель непрерывного развития человеческого капитала транспортной отрасли;

– провести корректировку номенклатуры направлений подготовки и специальностей, численности контингента студентов университета, исходя из потребностей человеческого капитала на решение социально-экономических задач, стоящих перед регионом в соответствии со стратегией его развития.

В области науки и технологий;

– принять участие в реализации программы увеличения провозной способности Транссиба и БАМа до 210 млн тонн в год, в том числе провести экспериментальные исследования по тяжеловесному движению:

ЭР03246

– на участке БАМ «Тында – Ургал – Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань»;

– на участке Транссиб «Иркутск – Чита – Могоча – Сковородино – Белогорск – Хабаровск – Владивосток (Находка)»;

– на участке, подлежащем электрификации, «Волочаевка – Комсомольск-на-Амуре»;

– выполнить исследования по оптимизации развития транспортных сетей Дальневосточного федерального округа;

– разработать предложения по оптимизации логистики в интер- и мультимодальных перевозках в пределах Дальнего Востока и Арктики;

– организовать проведение исследований по проблемам строительства и эксплуатации транспортных магистралей, транспортных средств, транспортной, энергетической и другой инфраструктуры, надежности их работы в экстремальных условиях крайнего Севера и Арктики **с** внедрением результатов исследований в практику и образовательные программы; предложить Минобрнауки выделить на эти цели специальные гранты;

– учредить на базе координационного центра научной подготовки студентов и центра поддержки молодежных инициатив студенческое бюро по организации шефства и практического участия студенческих коллективов в инвестиционных проектах и создании ТОР, ТОСЭР, СЭЗ в субъектах Дальневосточного федерального округа.

В области культуры и общественной деятельности:

– разработать и осуществить мероприятия по повышению уровня узнаваемости и позитивного облика университета среди населения, абитуриентов, студентов, ученых и бизнес-партнеров Дальнего Востока и стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

Это далеко неполный перечень мероприятий по участию университета в реализации Национальной программы развития Дальнего Востока. Он будет дополняться, исходя из конкретики и актуализации проблем, решаемых регионом в пятнадцатилетнем временном отрезке, на который ориентирует Национальная программа его развития.

К глубокому сожалению в означенной Программе, хотя и уделено много внимания проблемам транспорта, должного места развитию транспортного образования и формированию человеческих ресурсов для реализации транспортных проектов не нашлось. Кто же будет решать поставленные Программой задачи по развитию магистральной инфраструктуры и реализации крупнейших транспортных инфраструктурных проектов? Кстати, они в Программе названы «инфраструктурным каркасом» экономики Дальнего Востока. Ведь все решают квалифицированные специалисты. А их надо готовить.

Следуя в фарватере Концепции стратегического академического лидерства, Дальневосточный государственный университет путей сообщения будет работать над проектом преобразования своего вуза в Национальный опорный уни-

ЭР03246

верситет транспортной отрасли на Востоке России. Он, безусловно, включится в реализацию Национальной программы развития Дальнего Востока и готов будет внести свой вклад в научное и кадровое сопровождение транспортных инвестиционных проектов.

Mod.

– Концепция стратегического академического лидерства, инициированная Министерством науки и высшего образования России, одним из ключевых системных изменений ставит единение образования науки и производства. В принципе для транспортного образования эта проблема не нова. Вузы транспорта со времени их создания были ориентированы на отрасль, ее значимость, как бы сейчас сказали – инвестиционную привлекательность. Уделом высшей транспортной школы всегда было практико-ориентированное обучение. И не только. В транспортных вузах также было место и проблемному, и проектно-ориенированному образованию. Методы такого обучения можно решить в тесной связке с наукой и производством, в интеграции с ними, что, в сущности, и отличало транспортное образование. В чем же новизна постановки вопроса о единении образования науки и производства новой образовательной Концепции в преломлении ее к транспортному образованию, и, в частности, к Дальневосточному университету путей сообщения?

Sp.

– Программа стратегического академического лидерства, как отметил Министр науки и высшего образования РФ, предполагает три основополагающих принципа: интеграцию, конкуренцию и открытость. И, что очень важно для регионального или отраслевого вузов, она фокусирует ресурсы на исследовательскую деятельность и выполнение роли драйверов в развитии отраслей, территорий, общества. Таким образом, Концепция и сама Программа одной из задач ставит повышение уровня образования и науки в регионах и отраслях хозяйственной деятельности. Подчеркну – в регионах и отраслях. Поэтому далеко не случайно предлагается в проекте развития ДВГУПС на 2021–2030 гг. акцентировать внимание на преобразование вуза «в Национальный опорный университет транспортной отрасли на Востоке России» (отрасли и территории).

Ныне российское высшее образование в сочетании с наукой и производством имеет особую, не совсем совершенную, институциональную структуру. Сформированная в СССР корпоративная модель отраслевого принципа профессионального образования и науки в рамках союзных или республиканских министерств была фактически сметена волной реформ, отдельные ее сектора были уничтожены практически полностью. Были ликвидированы многие НИИ, отраслевые и заводские центры прикладных разработок. Ранее очаги исследовательской мысли особо не нуждались в пропаганде интеграции с образованием, так как имели тесные кадровые связи с государственными вузами, и, в основном, реализовали механизм воспроизводства кадров непосредственно в своих внутрикорпоративных учебных заведениях.

ДВГУПС

ЭР03246

Предусмотренный программой механизм объединения вузов и научных центров в форме консорциума призван в какой-то степени ликвидировать этот пробел и вернуться к советскому опыту, но уже в новых рыночных условиях. Но интеграция, обозначенная концепцией, пока не имеет нормативно закрепленного статуса. Она напоминает историю с сетевыми договорами, успешные примеры реализации которой были созданы не благодаря, а вопреки имеющейся юридической базе.

И все же положительным и здравым решением, заложенным в «концептуальной интеграции», будет возможность совместного использования материально-технической базы различных организаций – от инжиниринговых центров и лабораторий до промышленного оборудования – без постановки его на баланс вузов или НИИ.

13 мая 2021 г. Правительство РФ приняло Постановление № 729 «О мерах по реализации программы стратегического академического лидерства», обозначив их как «Приоритет–2030». Оно направлено на поддержку программ развития университетов и ориентирует их «на содействие увеличению вклада российских университетов в достижение национальных целей развития Российской Федерации на период до 2030 г., сбалансированное пространственное развитие страны, обеспечение доступности качественного высшего образования в субъектах Российской Федерации». Так и записано: «в субъектах»!

Отбор университетов, участвующих в конкурсе для предоставления гранта проводится по двум направлениям:

– исследовательское лидерство, то есть, проведение прорывных научных исследований и создание наукоемкой продукции и технологий, наращивание кадрового потенциала сектора исследований и разработок;

– территориальное и или отраслевое лидерство – социально-экономическое развитие территорий, укрепление кадрового и научно-технологического потенциала организаций реального сектора экономики и социальной сферы.

Второе направление, определенное правительственным постановлением, дает право Дальневосточному государственному университету путей сообщения полноценно участвовать в конкурсе, выставив программу развития вуза на 2021–2030 гг. и его преобразования в этот период в Национальный опорный университет – лидер образования и науки транспортной отрасли на Востоке России.

Новизна вопросов интеграции в Концепции Минобрнауки для транспортного образования заключается еще в том, что она актуализирует необходимость единения в транспортной отрасли различных видов транспорта в общем транспортном технологическом процессе.

В чем суть проблемы?

В транспортном комплексе несколько видов транспорта: наземный (железнодорожный, автомобильный, трубопроводный); водный (морской и речной); воздушно-космический (авиационный, ракетно-космический). Порой, складывается впечатление, что единой общей технологии нет (кроме транспортного

ЭР03246

предназначения – перевозки грузов и пассажиров). У каждого вида какое-то свое корпоративное целеполагание.

В жизненной практике, иногда наблюдается такой социологический принцип: управляющаяся подсистема в определенный момент «автономизируется», отрывается от «дома в котором живет» и начинает «саморуководствоваться», то есть ориентироваться в своих действиях на какие-то внутренние процессы. В общей системе создается нездоровая конкуренция, неприязнь, попытки друг друга выдавить. Причем, даже в тех случаях, когда задеваются интересы государства.

Но ведь виды транспорта взаимосвязаны в общей логистике перевозок. Межвидовая, или междисциплинарная интеграция позволяет наиболее полно реализовать имеющийся логистический потенциал. И новая Концепция стратегического лидерства, ориентирующая на единение образования, науки и производства путем организации научно-образовательных консорциумов, как раз способствует интеграции интеллектуального потенциала и ресурсов субъектов всего транспортного комплекса для концентрации усилий в решении национальных задач.

Не до конца, представляется, продуман вопрос конкурентоспособности. Конкурентоспособность – это высокое качество подготовки специалистов. Публикации и цитируемость не определяют качество образования. Здесь самой главной проблемой по-прежнему остается отсутствие оценки вузов с позиции качества подготовленных ими выпускников и комфортности труда профессуры. Нет таких критериев, по которым можно было бы оценить гражданскую позицию выпускника, его способность, как говорится, к выживанию в VUCA-мире (Volatility – нестабильность; Uncertainty – неопределенность; Complexity – сложность; Ambiguity – неоднозначность).

Не определена доля ответственности работодателей – научных организаций и производства – за качество подготовки специалистов. Они как бы остаются сторонними наблюдателями, экспертами, судьями. Вот, например, что провозглашает «Публичная декларация ключевых целей и приоритетных задач Федерального агентства железнодорожного транспорта» для отраслевых вузов: «гарантированное обеспечение железнодорожной отрасли высококвалифицированными кадрами, обладающими соответствующими компетенциями, для повышения конкурентоспособности ведущих отраслевых компаний».

А где работодатель? Где его роль?

А надо было бы добавить в Декларации: «с участием компаний», или – «совместно с компаниями». В противном случае Декларация порождает иждивенческие настроения работодателя и нездоровую критику с его стороны в адрес отраслевых высших учебных заведений.

В целом же Концепция Минобрнауки и принятая в ее рамках «Программа стратегического академического лидерства» определенно послужит повышению качества отечественного научно-образовательного процесса, престижности как классического, так и профессионального высшего образования. А Дальневосточный государственный университет путей сообщения получит к тому же правовую основу формирования на территории Дальневосточного федерально-

ЭР03246

го округа транспортного научно-образовательного консорциума с дорожной картой его преобразования в кластер.

Mod.

– Концепция стратегического академического лидерства определяет путь интеграции науки, образования и производства через создание консорциумов. Вы предлагаете для консорциума, создаваемого в Дальневосточном федеральном округе на базе университета путей сообщения, какую-то дорожную карту (кстати, сейчас это слово стало модным) дальнейшего преобразования консорциума в научно-образовательный транспортный кластер. Консорциум, кластер – какие-то не совсем понятные академические конгломераты. Что это такое? Какие целевые задачи ставятся перед этими новыми академическими интегрированными образованиями применительно к дальневосточной территории? Какова роль университета в этом процессе? Зачем нужен здесь национальный опорный университет транспортной отрасли? В чем видится уникальность территории и перспектив развития ее производительных сил, чтобы здесь эффективно действовал национальный опорный университет транспортной отрасли?

Sp.

– Единение образования, науки и производства, являясь одним из ключевых системных изменений в Концепции стратегического академического лидерства, есть важнейшее условие преобразования вуза в Национальный опорный университет. Наряду с обновлением организационно-экономических механизмов системы транспортного образования в регионе, обеспечения ее соответствия Национальным целям развития Российской Федерации на период до 2030 г., изложенным в Указе Президента РФ от 21 июля 2020 г. № 474, в том числе и национальным программам и проектам РФ, она еще должна иметь практическую ориентацию на отрасль, на повышение ее значимости, инвестиционную привлекательность.

Формулируя ответы на поставленные вопросы, в том числе и на то, нужен ли здесь Национальный опорный университет транспортной отрасли, необходимо иметь представление о том, как позиционируется транспорт в дальневосточном регионе, занимающем более трети территории страны, и каковы перспективы развития этой отрасли в будущем.

Государственная политика Российской Федерации в области науки и образования, несмотря на ресурсные ограничения, по-прежнему является одной из приоритетных и определяет возрастающую роль человеческого капитала как ведущего фактора эффективного развития экономики страны. Это чувствует на себе и Дальневосточный Федеральный округ. Ведь недаром классические университеты во Владивостоке и Якутии были преобразованы. ЯГУ получил новый статус и стал именоваться Северо-восточным федеральным университетом. ДВГУ стал Дальневосточным федеральным университетом. В его преобразование и развитие кампуса были заложены колоссальные средства из Федерального бюджета...

Президент России в одном из своих посланий отметил, что значительные ресурсы государства и частного бизнеса должны быть направлены на подъем Сибири и Дальнего Востока. Как он выразился: «Это наш национальный прио-

ЭР03246

ритет на весь двадцать первый век. Задачи, которые предстоит решить, беспрецедентны по масштабу, а значит, и наши шаги должны быть нестандартными». По его же словам, «развитие восточного полигона железных дорог, расшивка узких мест на БАМе и Транссибе обозначены как приоритетные цели развития транспортной инфраструктуры России на ближайшие годы. Дальний Восток должен в полной мере реализовать свой логистический потенциал».

Это правильно. Но кто это будет делать? Кто будет готовить кадры и выполнять научные исследования? К сожалению, в Национальной программе развития Дальнего Востока на перспективу мало что сказано о развитии транспортной науки и транспортного образования в регионе.

А ведь в Дальневосточном федеральном округе предусматриваются масштабные программы реконструкции и развития транспорта. Это: – строительство железных и автомобильных дорог, развитие припортовых станций, строительство мостовых переходов через реки Амур, Лена, Татарский пролив, укладка нефте- и газопроводов, сооружение распределительных станций, реконструкция аэропортов, строительство космодрома «Восточный».

В логистике формирования через Дальний Восток России транспортных коридоров между странами Азиатско-Тихоокеанского региона и Европы задействованы уникальные транспортные маршруты. Например, в направлении Запад – Восток – это параллельные маршруты по реке Амур, БАМу и Транссибу, автомобильной трассе Улан-Удэ – Чита – Хабаровск – Владивосток, Северному морскому пути, и в перспективе – Трансполярной железнодорожной магистрали. В этом же направлении уже работают трубопроводные магистрали: нефтетранспортная «Восточная Сибирь – Тихий океан» (ВСТО), газотранспортные «Сила Сибири» и «Сахалин – Хабаровск – Владивосток». В направлении Юг Дальнего Востока – Арктика действуют меридиальные маршруты: по реке Лена, Амуро-Якутской железной дороге и Амуро-Якутской автомобильной дороге. Железная и автомобильная дороги в перспективе будут иметь продолжение в направлении Арктики, на Чукотку, Магадан и Камчатку.

Подготовлен проект (и уже и начата его реализация) развития авиатранспорта: реконструкции старых и брошенных аэропортов и строительство новых, другой авиатранспортной инфраструктуры.

Полными темпами идет сооружение космодрома «Восточный» и ракетно-космической инфраструктуры.

Транспортные магистрали так называемого Восточного кольца России, имея уникальную географическую конфигурацию и сложную логистику перевозок, в связи с перспективами развития и выходом на Севере – к портам побережья Северного Ледовитого океана и Северному морскому пути, а на Востоке – к портам Тихоокеанского побережья, встраиваются в глобальную трансконтинентальную сеть «Северо-Восточная Азия – Европа». Стыкуясь на юге через речные и сухопутные переходы с магистралями Китая и Кореи, а на западе с магистралями Восточной Сибири, встраиваясь в международные транспортные коридоры, транспортная система Дальневосточного федерального округа приобретает также глобальный характер.

ЭР03246

Естественно, эксплуатация и дальнейшее развитие такой территориальной глобальной транспортной системы требуется человеческий капитал, научное и кадровое сопровождение. Здесь как раз и раскрывается роль Дальневосточного государственного университета путей сообщения.

В одиночку, конечно, вузу поставленную задачу не решить. Как сказал руководитель Минобрнауки В. Фальков, принципиальным отличием программы каждого Национального опорного университета является то, что они будут формировать вокруг себя территориальные или отраслевые академические объединения. Он назвал такие научно-образовательные производственные объединения консорциумами, заметив, что оцениваться будут не только показатели самого опорного университета, но и программа и тот вклад, который консорциум внесет в технологическое развитие региона и отрасли.

Несколько слов к ответу на вопрос «о не совсем понятных академических конгломератах» – консорциумах и кластерах. В мировой практике существует много разного рода производственных объединений: ассоциации, союзы, консорциумы, кластеры, корпорации, тресты, холдинги. Если подвести производство знаний и другой интеллектуальной продукции научно-образовательных учреждений под аналогию производства товарной продукции, производимой предприятиями, фирмами, компаниям и т.д., то под любое из названных производственных объединений можно подвести любой университетский комплекс. Например: «Научно-образовательная корпорация», «Научно-образовательный консорциум» и т.п.

Несмотря на различия в названиях и предназначениях означенных производственных или научно-образовательных объединений, у них есть общие для всех цели и задачи. Это – интеграция усилий субъектов объединения с целью реализации какого-то крупного проекта, имеющего национальное, региональное или отраслевое значение, и задачами взаимовыгодного повышения эффективности осуществляемой деятельности, рационального использования финансовых, материально-технических, кадровых ресурсов.

Так, например, проект создания региональных научно-образовательных консорциумов, в которые бы вошли вузы, научно-исследовательские институты и социально-ориентированный федеральный или региональный бизнес, был предложен делегатами XI Съезда Российского Союза ректоров в апреле 2018 г. Он был поддержан Президентом Российской Федерации В.В. Путиным. Такие консорциумы, как рекомендовал Съезд, целесообразно формировать по приоритетным направлениям развития региональной экономики и с учётом сложившихся научных школ региональных учреждений высшего образования.

Проект назывался «Повышение роли университетов в научно-технологическом и социально-экономическом развитии регионов России». Его цель – формирование научно-образовательных консорциумов, интегрирующих возможности ведущих университетов, академических институтов, научных организаций, высокотехнологичных компаний страны и регионов в целях социально-экономического и инновационного развития территорий, эффективного использования передовых достижений образования, науки и технологий.

ДВГУПС

Это как раз то, что нужно транспортной отрасли, университету путей сообщения и дальневосточному региону РФ, и, в то же время – в фарватере новой концепции стратегического академического лидерства с такими задачами, как:

– укрепление единства образовательного пространства;

– создание центров подготовки квалифицированных кадров отрасли с учётом требований цифровой экономики и задач регионального развития;

– использование инновационной и научной инфраструктуры в интересах развития кадрового потенциала отрасли и региона.

Новая Концепция Минобрнауки РФ «Стратегическое академическое лидерство» в части творческого объединения вузов с научными, образовательными и иными организациями как раз и ставит задачу создания на базе Национальных опорных университетов, так называемых консорциумов, реализующих принцип интеграции и практико-ориентированного обучения, учитывающих лучший мировой опыт и выводящих российское профессиональное образование на лидерские позиции.

Представляется, что консорциум, преимущественно, ограничивается пространством субъекта Федерации, и для такой обширной территории, какой является Дальневосточный федеральный округ с его уникальной транспортной сетью, транспортной инфраструктурой и перспективами их развития, будет недостаточным. Создавать их несколько на базе одного опорного университета неэффективно. Поэтому и возникло предложение по мере создания и укрепления консорциума разработать проект преобразования его в более объемный научно-производственный образовательный конгломерат транспортной отрасли, действующий на территории всего Дальневосточного федерального округа в составе будущего Дальневосточного национального опорного университета путей сообщения.

Как его обозначить? Он, вероятно, уже будет называться не консорциумом. В настоящее время в практику государственного хозяйственного механизма активно внедряется кластерный подход как один из инструментариев повышения конкурентоспособности территорий, решения комплекса задач развития региональных экономик.

В этой связи, почему бы не актуализировать проблему формирования региональных научно-образовательных кластеров, функционирование которых будет нацелено на интенсивное обеспечение устойчивого социально-экономического развития региональных территорий? И тогда что может представлять собой в общих чертах такой научно-образовательный кластер для транспортной отрасли и для всей территории Дальневосточного федерального округа?

Это будет своеобразный проект отраслевого партнерства в рамках кластера как региональной интегрированной системы образовательных, научно-исследовательских и инновационных организаций, предприятий, органов власти, взаимосвязанных организационно и институционально.

В связи с тем, что в экономической науке пока нет единого мнения относительно моделей и подходов к формированию таких кластеров, как и нет на этот счет законодательной базы, можно взять за основу модель образовательно-

ЭР03246

инновационного кластера, предложенную Р. Кулатом. Она включает трех ключевых участников: образовательные учреждения, научно-исследовательские организации и коммерческие структуры. Образовательные учреждения обеспечивают подготовку специалистов, формирование интеллектуально-поисковой среды, в которой будут созданы благоприятные условия для разработки новых идей, технологических решений и продуктов преподавателями и студентами, а также для внедрения инноваций в процесс обучения. Отдельно подчеркивается, что у образовательных партнеров есть реальная возможность проверить перспективные разработки в рамках пилотных инновационных проектов. Научно-исследовательские организации в сотрудничестве с коммерческими партнерами и образовательными учреждениями осуществляют фундаментальные и прикладные исследования, проводят экспертизу научно-технических проектов, разработанных в кластере, разрабатывают эффективные технологии обучения, направленные на повышение результативности исследовательской деятельности в системе образования. Коммерческие партнеры осуществляют коммерциализацию инноваций, выполняют опытно-конструкторские работы по заказу образовательных учреждений. Они также могут профинансировать исследовательский проект, инвестировать капитал в инновационные предприятия, созданные в кластере.

Функционирование кластера, формирование практики обмена знаниями, постоянный мониторинг и оценка эффективности деятельности его участников, материальная поддержка и заинтересованность в реализации кластерных проектов различных финансовых институтов (государственное, частное финансирование, венчурный капитал и т.д.) будут регулироваться учредительным договором и уставом кластера. Организационная структура такого интеллектуально-образовательного и производственного объединения – кластера. как и консорциума, будет содержать региональную образовательную среду, региональный бизнес, региональную сферу науки и инноваций.

Развитие сети железных дорог и других транспортных магистралей на Северо-востоке России и дальнейшая их эксплуатация будет проходить на огромной и малонаселенной территории с экстремальными природно-климатическими условиями, не имеющими аналогов в мировой практике, и сопровождаться промышленным освоением этой территории. В этой связи проект создания Дальневосточного транспортного научно-образовательного консорциума (затем преобразованного в кластер) ДВТНОК, в котором были бы предусмотрены эффективные меры, мобилизующие образование, науку и транспортное производство в Дальневосточном Федеральном округе на решении проблем научного и кадрового обеспечения намечаемых преобразований, будет своевременным и актуальным.

Университет в тесной связи с академической наукой и производством может оказать существенное влияние и на реализацию Национальной программы развития Дальнего Востока на период до 2024 г. и перспективу до 2035 г., на развивающуюся экономику Дальневосточного федерального округа путем эффективного воспроизводства и развития человеческого капитала. В этой связи такой проект еще более актуализируется, так как в нем, будут предусмотрены

ЭР03246

эффективные меры, мобилизующие образование, науку и производство в Дальневосточном Федеральном округе на решение проблем научного и кадрового обеспечения намечаемых преобразований, и, в то же время, аккумулирующие лучший мировой опыт транспортного образования.

ДВГУПС в своей Программе развития на предстоящее десятилетие такой проект предусматривает.

Уникальность проекта будет заключаться в том, что он направляется на эффективное взаимодействие всех видов транспорта (наземных, воздушно-космических, водных) в интер- и мультимодальных перевозках, а также в специфике региона, на территорию которого распространяется образовательное пространство университета. В этой специфике: и неповторимость его демографии, идентичность народонаселения, и суровые природно-климатические условия, и географическое положение в Азиатско-Тихоокеанском регионе, актуализация Арктики, когда транспортная отрасль и, следовательно, направления научно-образовательной деятельности университета для округа являются базовыми, и, в то же время, проблемными.

ДВТНОК будет ориентирован на производство человеческого капитала не только для решения текущих задач, но и иметь задел на развитие и реализацию перспективных транспортных проектов, направленных на освоение малонаселенных территорий Востока России и Арктики, портовых зон Северного морского пути и Тихого океана. Актуальным при этом будет расширение участия работодателей и академической науки на всех этапах научно-образовательного процесса.

Mod.

– Как можно сформулировать основные цели и задачи для такого партнерства на территории ДФО в виде консорциума или кластера транспортной отрасли, представляющих систему взаимосвязанных образовательных, научно-исследовательских и инновационных организаций?

Sp.

– В программу развития вуза на 2021–2030 гг. и его преобразования в национальный опорный университет транспортной отрасли на Востоке России предлагается включить проект создания консорциума с его последующей трансформацией в кластер. Целью такого проекта будет консолидация организаций образования, науки и производства в научном и кадровом обеспечении развития транспорта и технологий, сопровождение важнейших транспортных инвестиционных проектов на территории Дальневосточного федерального округа в соответствии с «Национальной программой развития Дальнего Востока на период до 2024 г. и на перспективу до 2035 г.». При этом необходимо будет решить ряд задач. В том числе:

– создать на Востоке России территориально распределенную научно-образовательную среду и технологии – Дальневосточный транспортный научно-образовательный консорциум (кластер) – ДВТНОК, обеспечивающий динамичное реагирование на потребности транспортной отрасли в научном и кадровом

ЭР03246

сопровождении строительства и эксплуатации транспортных магистралей и инфраструктуры региона в экстремальных демографических и природно-климатических условиях, эффективного взаимодействия всех видов транспорта в интер- и мультимодальных перевозках;

– включиться в реализацию ключевых направлений Национальной программы развития Дальнего Востока на период до 2024 г. и на перспективу до 2035 г.;

– создать условия перехода ДВГУПС в статус Национального опорного университета – лидера транспортного образования в Азиатско-Тихоокеанском регионе; расширение и дальнейшее развитие ДВТНОК, который, действуя на российском Дальнем Востоке и мировом рынке стран Азиатско-Тихоокеанского региона в области транспортного образования, подготовки и повышения квалификации специалистов, научно-исследовательских и инженерно-технологических услуг, позволит университету стать в один ряд лучших университетов отрасли, Дальневосточного федерального округа, транспортных университетов стран АТР.

Достижение поставленной цели – это решение важной организационно-методической проблемы формирования единого регионального концепта в транспортном образовании. В течение многих лет транспортная инфраструктура развивалась без должной координации между отдельными видами транспорта. Результатом несбалансированного и бессистемного развития отрасли стали многочисленные проблемные точки и «узкие места» в опорной транспортной сети государства, в логистике перевозок. Преодоление узкоотраслевого подхода к планированию единой транспортной технологии и развитию транспортной инфраструктуры – важная концептуальная задача.

ДВТНОК – это путь, когда углубленная специализация в подготовке кадров будет сопровождаться сравнительным анализом технологий различных видов транспорта (образовательная технология единого транспорта) и (или) изучением технологий второго, дополнительно к первому, виду транспорта (образовательная технология двойного транспорта). Описанный концепт – путь к интеграции профессиональных образовательных программ, реализуемых в учебных заведениях различных транспортных ведомств.

Следует отметить, что интеграция транспортного образования, науки и производства на основе ДВТНОК – это инновационный подход к научному и кадровому обеспечению эффективной работы всего транспортного комплекса. Интеграция открывает в регионах округа широкие возможности дальнейшего развития тесного сотрудничества участников транспортного образования и науки, транспортного рынка, органов государственной власти и представителей бизнеса.

Mod.

– Вы сказали, что в экономической науке пока нет единого мнения относительно моделей и подходов к формированию таких научно-образовательных объединений, какими являются консорциум и кластер, как и нет законодательной базы. Какой же тогда видится организационная или институциональная

ЭР03246

структура намечаемой академической интеграции применительно к Дальневосточному федеральному округу и университету путей сообщения как национальному опорному вузу транспортной отрасли? И кто намечается быть в качестве наиболее вероятных участников будущего проекта интеграции?

Sp.

– В реализации проекта по созданию ДВТНОК университет будет опираться на тесные творческие связи с другими университетами округа, НИИ Сибирского и Дальневосточного отделений Российской Академии Наук, с филиалами ряда государственных компаний, других предприятий, организаций, фирм.

Что касается вопроса об участниках-партнерах выше названного проекта, то предполагается их поделить на две категории: стратегические и непосредственные участники – субъекты интеграции.

Среди стратегических партнеров, осуществляющих поддержку проекта и его реализации, на первом этапе будут:

– органы власти субъектов федерального округа; это – правительства Республик Бурятия и Саха (Якутия), краев Хабаровского, Забайкальского и Приморского, областей Амурской, Сахалинской;

– администрации городов: Хабаровск, Чита, Улан-Удэ, Уссурийск, Свободный, Тында, Южно-Сахалинск;

– министерства и ведомства: Министерство транспорта РФ; Министерство РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики; Агентства Министерства транспорта РФ – Росжелдор, Росморречфлот, Росавиация, Росавтодор; Дальневосточное территориальное управление Росжелдор; нистерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Саха (Якутия);

– госкомпании: ОАО «РЖД»; «Транснефть»; Росавтодор; Ростелеком. Федеральная телекоммуникационная компания АО «Транстелеком»; ПАО «Ленское объединенное речное пароходство»; АО «Амурское пароходство»;

– академическая наука: ДВО РАН; Якутский научный центр СО РАН;

– международные организации: Международная Ассоциация транспортных университетов стран Азиатско-Тихоокеанского региона (МАТУ АТР).

Возможные непосредственные участники проекта, которые могли бы войти в состав консорциума (кластера):

– Дальневосточный государственный университет путей сообщения (головной вуз);

– филиалы ОАО «РЖД»: Забайкальская железная дорога; Дальневосточная железная дорога; Дирекции ОАО «РЖД» на Дальнем Востоке; Уссурийский Локомотиворемонтный и Улан-Удэнский локомотивовагоноремонтный заводы Желдорреммаш, Территориальные управления железных дорог;

– производственные компании: АК ОАО «Якутские железные дороги»; ООО «Транснефть – Дальний Восток»; ПАО Дальневосточная энергетическая компания, Дальневосточное межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта, Межрегиональная

ЭР03246

дирекция по дорожному строительству в Дальневосточном регионе, Хабаровское управление автомобильных дорог, компания «Трансгелеком Хабаровск»;

– учреждения образования: Морской государственный университет имени адмирала Г.И. Невельского, Забайкальский институт железнодорожного транспорта (Читинский филиал Иркутского государственного университета путей сообщения), Хабаровский филиал Сибирского государственного университета водного транспорта, Хабаровский филиал Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации, Хабаровский институт инфокоммуникаций – филиал Сибирского государственного университета телекоммуникаций и информатики, филиалы ДВГУПС: Амурский институт железнодорожного транспорта (АмИЖТ), Байкало-Амурский институт железнодорожного транспорта (БамИЖТ), Приморский институт железнодорожного транспорта (ПримЖТ), Сахалинский институт железнодорожного транспорта (СахИЖТ), Хабаровский техникум железнодорожного транспорта, Нижне-Бестяхский транспортный техникум (Республика Саха, Якутия), Улан-Удэнский институт железнодорожного транспорта – филиал Иркутского государственного университета путей сообщения;

– научно-исследовательские институты ДВО РАН: Институт прикладной математики (Хабаровское отделение); Институт материаловедения; Институт экономических исследований; Институт водных и экологических проблем; Вычислительный центр ДВО РАН;

– научно-исследовательские институты Якутского научного центра СО РАН: Научно-исследовательский институт физико-технических проблем Севера; Институт горного дела Севера; Бурятский геологический институт СО РАН (Улан-Удэ).

Приведенный перечень учреждений, организаций, компаний определяет спектр научных проблем развития транспорта в Дальневосточном федеральном округе, круг научных интересов ДВГУПС как будущего национального опорного университета транспортной отрасли на Востоке России, ниже поименованные области образования, науки и техники, в которых будут взаимодействовать транспортные образовательные и научные учреждения и бизнес. Необязательно, что все поименованные организации могут входить в консорциум или кластер, как и то, что он, приведенный перечень, ограничивает персональный состав участников.

Области образования, науки и техники, в которых будут взаимодействовать транспортные образовательные и научные учреждения и бизнес:

– транспортная инженерия (транспортные средства и системы);

– транспортные технологии и логистика, в том числе тяжеловесное движение;

– безлюдные технологии (автоматика, телемеханика, интеллектуальные системы);

– транспортная инфраструктура и транспортное строительство, в том числе промышленное и гражданское строительство;

– строительство уникальных зданий и сооружений, в том числе железных и автомобильных дорог, мостов и тоннелей, аэродромов, нефте- и газопроводов в экстремальных природно-климатических, демографических и географических условиях;

ЭР03246

– электроэнергетика, электромеханика;
– инфокоммуникационные системы и технологии;
– цифровые системы;
– техносферная безопасность и экология;
– транспортная экономика;
– транспортная психология;
– транспортное право;
– таможенное дело;
– социальная работа на транспорте.

Организационная структура ДВТНОК видится следующим образом. Это – Дальневосточный государственный университет путей сообщения плюс другие образовательные, научные и производственные организации. ДВГУПС сегодня представляет научно-образовательный комплекс, распределенный на территории Дальневосточного федерального округа в виде головного вуза и его региональных институтов – филиалов, расположенных в городах – центрах территориального управления транспортной отрасли. Головной вуз и Хабаровский техникум железнодорожного транспорта как структурное подразделение университета (факультет СПО) расположены в городе Хабаровске, четыре филиала, включая четыре учебных заведения СПО (техникума), расположены в городах Уссурийске, Приморского края, Южно-Сахалинске, Сахалинской области, Свободном и Тында, Амурской области.

ДВТНОК будет состоять из шести блоков – компонентов: образовательного, социокультурного, научно-исследовательского, информационно-технологического, производственного и инновационно-внедренческого.

Каждый из шести компонентов есть суть интеграции науки, образования и производства. Члены (участники) ДВТНОК могут сохранять свою юридическую и хозяйственную самостоятельность, однако в соответствии с Уставом будут нести субсидиарную ответственность по их обязательствам.

Включение инновационно-внедренческого блока в качестве компонента научно-образовательного консорциума (кластера) подчеркивает значимость интегрированной структуры и определяет институциональные возможности для развития инновационной деятельности как непосредственно в высшей школе, так и во внешней среде. В то же время именно инновационный блок обеспечивает интеграцию различных блоков между собой и, тем самым, единство университетского комплекса.

В рамках ДВТНОК будут решаться комплексные проблемы образования, науки, инновационного развития транспортной отрасли в округе.

Каковы будут задачи каждого блока?

Образовательный блок:

– формирование заказа на целевую подготовку и повышение квалификации специалистов, и его реализация;

– согласование образовательных программ подготовки, переподготовки и повышения квалификации кадров;

ЭР03246

– разработка и реализация совместно с предприятиями междисциплинарных образовательных программ, транспортных технологий на стыке взаимодействия различных видов транспорта в системе интер- и мультимодальных перевозок, логистики;

– непрерывная практическая подготовка студентов.

Социокультурный блок:

– организация совместных социально-культурных мероприятий.

Производственный блок:

– развитие и укрепление учебно-материальной базы университета в соответствии с современными требованиями и мировым уровнем.

Информационно-технологический блок:

– сетевое взаимодействие субъектов консорциума (кластера) на основе цифровых инфокоммуникационных технологий.

Научно-исследовательский блок:

– формирование заказа на выполнение научных исследований и его реализация;

– концентрация научных исследований на узловых проблемах АСТ («Арктика, строительство, транспорт»), техносферной безопасности, разработке и применении единой сквозной технологии перевозки больших объемов экспортных, импортных и транзитных грузов, и др.

Инновационно-внедренческий блок:

– организация совместной работы по внедрению результатов научных исследований в транспортное производство, инноваций в его инфраструктуру и технологии;

– создание на базе инфраструктуры университета и его периферийных подразделений (филиалов) совместно с администрациями субъектов РФ, предприятиями транспорта и смежных отраслей промышленности инновационных центров образования науки и производства.

Структурно ДВТНОК будет состоять из базового (головного) центра развития в Хабаровске и распределенных на территории округа интегрированных центров развития пространства транспортного образования, науки и производства – учебно-научно-производственных объединений (УНПО). Они и будут составлять основной скелет ДВТНОК.

Что они будут собой представлять?

Базовый центр ДВНОК, г. Хабаровск (будущий консорциум).

Партнеры: ДВГУПС, ХТЖТ, Хабаровский филиал СГУВТ; Хабаровский филиал СПбГУ ГА; МГУ им. адмирала Г.И. Невельского, Хабаровский институт инфокоммуникаций – филиал СибГУТИ, НИИ ДВО РАН, филиал ОАО «РЖД» – ДВЖД, ПАО Дальневосточная энергетическая компания; Дальневосточное межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта; Межрегиональная дирекция по дорожному строительству в Дальневосточном регионе; Хабаровское управление автомобильных дорог. Компания «Трансгелеком Хабаровск».

ЭР03246

Полигон: Дальневосточная, железная дорога, территория Хабаровского края.

Научно-образовательная специализация центра:

– изыскания и проектирование;

– неравновесные процессы в материалах и конструкциях подвижного состава;

– автоматизация неразрушающих методов контроля;

– продление сроков службы деталей подвижного состава;

– надежность и безопасность подвижного состава железных дорог;

– тяжеловесное движение;

– транспортное строительство.

Задачи головного научно-образовательного центра:

– целевая подготовка специалистов с высшим и средним специальным образованием для предприятий ДВТНОК;

– научные исследования фундаментальные и прикладные;

– опытно-конструкторские разработки;

– повышение квалификации и переподготовка руководящих работников и специалистов железнодорожной отрасли.

Региональные интегрированные центры – УНПО (субъекты будущего кластера).

Повышение роли филиалов университета – важное направление в модернизации транспортного образования. Через филиалы реализуется политика приближения транспортного образования к производству, месту жительства и работы будущих специалистов.

ДВГУПС, имеющий развернутую сеть филиалов, создавая ДВТНОК, мог бы реализовать там уже апробированную университетом совместно с Дальневосточной и Забайкальской железными дорогами научно-образовательную конструкцию – так называемые учебно-научно-производственные объединения (УНПО). ДВТНОК мог бы организовать здесь работу инновационных площадок, бизнес – инкубаторов, малых предприятий для апробации и внедрения результатов научных исследований в производство, развивать систему профессиональной подготовки и повышения квалификации специалистов по новой технике и технологиям, создавать творческую атмосферу для работы магистрантов и аспирантов. В УНПО будет осуществляться интеграция учебного процесса, научных исследований и производства путем совместного выполнения и внедрения образовательных, научно-исследовательских, опытно-конструкторских, проектно-изыскательских и других проектов, направленных на повышение эффективности работы предприятий транспорта.

Целесообразно создание следующих УНПО.

Амурский УНПО, г. Свободный, Амурской области.

Партнеры: Амурский институт железнодорожного транспорта – филиал ДВГУПС, Свободненское территориальное управление железнодорожного транспорта, Свободненская газораспределительная станция, космодром «Восточный»; Институт геологии и природопользования АНЦ ДВО РАН.

ЭР03246

Полигон: Забайкальская железная дорога в границах Амурской области.

Научно-образовательная специализация центра:

– логистика;

– организация транзитного грузопассажирского потока, автоматизация управления движением;

– газоснабжение, газораспределение;

– транспортная инфраструктура космодрома «Восточный»;

– автоматизация неразрушающих методов контроля.

Задачи научно-образовательного центра:

– целевая подготовка специалистов с высшим и средним специальным образованием для предприятий ОАО «РЖД».

– научные исследования: фундаментальные; прикладные.

– ОКР.

– повышение квалификации и переподготовка руководящих работников и специалистов железнодорожной отрасли.

Байкало-Амурский УНПО, г. Тында, Амурской области.

Партнеры: Байкало-Амурский институт железнодорожного транспорта, Тындинское территориальное управление железнодорожного транспорта, Тындинская мерзлотная станция, АК ОАО «Якутские железные дороги», Научно-исследовательский институт физико-технических проблем Севера, Институт горного дела Севера ЯЦ СО РАН.

Полигон: Дальневосточная железная дорога в границах Амурской области (БАМ). Амуро-Якутская железная дорога.

Научно-образовательная специализация центра:

– повышение пропускной и провозной способности БАМ;

– организация работы полигона в условиях БАМ;

– автоматизация управления движением;

– содержание и ремонт подвижного состава и инфраструктуры в условиях БАМ;

– неравновесные процессы в материалах и конструкциях подвижного состава в условиях сурового климата.

Задачи научно-образовательного центра:

– целевая подготовка специалистов с высшим и средним специальным образованием для предприятий ОАО «РЖД»;

– научные исследования: фундаментальные; прикладные;

– ОКР;

– повышение квалификации и переподготовка руководящих работников и специалистов железнодорожной отрасли.

Приморский УНПО, г. Уссурийск, Приморского края.

Партнеры: ПримЖД – филиал ДВГУПС, Владивостокское территориальное управления железнодорожного транспорта, Уссурийский локомотиворемонтный завод, Уссурийское рефрижераторное депо.

ЭР03246

Полигон: Дальневосточная железная дорога в границах Приморского края.

Научно-образовательная специализация центра:

– логистика;

– тяга поездов;

– взаимодействие железнодорожного и морского транспорта;

– содержание и ремонт подвижного состава и инфраструктуры;

– трансграничные перевозки и таможенное дело.

Задачи научно-образовательного центра:

– целевая подготовка специалистов с высшим и средним специальным образованием для предприятий ОАО «РЖД»;

– научные исследования: фундаментальные; прикладные;

– ОКР;

– повышение квалификации и переподготовка руководящих работников и специалистов железнодорожной отрасли.

Сахалинский УНПО, г. Южно-Сахалинск, Сахалинской области.

Партнеры: Сахалинский институт железнодорожного транспорта – филиал ДВГУПС, Сахалинское территориальное управление железнодорожного транспорта, Сахалинская дирекция по ремонту тягового подвижного состава, Сахалинское морское пароходство, предприятия нефтегазового комплекса. Сейсмическая станция (НИИ) СахНЦ ДВО РАН.

Полигон: Дальневосточная железная дорога в границах Сахалинской области.

Научно-образовательная специализация центра:

– логистика;

– организация железнодорожных перевозок через Татарский пролив и в условиях Сахалинской области;

– взаимодействие железнодорожного и морского транспорта;

– содержание и ремонт подвижного состава и инфраструктуры.

Задачи научно-образовательного центра:

– целевая подготовка специалистов с высшим и средним специальным образованием для предприятий ОАО «РЖД»;

– научные исследования: фундаментальные; прикладные;

– ОКР;

– повышение квалификации и переподготовка руководящих работников и специалистов железнодорожной отрасли.

Якутское УНПО, ст. Нижний Бестях, Республика Саха (Якутия**).**

Партнеры: Якутский транспортный техникум, АК ОАО «Якутские железные дороги», Научно-исследовательский институт физико-технических проблем Севера; Институт горного дела Севера ЯНЦ СО РАН, Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Саха (Якутия), Ленское морское пароходство.

Полигон: железная и автомобильные дороги в границах Республики Саха (Якутия), территория бассейна реки Лена.

ДВГУПС

ЭР03246

Научно-образовательная специализация центра:

– изыскания и проектирование в условиях Севера;

– неравновесные процессы в материалах и конструкциях подвижного состава в экстремальных климатических условиях;

– содержание подвижного состава и инфраструктуры железнодорожного транспорта в экстремальных природно-климатических условиях.

– особые технологии в организации работы железнодорожного транспорта в малонаселенных и суровых условиях Севера;

– логистика; взаимодействие железнодорожного и других видов транспорта, международные транспортные коридоры через железные дороги Якутии.

Задачи научно-образовательного центра:

– целевая подготовка специалистов с высшим и средним специальным образованием для предприятий ОАО «РЖД»;

– научные исследования: фундаментальные; прикладные;

– ОКР;

– повышение квалификации и переподготовка руководящих работников и специалистов железнодорожной отрасли.

Забайкальское УНПО, г. Чита Забайкальского края.

Партнеры: ЗабИЖТ – филиал ИрГУПС, Забайкальская железная дорога, Читинское территориальное управление железнодорожного транспорта, Борзинское территориальное управление железнодорожного транспорта, ИПРЭК СО РАН.

Полигон: Забайкальская железная дорога в границах Забайкальского края.

Научно-образовательная специализация центра:

– изыскания и проектирование;

– тяжеловесное движение;

– автоматизация неразрушающих методов контроля;

– продление сроков службы деталей подвижного состава;

– надежность и безопасность подвижного состава железных дорог.

Задачи научно-образовательного центра:

– целевая подготовка специалистов с высшим и средним специальным образованием для предприятий ОАО «РЖД»;

– научные исследования: фундаментальные; прикладные.

– ОКР;

– повышение квалификации и переподготовка руководящих работников и специалистов железнодорожной отрасли.

Бурятское УНПО, г. Улан-Удэ, Республика Бурятия.

Партнеры: Улан-Удэнский ИЖТ – филиал ИрГУПС, Улан-Удэнское территориальное управление железнодорожного транспорта, Улан-Уденсий ЛВРЗ; Геологический институт СО РАН.

Полигон: Восточно-Сибирская железная дорога в границах Республики Бурятия.

ДВГУПС

Научно-образовательная специализация центра:

– логистика;

– тяга поездов;

– геология горного дела;

– содержание и ремонт подвижного состава и инфраструктуры.

Задачи научно-образовательного центра:

– целевая подготовка специалистов с высшим и средним специальным образованием для предприятий ОАО «РЖД»;

– научные исследования: фундаментальные; прикладные;

– ОКР;

– повышение квалификации и переподготовка руководящих работников и специалистов железнодорожной отрасли.

Основными элементами НОУП будут являться научно-образовательные центры (НОЦ) и инновационные внедренческие центры (ИВЦ). Основными задачами НОЦ и ИВЦ является обеспечение единства учебного и научно-производственного процессов. Их функционирование будет способствовать:

– участию студентов в разработках, выполняемых в совместных научно-исследовательских лабораториях, группах, в том числе по инновационным проектам;

– широкому совмещению педагогической деятельности, экспертной и производственной практики;

– усилению практической направленности подготовки, переподготовки и повышения квалификации с учетом отраслевых задач;

– внедрению результатов научных исследований, экспертных и опытно-конструкторских работ в лекционные курсы, практические, лабораторные занятия;

– привлечению к участию в учебно-образовательном процессе специалистов высшей квалификации научных учреждений, руководителей производства, высококвалифицированных специалистов предприятий города и др.

Научно-образовательные центры являются очень важными звеньями внедрения передовых научных идей в образовательные программы, вовлечения студентов и преподавателей в фундаментальные и прикладные научные исследования, оказывающие большое влияние на развитие транспортной системы региона, да и страны. НОЦ станут генераторами научных идей и инновационных решений главным образом на стыке наук и транспортных технологий. Внедренческий аспект научных проработок в области транспортной техники и технологий может осуществляться в бизнес инкубаторах, на площадках инновационных внедренческих центров, расположенных, как правило, на линейных предприятиях и филиалах университета, силами магистрантов, аспирантов, докторантов и специалистов производства.

Студенты, освоившие инновационные образовательные программы, будут способны решать самые сложные задачи развития транспорта в регионе, богатом не только природными ресурсами, но и экстремальными природно-климатическими условиями, демографическими проблемами.

ЭР03246

Вот такой состав партнеров и участников видится в интегрированном научно-образовательном объединении транспортной отрасли на территории Дальневосточного федерального округа.

Mod.

– Состав внушительный. Впечатляет. Естественно процесс интеграции займет какое-то время. Какова представляется стратегия развития такого крупного учебно-научно-производственного комплекса – консорциума, кластера?

Sp.

– Стратегия дальнейшего развития ДВТНОК будет, конечно, тесно связана с социально-экономическими преобразованиями региона, реализацией Национальной программы развития Дальнего Востока на период до 2025 г. и перспективу до 2035 г.

Можно предположить три этапа развития. Первый этап ближнесрочный, охватывает период 2021–2024 гг. Второй – среднесрочный, рассчитан на 2025–2030 гг. Третий этап – долгосрочный, за пределами 2030 г.

На первом этапе будет создан консорциум на базе головного вуза в Хабаровске и четырех Учебно-научно-производственных объединений, сформированных на территориях функционирования филиалов университета – в Южно-Сахалинске (Сахалинский УНПО), Уссурийске (Приморский УНПО), Свободном (Амурский УНПО), Тынде (Байкало-Амурский УНПО),

На втором этапе консорциум получит развитие уже в кластер за счет развития названных УНПО и организации еще трех УНПО – Якутского (ст. Нижний Бестях), Забайкальского (г. Чита), Бурятского (г. Улан-Удэ).

На третьем этапе, долгосрочном, развитие консорциума будет проходить по мере продвижения транспортных магистралей на север и северо-восток и промышленного освоения этих территорий. В перспективе железные дороги Якутии продвинутся на Чукотку, Магадан и Камчатку. Будет построена Трансполярная магистраль. Получат развитие автомобильные дороги, трубопроводные линии нефти и газа. Порты Северного Ледовитого океана и северо-восточного побережья Тихого океана войдут в логистику перевозок с новыми наземными магистралями. Получит развитие авиационный и ракетно-космический транспорт. Означенные преобразования и актуализация Арктики потребуют решения кадровых проблем. Причем, специфические особенности, связанные с природно-климатическими условиями, демографией, географическим положением, экологией и техносферной безопасностью, будут только усугубляться. В этой связи предполагается долгосрочное развитие Дальневосточного транспортного научно-образовательного кластера путем организации трех дополнительных УНПО в будущих транспортных узлах. Предположительно в пунктах Верхнеколымск, Тикси (Республика Саха, Якутия), Билибино (Чукотский автономный округ).

К 2035 г., сроку реализации «Национальной «Программы развития Дальнего Востока на период до 2024 г. и на перспективу до 2035 г.», ДВНОК будет иметь в своем составе уже десять УНПО, действующих на Дальнем Востоке России, и

ДВГНБ

ЭР03246

два института международных, созданных совместно с Даляньским транспортным университетом.

Mod.

– Вы нарисовали картину, в результате которой ДВГУПС станет интегрированным научно-образовательным учреждением, созданным на основе творческого объединения различных учебных заведений, научных организаций и предприятий Дальнего Востока. Как же управлять таким сложным конгломератом, каким видится кластер транспортной отрасли?

Sp.

– Научно-образовательный кластер, созданный на основе университета путей сообщения, будет иметь на огромной территории Федерального округа распределенную научно-образовательную среду и технологии, динамично реагирующие на потребности государства, бизнеса и транспортной отрасли, интегрированные в мировое образовательное пространство. В этой связи качественно изменяется и значительно расширяется круг задач, решаемых в рамках структуры управления вузом. Необходима оптимизация управленческой структуры вуза и повышение ее эффективности. Результатом оптимизации станет частичная реорганизация существующей иерархической организационно-управленческой структуры университета.

Конечно, основой структуры университета останутся институты и факультеты головного вуза, сформированные по направлениям подготовки специалистов, управления по направлениям деятельности, институты – филиалы университета по регионам размещения (территориям субъектов Дальневосточного федерального округа). Реструктуризации и изменению предполагается подвергнуть уровень кафедр. Их создание или реорганизация будут обусловлены изменениями в структуре и содержании образовательных программ, открытием новых направлений подготовки и специальностей, созданием научно-образовательных и инновационно-внедренческих центров (НОЦ и ИВЦ), циклов учебных дисциплин, объемом учебной нагрузки, количеством штатных единиц и научно-педагогическим уровнем сотрудников.

В университете действует уже проверенная линейно–функциональная структура управления. Совершенствование структуры управления вузом в дальнейшем будет обусловлена следующими обстоятельствами.

– Расширение пространства научно-образовательной среды транспортной отрасли, распределенной на территории Дальневосточного Федерального округа и стран АТР, за счет создания новых филиалов университета, центров трансферта образовательных технологий и науки, организации научно-образовательного консорциума, затем кластера.

– Перевод университета в новую организационно-правовую форму – федеральную автономную образовательную организацию. Данная правовая форма позволит более свободно и экономически эффективно решать стратегические и оперативные задачи университетского комплекса, в т.ч. в рамках взаимодействия с внешними партнерами, членами создаваемого консорциума (кластера).

ЭР03246

– Преобразование сетевой инфраструктуры. Развитие сетевого взаимодействия ДВГУПС и других вузов Федерального округа, в том числе Международной ассоциации транспортных университетов стран Азиатско-Тихоокеанского региона, с учетом создания консорциума.

– Создание и развитие информационно-аналитической системы мониторинга деятельности подразделений и количественной оценки качества результатов работы университета.

– Оптимизация организационной структуры университета. Она будет обусловлена делегированием части управленческих полномочий, повышением ответственности руководителей структурных подразделений университета за общий результат, исключением дублирования функций. При этом эффективность модели управления будет достигаться за счет корректного внедрения принципов эффективного контракта, действенной системы контроля исполнения принимаемых решений, проектно-целевого планирования и контроля во всех звеньях иерархической структуры вуза.

– Разработка структуры и внедрение принципа проектно-ориентированного управления университетом.

– Создание наблюдательного и реорганизация попечительского советов, включение их в организационную структуру управления университетом.

– Развитие системы целевой подготовки, распределения и трудоустройства специалистов с учетом отраслевой специфики, в**овлечение** работодателей в проекты целевого обучения.

– Активное участие в организационной структуре управления Международной Ассоциации транспортных университетов стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Включение в международные сопоставимые образовательные программы и научные исследования, создание совместных академических организаций и научных лабораторий в рамках МАТУ АТР.

Что касается системы управления консорциумом (кластером**), то** она будет определена Уставом.

В рамках консорциума (кластера) его субъекты могут взаимодействовать по договорам творческого сотрудничества.

Представляет интерес интеграция в рамках консорциума различных транспортных вузов, действующих на территории округа, а также других вузов, реализующих профессиональные образовательные программы транспортной направленности.

В Дальневосточном федеральном округе, например, действуют два крупных транспортных университета ДВГУПС и МГУ им. адмирала Г.И. Невельского. Кроме того, в ряде других университетов имеются учебно-научные подразделения транспортной направленности. При объединении их в консорциум представляется возможность включенного профессионального образования и ассоциированного управления деятельностью вузов в рамках консорциума.

На территориях действия периферийных образовательных подразделений ДВГУПС (региональных институтов – филиалов университета) организуются учебно-научно-производственные объединения (УНПО). Функциональная схе-

ЭР03246

ма таких УНПО будет включать отделения научных организаций, подразделения образовательных организаций (филиал университета), предприятия, научно-образовательные группы; инновационно-внедренческие площадки, малые предприятия; экспериментальные участки; объекты практики студентов.

Mod.

– Общие черты преобразования вуза в Национальный опорный университет транспортной отрасли на Дальнем Востоке России на основе объемных интеграционных процессов с академической наукой и транспортным производством внушительны. Что же мы будем видеть на выходе, скажем, к 2030 г.? Что будет ожидаемо в итоге?

Sp.

– Естественно, по мере функционирования и приобретения опыта, став национальный опорным университетом транспортной отрасли (с аббревиатурой – НОУТО), вуз в составе кластера будет и дальше претерпевать функциональные и институциональные изменения, последовательно наращивая эффективность и качество учебного процесса, конкурентоспособность в отраслевом, региональном и международном профессиональном образовании. Это будет способствовать дальнейшему развитию интегрированной с транспортной отраслью системы высшего профессионального образования и науки, совершенствованию образовательных технологий с учетом зарубежного опыта, увеличению экспортных возможностей на мировом рынке образовательных услуг, позиционированию и узнаваемости университета в качестве лидера транспортного образовании на обширной территории Азиатско-Тихоокеанского региона.

До 2030 г. университету предстоит решение целого ряда задач с выходом на ниже следующие результаты.

1. В области образования:

– стать мировым лидером профессионального транспортного образования и науки на обширной территории Азиатско-Тихоокеанского региона с экстремальными демографическими и природно-климатическими условиями;

– разработать и предложить концепцию развития транспортного образования на Российском Дальнем Востоке, создать долгосрочную региональную отраслевую модель непрерывного развития человеческого капитала;

– разработать и внедрить ряд новых методик образования, использующих технологии проблемно-ориентированного, проектного и практико-ориентированного обучения для подготовки специалистов транспорта, способных нестандартно реагировать на вызовы глобальной экономики;

– значительно расширить практику международных академических обменов, академической мобильности преподавателей и студентов с целью международной интеграции транспортного образования; создать ряд совместных образовательных программ с ведущими зарубежными транспортными университетами и научными организациями;

– привлечь зарубежных студентов для обучения в ДВГУПС, в том числе по совместным образовательным программам с ведущими мировыми университетами;

ДВГУПС

ЭР03246

– с целью содействия развитию международных образовательных программ и академических обменов провести в университете реформу языковой подготовки студентов, аспирантов, преподавателей.

2. В области науки:

– вывести научную деятельность университета на мировой уровень по вопросам транспортного строительства, транспортных средств, транспортной инфраструктуры и транспортных технологий в экстремальных демографических и природно-климатических условиях;

– создать на филиалах университета, в транспортных узлах и граничных переходах центры трансферта инновационных технологий;

– проводить фундаментальные и прикладные научные исследования совместно с российскими и зарубежными научными организациями;

– разработать перечень совместных актуальных научных исследований и опытно-конструкторских работ для взаимодействия с зарубежными вузами – членами Международной ассоциации транспортных университетов стран Азиатско-Тихоокеанского региона (МАТУ АТР).

– привлечь к работе научных школ университета ученых вузов и НИИ передовых стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

– развивать междисциплинарные направления, на которые базируются научные исследования в области транспортных проблем в экстремальных природно-климатических условиях, в том числе: материаловедение в транспортных системах и процессах, физика наноразмерных структур, экология природных и техногенных систем, логистика, цифровые информационные и управляющие системы и др.

3. В области организационной деятельности:

– провести институциональные преобразования в университете с целью формирования новой инфраструктуры инновационного научно-образовательного комплекса мирового уровня «Дальневосточный государственный университет путей сообщения» с учетом мирового опыта;

– создать систему проектно-ориентированного управления университетским комплексом;

– создать пространство научно-образовательной среды, распределенной на территории Дальневосточного Федерального округа и стран АТР, для трансферта технологий и экспорта образовательных услуг;

– для обеспечения единства научно-образовательного процесса и практики, создания высокотехнологичного наукоемкого продукта, трансферта технологий и подготовки кадров высшей квалификации создать совместно с передовыми предприятиями транспорта, НИИ СО РАН, транспортных учебных заведений, учебно-научно-производственные объединения УНПО) и научно-образовательные центры (НОЦ) с участием транспортных университетов и исследовательских институтов ведущих стран Азиатско-Тихоокеанского региона;

– организовать расширенное сетевое взаимодействие Дальневосточного государственного университета путей сообщения и Международной ассоциации транс-

ДВГНБ

ЭР03246

портных университетов стран Азиатско-Тихоокеанского региона для повышения эффективности подготовки кадров мирового уровня;

– принять меры по повышению уровня узнаваемости и позитивного облика университета среди абитуриентов, студентов,

– привлечь ученых и бизнес партнеров стран Азиатско-Тихоокеанского региона к работе в университете;

– разработать и осуществить в рамках МАТУ АТР проект научно-образовательного журнала «Transport Education and Science» и вывода его на международный уровень.

Естественно, что это далеко неполный перечень действий и достижений. Но главное хочу еще раз подчеркнуть, стратегической целью университета в отраслевом и мировом научно-образовательном пространстве является завоевание передовых позиций в области инженерного транспортного образования. Эта цель предполагает вхождение и закрепление ДВНОУТО по основным международным рейтинговым показателям среди пятидесяти отраслевых вузов России, а также в первой тройке университетов Росжелдор, в первой пятерке ведущих мировых университетов – членов Международной ассоциации транспортных университетов стран Азиатско-Тихоокеанского региона (МАТУ АТР).

На территории опережающего развития, каким предполагается быть Дальнему Востоку, должен быть вуз опережающего транспортного образования.



ДВГНБ

ЭР03246

ЭПИЛОГ
(интервью оппоненту)

Оппонент.

– Ознакомившись с Вашей рукописью, невольно обращаешься к мысли, что Вы обожествляете транспорт. Он у Вас «пуп Земли». Вот и на форуме «Дальний Восток: транспорт, философия развития», посвященном 80-летию Дальневосточного государственного университета путей сообщения, панельная дискуссия № 1 озаглавлена как «Философия транспортного развития Дальнего Востока», в своем выступлении Вы тоже говорите о феномене транспорта. А в чем, собственно, заключается «философия транспорта»? В чем состоит его феномен?

Автор.

– Транспорт – «пуп» не только планеты Земля, а всего мироздания, всей вселенной.

Феноменологический подход к транспортным явлениям, их физической природе, как представляется автору, позволит понять доминирующую роль транспорта в нашем бытии, его вездесущность.

Должен заметить, что философские взгляды на проблемы состояния мира, механизмы его эволюции, базируются, как правило, на практике и познавательном опыте человека. Этот опыт закрепляется научными открытиями. Научное знание, если оно еще и замыкается на практику, носит достоверный характер. Достоверность знания придает науке надежность и убедительность. Опора на такие знания в практической реализации задач социально-экономического развития территорий – залог успеха.

К сожалению, в программах развития территорий зачастую недостаточно присутствует феноменологический подход к транспортным явлениям. Транспорт должен быть на первом месте, потом – энергетика, затем – все остальное. Почему?

Может ли быть целостным отношение человека к миру без интенциональности и интенции? Без общей и частной предметно-смысловой направленности на определенные вещи и процессы? Может ли интенция человека, сфокусированная на ценностях его бытия – духовности, потреблении, благе, быть в стороне от транспортных процессов?

Мы давно уже привыкли к обычным, на первый взгляд, вещам: дышать воздухом, пить воду, ходить под солнцем по земле, пользоваться огнем, и вспоминаем об этих благах, данных нам природой, лишь только тогда, когда обсуждаются проблемы ее охраны, безопасности жизнедеятельности людей, когда возникают природные катаклизмы.

То же наблюдается и с транспортом. Мы привыкли к нему и не придаем ему особого значения в жизни людей. Вот, совсем недавно в результате ливневых дождей произошел размыв железнодорожных путей и разрушения автомобильных и железнодорожных мостов на Забайкальской магистрали в районе Чер-

ЭР03246

нышевска. Остановилось почти на неделю всякое движение поездов, прекратилась перевозка грузов, перемещение пассажиров, доставка товаров, продуктов и т.д. Здесь-то как раз и проявились его ценность, то значение и та роль, которые должны отводиться транспорту.

Понятия «транспорт», «перемещение», «движение» адекватны, тождественны. В энциклопедическом смысле понятие «транспорт» означает как раз перенос, перемещение чего-либо в пространстве, то есть то, что называется движением. В общем виде существенный признак транспортного явления это перенос субстанций материального мира от одной точки к другой, из одного места в другое.

Основной величиной, определяющей такой перенос, или перемещение, или движение, является скорость. Таким образом, транспортный процесс есть функция этой скорости.

Стало быть, там, где присутствует скорость, есть транспортное явление, там протекает транспортный процесс.

Многие, связавшие свою судьбу с транспортом, не задумываются о том, чем чревата общность понятий «транспорт» и «движение». А сущность материалистической теории как раз и заключается в том, что «движение есть форма бытия материи».

Как писал Ф. Энгельс в «Анти-Дюринге», «нигде и никогда не бывало и не может быть материи без движения, движения без материи». В этом смысле транспорт, как и материя, первичен, не имеет границ ни в пространстве, ни во времени. Посудите сами, суть транспортных явлений есть всюду: перемещение галактик, звезд, планет во вселенной; движение электронов вокруг ядер атомов; пространственный перенос электрического заряда, массы, импульса, энергии, энтропии или какой-либо другой физической величины; в биологии – сокодвижение в растениях, циркуляция крови в живых организмах, движение молекул или ионов сквозь клеточные мембраны. Транспорт в информатике – перемещение, передача информации, описание некоторых компьютерных сетевых протоколов. В электроэнергетике – электрический ток как упорядоченное движение электронов по проводам, передача электроэнергии от места ее производства к месту потребления. В теплоэнергетике – передача тепла, транспортировка тепловой энергии. И так далее.

Стало быть, транспортные процессы были во все времена, и даже до появления человека на земле. И только тогда, когда зарождалось человечество, транспорт стал еще и продуктом деятельности человека, и одновременно средством развития цивилизации в том представлении, какое мы имеем о транспорте в настоящее время как способе перемещения товаров и людей. Иначе – транспорт есть перемещение в пространстве грузов и пассажиров.

Опп.

– Кто же первооткрыватель феномена транспорта?

Авт.

– Я, например, считаю, что впервые транспортные явления как феномен пространственного перемещения, получили научное объяснение в Ньютоновской теории, получившей название классической механики.

ЭР03246

Второй закон Ньютона, как раз и определяет зависимость скорости движения тела, или ее изменения (ускорения), от действующей на тело силы в динамике.

Опп.

– А если тело находится в состоянии покоя, когда нет движения?

Авт.

– Но принцип инерции тела, который лег в основу его теории, предполагает и состояние покоя, в котором, казалось бы, отсутствует движение (скорость равна нулю). И что же из этого может вытекать? Что, в природе есть состояния ее субстанций без движения? Без транспортных явлений?

Отнюдь. Состояние покоя, во-первых, может быть относительным. А во-вторых, наука следующим шагом дала объяснение феномену теплоты. Согласно термодинамической теории Больцмана у теплового процесса, как и в классической механике перемещающегося тела, есть динамическое равновесие множества хаотически движущихся микроскопических тел (атомов и молекул). Зависимость скорости их движения от температуры на молекулярном уровне предложил Максвелл. Налицо и в этом случае – суть транспортных явлений.

Таким образом, наукой в рамках классической механики, а затем и теорией термодинамики, подтверждается тезис о всесущности транспорта.

Опп.

– А как быть с абсолютным нулем? Уж в состоянии абсолютного нуля явления перемещения «субстанций природы» отсутствуют. Будут ли иметь место в этом случае транспортные процессы?

Авт.

– На эти вопросы дают ответы последующие научные открытия, и тоже подтвержденные опытом. Рентгеновское излучение, ядерные реакции, деление атомного ядра, раскрывающее сущность его сложного строения. С открытием элементарных частиц стало ясно, что это совершенно другой мир, мир неопределенности и условностей. Определенным было только одно, что этот микромир находится в постоянном движении. Взаимодействие его элементарных частиц в их постоянном перемещении, оказывается, тоже есть суть транспортных явлений на корпускулярном уровне. Макс Планк открыл квантовую механику, описывающую количественное исчисление признаков и свойств микропроцессов как определенной совокупности квантово-механических параметров (в том числе параметров движения микрочастиц) в так называемых квантовых числах.

Опп.

– В вакууме ничего нет, там нечему двигаться…

Авт.

– Я не согласен с таким утверждением. На первый взгляд, казалось бы, что в вакууме не должно быть никакого движения, никаких транспортных процессов, поскольку он пуст. С этим можно было бы согласиться, если бы не появилась классическая электродинамическая теория Максвелла. Оказывается, в природе есть особая форма материи – физическое поле (гравитационное, электромагнит-

ЭР03246

ное и другие), которое осуществляет роль как бы посредника между взаимодействующими на расстоянии телами (вещественными частицами). Причем любое изменение положения и характеристик (массы, заряда и др.) какого-либо тела вызовет изменение его воздействия на другие тела не мгновенно, а спустя некоторое время, то есть с определенной скоростью. Теория допускает самостоятельное существование поля в любой среде, в том числе и в вакууме. Например, электромагнитное поле представляется в виде электромагнитной волны. Ее перемещение в вакууме (а это можно представить тоже как транспортное явление) было понято как элементарное состояние электромагнитного поля. Эйнштейн этот физический факт взял в качестве основополагающего принципа теории относительности. Теория, описывающая движение, законы механики и пространственно-временные отношения при произвольных **скоростях** движения, меньших скорости света в вакууме, в том числе близких к скорости света.

Поле способно распространяться с бесконечно большим числом степеней свободы и прямолинейно перемещаться в вакууме со скоростью света. Вакуум не является препятствием для распространения света, имеющего волновую природу, и поля гравитации.

Дальнейшие исследования в области теории поля, волновых процессов, квантовых парадоксов и загадок только подтверждают движение, перемещение (то есть суть транспортных явлений) как формы существования материального мира.

Опп.

– А в мире нематериальном?

Авт.

– Не знаю такого.

Опп.

– Духовно-нематериальном? Например, в мире сознания, психики?

Авт.

– Эта «субъективная реальность» тоже, как и объективная (материальная), тоже не может существовать без движения. Например, движения мысли. Как материальные (физические) виды перемещения, так и наше мышление охватываются категорией «движение». Думаю, что принципиальное различие между сознанием и остальными формами движения является то, что наше мышление является высшей формой движения. Многие считают, что оно нематериально, и его нельзя както увидеть. А все прочие виды движения материальны, то есть, их можно увидеть, или ощутить, зафиксировать приборами. Это не совсем правильно. Наше сознание, и это уже доказано, имеет материальную природу, основанную на движении, то есть, взаимодействии материальных частиц – нейронов.

Таким образом, без транспортных явлений, без перемещения и движения не существует материя, ни одно из ее состояний, описанных классической, релятивистской и квантовой механикой, квантовой теорией поля. Без транспорта нет жизни на земле, нет развития цивилизации. Он – суть живой и неживой природы. Он – движитель материального и нематериального мира. В том-то и заключается его философия, что **он – первичен, он – вездесущ.**

ЭР03246

Опп.

– Ладно, с Вашей транспортной философией более-менее понятно…

Авт.

– Это не моя философия, это часть моего мировоззрения.

Опп.

– Пусть будет так. Давайте отбросим понятие транспорта как формы движения, когда согласно диалектическому материализму «движение есть форма существования материи». Вернемся к тому транспорту, который находится в обычном представлении общества. Зачем же его возводить в какой-то феномен? Возвеличивать его? Канонизировать, что ли? Ведь так можно судить и о других производственных процессах, других отраслях производства.

Авт.

– Каких? Приведите пример.

Опп.

– Навскидку: металлургия, к примеру.

Авт.

– Вот и представьте себе работу этой отрасли, не будь транспорта. И где будет металлургия? В том то и заключается феномен транспорта, что как сложное явление, он остается основным фактором развития человечества и находится сегодня в центре всех процессов, происходящих в обществе. Он является причиной и следствием этих процессов.

Возьмем, к примеру, такие понятия как общество, территории, экология, экономика, органы власти, армия, наука. Все они участвуют в транспорте и определяют его развитие. В то же время они не могут действовать и развиваться без транспорта.

Общество через государственные органы власти определяет правовые нормы функционирования и развития транспорта, основные схемы и правила перевозок, условия лицензирования и сертификации транспортных технологий, услуг и технических средств транспорта.

Экология влияет на транспорт путем предъявления требований к нему с точки зрения сохранения окружающей среды, сокращения вредных воздействий, влияния на качество транспортных процессов на территориях прохождения путей сообщения (транспортных магистралей).

Территории влияют на схемы транспортных сетей (путей сообщения) в регионах, структуру транспортных перевозок в зависимости от развития производительных сил и демографических факторов, определяют интегрированное использование транспортной инфраструктуры, систем жизнеобеспечения.

Экономика (промышленность, сельское хозяйство) задает начало транспортным процессам в результате территориального разделения труда, определяет объемы и способы транспортного обслуживания, поднимает престижность транспорта, воздействует на системно-интегрированное развитие транспорта, его

ЭР03246

ДВГНБ

технических средств, инфраструктуры, определяет оптимальные схемы доставки товаров от производителя к потребителю.

В свою очередь, транспорт оказывает на развитие экономики и социальной сферы решающее влияние. Разнообразие механизмов взаимодействия можно сгруппировать в два сектора влияния:

– государственный механизм, определяющий правовые нормы его функционирования (транспортное право), безопасность жизнедеятельности, схемы путей сообщения на территориях;

– рыночный механизм, определяющий инновационный характер развития транспорта, его технических средств и инфраструктуры, транспортных схем и транспортных технологий.

Таким образом, транспортная отрасль, являясь одной из крупнейших базовых отраслей народного хозяйства и важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры государства, обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества. Развитие транспорта во многом предопределяет экономическое и пространственное развитие России, способствует укреплению ее целостности и международного влияния. В этом-то и заключается общественный феномен транспорта. Поэтому развитие транспортной системы России, задающей ориентиры устойчивого развития всего общества, должно быть одной из приоритетных задач государственной политики.

Опп.

– Поэтому Вы свою транспортную философию и свое утверждение о феномене транспорта хотите перенести в транспортное образование? Хорошо, пусть суждения и разговоры о феномене транспорта в жизни общества будут служить дополнительным стимулом привлечения внимания органов власти к проблемам транспорта и его развитию. И все-таки, может быть, не нагружать мозг студентов этой философией, сконцентрировав их внимание в процессе образования на конкретном изучении транспортных средств, транспортных технологий и транспортной инфраструктуры?

Авт.

– В корне я не согласен. Мировоззрение человека способствует осознанному усвоению знаний техники и технологий. К тому же мировоззрение определяет гражданскую позицию будущего специалиста.

Поскольку транспорт является основой существования и развития общества во всех его сферах – социальной, экономической, политической, то есть – атрибут жизнедеятельности, то недаром благодаря ему появилось и утвердилось инженерное образование. В транспорте сконцентрированы все науки. Многие открытия в науке, инновации в технике и технологиях в той или иной степени связаны с транспортом, транспортными явлениями. Поэтому не случайно инженерное образование в России получило развитие от транспортного образования.

Девятый десяток пошел университету путей сообщения, первому транспортному вузу на Дальнем Востоке. За прошедшие десятилетия менялась страна, ее экономическая система и политический строй, бушевали войны, меня-

ЭР03246

лись правительства, было разорвано на куски когда-то сильнейшее социалистическое государство. Изменялся, конечно, и вуз: Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта был преобразован в академию, потом в университет и, наконец, в университетский транспортный комплекс со своим территориально распределенным образовательным пространством. Вот сейчас зреют задумки преобразования его в национальный опорный институт транспортной отрасли на Дальнем Востоке. И только был неизменным курс его – курс инновационного развития. На протяжении всей своей истории вуз был в постоянном поиске новшеств, открытий, нововведений. И, думаете, почему? Потому что на протяжении всего этого периода у руководителей вуза, преподавателей и большинства других сотрудников превалировало транспортное мировоззрение. Коллектив в основе своей был буквально «заражен» транспортом, точнее – железнодорожным транспортом. Потому что он был институтом инженеров железнодорожного транспорта, а уже после преобразования – академией, потом университетом путей сообщения.

Подавляющее большинство персонала вуза – это ректорат, руководители институтов, факультетов, кафедр, профессура – имели производственный опыт работы и доносили до студентов транспортную философию. Многие кафедры специальной подготовки имели свои филиалы на производстве. В студенческой среде воспитывались чувства гордости за принадлежность к транспорту. Недаром среди выпускников вуза было много руководителей министерств, ведомств, предприятий транспорта, новаторов и рационализаторов транспортного производства, проводников научно-технического прогресса. А для преподавателей общенаучных и гуманитарных кафедр устанавливался общий курс транспорта, и они сдавали зачет, чтобы осознать значение своего предмета в транспортном образовании.

Надо бы сейчас возродить эти традиции. Надо бы сделать так, чтобы студент, перешагнув порог вуза, с первых дней учебы «заряжался» транспортной философией, понимал роль и значение транспорта в общественной жизни, видел и ощущал его феномен. Это имеет большое значение не только в проблемном, но и практико-ориентированном транспортном образовании.

Возьмите немецкий опыт, который служит образцом для мировой практики профессионального образования. Отличительной особенностью его является тесная взаимосвязь между теорией и практикой. Там даже с целью наиболее полного понимания философии профессии от профессоров и преподавателей требуется как минимум пятилетний опыт практической работы по специальности.

Философия транспорта утверждает то, что в процессе создания и внедрения нового, более передового и совершенного по сравнению с тем, что есть, меняется мировоззрение и идеология людей, ломаются стереотипы мышления, требуется смена кадрового состава, подготовка новых специалистов, изменение норм и регламентов. Это, в свою очередь, связано с повышением эффективности производства, повышением качества товаров и услуг, улучшением жизни людей, развитием общества.

ЭР03246

Транспортное мировоззрение преподавателя, а затем и студента всегда будет служить качеству профессионального образования, достойному формированию человеческого капитала транспортной отрасли.

Опп.

– В принятой Правительством РФ Национальной программе социально-экономического развития Дальнего Востока акцент сделан на создание локальных территорий опережающего развития. Не утеряет ли университет востребованность и позиционирование со своей «философией» и «мировоззрением»: ведь ТОР и ТОСЭР предполагают, главным образом, промышленное и сельскохозяйственное развитие, и подготовка специалистов транспорта, как явствует из Национальной программы, не является актуальной?

Авт.

– Во-первых, Национальная программа имеет солидную транспортную составляющую: модернизация БАМа и Транссиба, строительство железных и автомобильных дорог, аэропортов, нефте- и газопроводов. Во-вторых, создание ТОР и ТОСЭР не может быть реализовано без развития транспортной составляющей. В-третьих, университет, кроме подготовки специалистов по сугубо транспортным образовательным программам, имеет ни один десяток направлений и специальностей подготовки в области электроэнергетики, строительства, информатизации, автоматизации, юриспруденции, экономики и управления и других.

Возьмем предыдущую государственную программу социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона, принятую Правительством страны в 2013 г. Она предусматривала освоение природных богатств, развитие промышленного и сельскохозяйственного производства, и содержала целый блок транспортного обеспечения. Причем, развитие транспортной сети, транспортного комплекса в целях и задачах программы носило приоритетный характер. Хотя за истекшие годы из-за нехватки у государства ресурсов программа претерпела существенные изменения в сторону урезания, проблемы остались, и они все равно будут ждать своего решения уже в новой «Национальной программе социально-экономического развития Дальнего Востока не период до 2024 г и на перспективу до 2035 г.».

И вообще, какие бы программы ни принимались, какие бы проекты ни разрабатывались, какие бы инвестиции ни вкладывались в развитие, их осуществление невозможно без научного и кадрового сопровождения, без наличия человеческого капитала. Любое серьезное дело нужно начинать с вложений в человеческий капитал. Причем опережающими темпами, потому что система подготовки специалистов инерционна.

Одним из важных «цехов» производства высококвалифицированного человеческого капитала на Дальнем Востоке является ДВГУПС.

Кто может назвать сейчас проблемы развития транспортной сети Дальнего Востока для его опережающего развития и предложить пути их решения? Какие научные проблемы требуют решения в транспортном обеспечении программы развития

ДВГУПС

ЭР03246

региона: проектировании, строительстве и дальнейшей эксплуатации транспортных сетей в экстремальных природно-климатических условиях? Ученые ДВГУПС.

Кто может сказать сейчас, какой необходим человеческий капитал для транспортного обеспечения реализации программы социально-экономического развития Дальневосточного региона? Какой по количеству, уровню образования и номенклатуре специальностей нужен человеческий капитал? Какова его стоимость? Тоже ученые ДВГУПС.

А вот задача создания ТОР, ТОСЭР, СЭЗ почему-то поставлена без акцентов на опережающее развитие человеческого капитала, в том числе в области транспорта, – вопрос.

Я, например, считаю, что у органов власти есть понимание феномена транспорта, и необходимости его приоритетного развития. В особенности это касается обширной и развивающейся территории дальневосточного региона. Но существует недопонимание, в первую очередь со стороны Минобрнауки РФ, проблем кадрового обеспечения транспортного развития. Я имею в виду необходимость приоритетного внимания транспортному образованию. Не показаны пути решения этой проблемы и в Национальной программе развития Дальнего Востока.

Приведу самый свежий пример.

В Хабаровске около десятка высших учебных заведений. В том числе и ДВГУПС – один из самых крупнейших и по количеству студентов, и по научному потенциалу, и по другим параметрам. Известно, что по поручению президента РФ в стране в 2022–2030 гг. будет создаваться сеть межвузовских кампусов. Объекты будут располагаться, в первую очередь, в регионах, которые отнесены к приоритетным и приграничным геостратегическим территориям. Попадает сюда и Хабаровск. Проект кампуса предусматривает создание единой инфраструктуры для нескольких вузов города, направленной на развитие науки и интеллектуального потенциала жителей Дальнего Востока. Масштабный и амбициозный проект, стоимость которого превышает 15 млрд рублей, как считается, позволит повысить стандарты образования, культуры и спорта в регионе. Он будет центром притяжения талантливых студентов и из соседних регионов, и иностранных государств. Вот только в числе вузов-участников кампусного строительства Дальневосточного государственного университета путей сообщения Вы не найдете. Наверняка имеет место недооценка транспортного образования и науки и их роли в развитии транспортной составляющей экономики северо-восточной территории страны.

Испытывая огромную потребность в кадровом обеспечении развивающейся транспортной отрасли региона, и имея на Дальнем Востоке такой университет как ДВГУПС, было бы естественным его участие в проекте межвузовского кампуса, а также постановка перед ним **задачи преобразования в Национальный опорный университет транспортный отрасли,** и поручение ему решения задач, которые были сформулированы выше.

ДВГУПС

Опп.

– Читая научные статьи, просматривая монографии и рефераты диссертаций, слушая доклады и выступления, знакомясь с программами и проектами социально-экономического развития территорий, предприятий учреждений, невольно становишься свидетелем применения, сплошь и рядом, слов и терминов, позаимствованных из других языков, и ставших популярными у нас в последние полтора-два десятилетия. Вот и книгу свою Вы назвали словом иностранного происхождения – «Интеграция». Много места в книге отведено международному сотрудничеству, освещению высшей школы зарубежных стран. Это что, заискивание перед «иностранциной», мода на применение слов иностранного происхождения, или что-то другое?

Авт.

– Мой ответ на этот вопрос можно найти в моей статье «Новации или иностранизмы», опубликованной в газете «Экспресс» № 5 (1683), 2020 г. Заимствования иностранных слов в русской речи, письме, использование большого количества «иностранизмов», особенно в докладах и выступлениях, зачастую, не столько подчеркивают интеллектуальный уровень авторов, сколько запутывают суть проблемы перед слушателями или читателями. Конечно, разговорный русский язык обогащается, если в речи используются новые слова, в том числе иностранные, способные заменить привычные. Однако всего должно быть в меру.

Должно приветствоваться знание иностранных языков. Но, конечно же, не для того, чтобы вычурно и бездумно заменять иностранным словом привычное и всем понятное русское слово. И не только для того, чтобы изучать и знать культуру этих стран по первоисточникам. Но и для того, чтобы быть в курсе новейших достижений в области техники и технологий для их применения в России, свободного общения с иностранными учеными и специалистами, а также перевода научно-технической литературы на русский язык и создания собственных учебников, укрепления и развития собственной системы инженерного образования путей сообщения и строительства.

К примеру, часто используется слово «тренд» (trand). Тренд – английское слово. В официальном, деловом русском языке – это устремленность, направление вектора развития какого-либо явления, события. Иногда его заменяют словом «тенденция». Но не всегда тренд и тенденция могут быть словами-синонимами. Кстати, тенденция тоже иностранное слово, обозначающее возможный (вероятностный) вектор развития событий. Например, тенденция к снижению интереса молодежи к книге, художественной литературе, в связи с всеобщей «интернетизацией», или тенденция к снижению практической подготовки студентов, обучающихся не по целевым договорам, не могут характеризоваться как тренды. Тренд – это, как правило, позитивный вектор развития, в то время, как тенденция – возможный, то есть не обязательно положительный.

Кстати, переводя английское слово «тренд» на русский язык, я имел в виду официоз. Но есть производные этого слова и в простом народном языке, быту. Например, «трендычить», значит – много болтать языком, и мало делать.

ЭР03246

Помнится, в одном из кино слишком разговорчивую, болтливую женщину звали «трендычихой». У слова «тренд» есть и такой перевод, как барабанная дробь. Что я этим хочу сказать? Следуя трендам в образовании, надо добиваться, чтобы наша устремленность в этом вопросе не превращалась в барабанную дробь. Важно, чтобы ответы на тренды в образовании не попадали в дырявое решето, как часто водится у нас, не «затрендычились», не заболтались.

И совсем уже плохо, когда «иностранизмы» выдаются в качестве новаций в образовании. Сейчас по велению «сверху» сочиняется много планов мероприятий, программ, проектов развития учебных заведений на разные сроки и по разному поводу. Вот и насыщаются эти планы мероприятиями с иностранными названиями, выдаваемыми за новации, чтобы закамуфлировать живое дело.

Приведу пример. В лексике, письме наших планов и мероприятий появилось иностранное слово «portfolio». Говоря о цифровых технологиях в учебном процессе, хочу напомнить, что еще в конце 80-х гг. прошлого столетия профессор Фоков Константин Иванович, тогда председатель методического совета нашего вуза, впервые предложил применить цифру в организации образовательного процесса. Он, будучи не сведущим в итальянском языке, предложил создать своеобразные цифровые «портфели»: электронный паспорт учебной дисциплины, электронный паспорт специальности, электронные паспорта преподавателя и студента. В то время для нашего вуза это была серьезнейшая инновация: создавалась плодородная почва встраивания в учебный процесс инструментов образовательных онлайн-технологий, дистанционных методов обучения.

Казалось бы, применяй инновацию, развивай ее. Здесь бы нашлось место и многим «иностранизмам», якобы отражающим современные «тренды» в высшем образовании. Таким, как «gamification», «soft skills» и «hard skills», «gay dens», «training» и многим другим. К сожалению, фоковские инновации как-то затерлись, потонули в бюрократии и погоне за иностранными заимствованиями.

Недавно был запущен международный проект по реформированию инженерного образования под названием «Инициатива CDIO». Видением проекта является предоставление студентам инженерных специальностей такого образования, которое подчеркивает инженерные основы, изложенные в контексте жизненного цикла реальных систем, процессов и продуктов. Таким образом, идеологией CDIO (Conceive – Design – Implement – Operate) является освоение студентами инженерной деятельности в соответствии с моделью «задумай – спроектируй – реализуй – управляй». Или есть еще перевод: «планируй – проектируй – производи – применяй» (модель «4П»).

А в сущности – это давно известный инновационный процесс «от идеи до внедрения» (идея – проект – опытный образец – внедрение).

В нашем вузе предлагаемый Минобрнауки как «новый проект» (по-иностранному «CDIO Worldwide Initiative») был осуществлен еще 60 лет назад при подготовке специалистов и создании высокопроизводительных путевых машин под руководством ректора В.И. Дмитренко выпускниками ХабИИЖТа, инжене-

ЭР03246

рами путей сообщения, изобретателями В. Дорониным, П. Супруном, А. Марголиным, А. Бородиным, В. Гольцманом и другими.

Проект 4П (CDIO) направлен на устранение наблюдающегося в инженерном образовании во всем мире противоречия между теорией и практикой. Предлагаемый в проекте подход нацелен на усиление практической направленности обучения будущих инженеров, а также введение системы проблемного и проектно-ориентированного обучения.

Несколько слов еще об одном иностранном слове, часто применяемом, когда речь идет о методах преподавания. Это геймификация (gamification) – применение игровых методов, приемов к неигровым видам деятельности, где приставка гейм (game) означает отрезок или часть игры, например, в теннисе.

В 1957 г., когда был сдан в эксплуатацию главный учебный корпус ХабИИЖТа, в аудитории 222 была создана уникальная лаборатория «Организация движения поездов». В лаборатории проводились деловые игры, в процессе которых студенты учились, как управлять движением поездов, имитируя работу дежурных по станциям и поездных диспетчеров с использованием средств железнодорожной автоматики, телемеханики и связи. Эта лаборатория работает по сей день. Изменились только технические средства и частные методики проведения занятий. Но можно достоверно сказать, что, выдаваемая за новацию в нынешних планах, геймификация в нашем вузе имеет историю шестидесятилетней давности. Причем в процессе проведения деловых игр там можно найти и элементы «микшеринга» (mixing), мероприятий по отраслевой тематике в формате «хакатонов» (*hackathon*) и «квизов» (quiz), «верификации» (verification) как процедуры проверки истинности, «коворкинга» (coworking) как сотрудничества, работы в общей команде и др.

В ряду названных мной «иностранизмов» можно поставить и слово «интеграция». Оно тоже иностранного происхождения, но хорошо понятного в русском языке. Введенное еще в XVII веке Лейбницем и Бернулли как соединение, суммирование, оно применяется не только в математических операциях, но и во многих других случаях. Неизменным остается лишь то, что в результате интеграции получается новый продукт.

Интеграция никак не «микшеринг» (mixing), означающее процесс смешения, приготовления смеси. И вводя в планы и программы иностранные слова и выражения, нужно быть предельно осторожным, чтобы в результате «микшерного» подхода вместо благородных побуждений в «портфолио» вуза не получилась никому ненужная смесь – винегрет.

В конце концов, пусть в планах и проектах будет стоять иностранное слово вместо русского, главное за этим словом должно последовать конкретное и полезное дело, новация. Как говорил известный китайский архитектор экономических реформ Дэн Сяопин: «Неважно, какого цвета кошка, лишь бы она ловила мышей».

Опп.

– В университет прибыл новый ректор. Для многих назначение было неожиданным. Причем не только с точки зрения кандидатуры, но и самой процедуры назначения. Как можно понимать прямое назначение ректора в

ЭР03246

приказном порядке самим учредителем – Федеральным агентством «Росжелдор» – без согласования хотя бы с ученым советом университета? Это открытое выражение недоверия коллективу? Или это переход к автократическому стилю управления высшей школой?

Авт.

– Хочу отметить, что Федеральный закон «Об образовании в Российской Федерации» не дает однозначного ответа на вопрос, является ли должность ректора выборной или он может назначаться учредителем. Вместе с тем, в Законе содержится отсылочная норма, в соответствии с которой конкретный порядок назначения ректора вуза определяется его уставом. В этой связи шаг учредителя – Федерального агентства железнодорожного транспорта – в укреплении вертикали власти путем издания приказа о замене процедуры выборов ректоров в подведомственных университетах прямым назначением в приказном порядке самим учредителем считаю избыточным, точнее, лишним, более того, не совсем соответствующим букве и духу Закона РФ «Об образовании».

На этот счет появились разные толки. Есть такие люди, которые считают, что взятие Росжелдором на себя полномочий по назначению ректоров в ведомственные вузы сделает их более послушными, готовыми к исполнению любых приказов и распоряжений центра. Они считают, что снижение самостоятельности назначаемых (а не выбираемых) ректоров в пользу большего послушания центру, тема не новая, и сужение академических свобод, невосприятие системы выборности руководителей университетов не принесет пользы ни коллективам вузов, ни транспортному образованию, ни руководству Росжелдора. И не повысит желание у ректоров ведомственных транспортных вузов обеспечивать должную защиту государственных интересов, а наоборот, снизит ответственность за свою деятельность перед коллективами вузов, их не выбирающих. Кроме того, назначенного руководителя вуза при определенных обстоятельствах может не воспринять коллектив, что вызовет стагнацию в развитии вуза. В этой связи нововведение Росжелдора подвергается жесткой критике сторонников сохранения в вузах академических свобод.

Есть и другое мнение, которое связано с политикой, с наблюдаемым в последнее время ослаблением в обществе позиций партии власти. Тем более, что выше упомянутый приказ о назначении ректоров вышел в преддверии выборов в Государственную Думу. Видимо центр считает, что такой его шаг даст дополнительный административный ресурс в предвыборной компании правящей партии; такая схема, якобы, логична, так как государственные вузы должны соответствовать, в первую очередь, нуждам власти и следовать ее политике.

Есть и третье мнение относительно назначения ректора, и я, в принципе, его сторонник. Выстраивание традиционной для России вертикали власти для управления вузами не решит проблемы образования, а лишь усугубит ее. Существуют способы не обидеть ни сотрудников вузов, ни государство. Росжелдору надо бы использовать право на выдвижение своей кандидатуры на должность ректора, которая бы в обязательном порядке могла в дальнейшем участвовать в

ЭР03246

выборах на должность. К примеру, принять такой порядок, какой утвердился в стране при выборах губернаторов.

Наш учредитель своим приказом о назначении ректоров подведомственных вузов, по-моему, даже «переплюнул» систему автократического порядка, действующего в системе МПС до 1987 г. Но и тогда при назначении ректоров, пусть формально, советовались с коллективом вуза через его представительные органы.

Приведу в качестве примера назначение руководителя Хабаровского института инженеров железнодорожного транспорта после смерти его ректора В.И. Дмитренко в 1977 г. Я тогда работал секретарем парткома института. Прибывший на похороны начальник ГУУЗА МПС Г.А. Минин, имея в кармане кандидатуры из резерва на должность ректора, попросил собрать ветеранов института. В доверительной беседе ветеранами была поддержана предложенная кандидатура А.Г. Тиличенко, работавшего в то время проректором по науке. Потом он попросил собрать расширенное заседание партийного комитета с участием деканов факультетов, заведующих кафедрами, ведущих профессоров – членов ученого совета, на котором прошло обсуждение предложенной кандидатуры. И после согласования в партийных и административных органах города и края, Г.А. Минин здесь же подписал приказ о назначении А.Г. Тиличенко исполняющим обязанности ректора вуза.

На этом процедура о назначении нового ректора вуза не заканчивалась. Требовалось согласование ЦК КПСС, Минобразования СССР. После чего кандидатуру на должность ректора ХабИИЖТа утвердила Коллегия МПС, а Министр издал приказ о его назначении.

Таким образом, и коллектив вуза считал себя причастным к назначению ректора, и А.Г. Тиличенко, ставший руководителем института, чувствовал свою ответственность перед коллективом, принявшим участие в его назначении.

Все-таки, поскольку фигура ректора является ключевой для системы управления высшим учебным заведением, целесообразно сохранить в том или ином виде институт выборности, причастность коллектива в его назначении. Такой порядок дает ректору опору на трудовой коллектив, делает его фигуру неразрывно связанной с научно-педагогическими работниками и студентами высшего учебного заведения.

Опп.

– Ректор занимает особое место в системе управления вузом. Он является, как Вы сказали, ключевой фигурой, вокруг которой должен консолидироваться профессорско-преподавательский состав, другие сотрудники, студенты. Сохранится ли при новом ректоре актуализация преобразования вуза в Национальный опорный университет транспортной отрасли на Востоке России? По силам ли будет коллективу университета с обновленным ректоратом решить эту задачу? Будет ли воспринята коллективом «философия транспортного развития»? И вообще, нуждается ли коллектив университета в таком проекте развития, который бы позволил ему совершить рывок в будущее? Не переоцениваете ли Вы своих коллег в

ЭР03246

стремлении к высокому? Может быть, предпочтительнее для коллектива эволюционный путь развития?

Авт.

– Актуализация преобразования вуза в Национальный опорный университет транспортной отрасли на Востоке России сохранится при любом ректоре. Она не зависит от желания или нежелания отдельного лица. Актуализация проистекает из реальных потребностей, связанных с развитием Дальневосточного федерального округа.

В поэме Максимилиана Волошина есть такие строки: «Истории потребен сгусток воль: партийность и программы – безразличны». Профессор Б.А. Виноградов, бывший ректор Амурского государственного университета (он же был у истоков становления этого университета), депутат Государственной Думы пятого созыва, использовал эти строки в названии своей книги «России нужен сгусток воль…» (издана в 2006 г. в г. Благовещенске издательством «Радуга»). Автор, сохранив смысл волошинских строк, изложил свою позицию в преобразовании России после распада СССР и экономического коллапса девяностых годов. Он полагает, что для возрождения России нужен «сгусток воль» ограниченного числа людей-патриотов своей Родины, обличенных определенными полномочиями, во главе с лидером государства – президентом, лучше – монархом. С Б.А. Виноградовым можно соглашаться, или не соглашаться, но я считаю, что применительно к вузу, к необходимости его революционного преобразования, как бы высокопарно это ни звучало, такой «сгусток» волевых, творческих людей, одухотворенных транспортным мировоззрением, жаждущих достижения своему вузу лидерских позиций, а дальневосточному краю жизненной привлекательности, нужен, причем, во главе с ректором. И такие люди в университете есть. Их только надо организовать.

Более того, в восьмидесятилетней истории вуза был не один период, когда требовался «сгусток» воль» коллектива для решения животрепещущих задач преобразования и развития.

1940–1960 гг. В этот труднейший период для страны (Великая отечественная война, восстановление народного хозяйства) сплоченный вузовский коллектив приложил неимоверные усилия, обеспечив постройку института инженеров железнодорожного транспорта, ставшего подлинной кузницей инженерных кадров, и осуществил подготовку высококвалифицированных специалистов, сыгравших решающую роль в реконструкции и развитии железнодорожного транспорта на Дальнем Востоке и Восточной Сибири.

1960–1980 гг. Потребовался «сгусток воль» творческих людей коллектива института во главе с ректором, чтобы доказать способность успешно решать задачи не только подготовки специалистов, но также фундаментальные и прикладные научно-исследовательские работы, имеющие отраслевое значение. В этот период в институте была создана серия высокопроизводительных машин по автоматизации и механизации путевых работ, не имеющих аналогов в мировой практике, разработаны компьютерные технологии управления перевозоч-

ЭР03246

ным процессом на железных дорогах страны. Вуз превратился в научно-методический центр железнодорожной отрасли на Дальнем Востоке.

1980–2000 гг. Усилиями сплоченного творческого коллектива ученых значительно расширился спектр образовательных программ: вуз вышел за пределы сугубо железнодорожного образования. Была создана «своя» система подготовки и повышения квалификации научно-педагогических кадров, укрепились связи с производством. Вуз вышел на дорогу широкого международного академического сотрудничества. Изменен статус института: он был преобразован в академию, а затем в университет путей сообщения. Достаточно сказать, что в этот период вуз ежегодно занимал призовые места в соревновании среди высших учебных заведений отрасли, был лидером инженерного образования на Дальнем Востоке.

2000–2020 гг. И здесь потребовался «сгусток воль» творческих работников университета под руководством ректората, чтобы создать на базе головного вуза в Хабаровске и пяти периферийных институтов – филиалов университета, в том числе четырех техникумов, вертикально интегрированный университетский комплекс. На базе университета было сформировано распределенное образовательное пространство транспортной отрасли на территории Дальнего Востока. Разработанная в вузе инновационная образовательная программа в рамках президентского национального проекта «Образование» выдержала всероссийский конкурс. Под названием «Инновационный научно-образовательный транспортный комплекс на Дальнем Востоке России» программа получила государственную поддержку на внедрение в объеме около полумиллиарда рублей.

Так что я не переоцениваю своих коллег, как Вы сказали в их «стремлении к высокому». Ориентируясь на опыт концентрации усилий коллектива в решении судьбоносных задач вуза, ректорату в обновленном составе вполне по силам решить и новую задачу преобразования вуза в национальный опорный университет транспортной отрасли на Дальнем Востоке. И предпочтительнее здесь будет не «эволюционный», а «революционный» путь развития. Время не терпит – надо действовать. Солнце всходит с востока. Если проспим, «нишу» займут другие. Конкуренция.



11 июня 2021 г. заместитель руководителя Росжелдор Эдуард Бурдинский представил ученому совету университета на его расширенном заседании нового ректора Владимира Викторовича Буровцева, доктора экономических наук, «прошедшего, как сказал представитель Учредителя, классический трудовой путь от освоения рабочих профессий на линейном предприятии железной дороги до руководства

ДВГУПС

ЭР03246

одним из крупнейших вузов Дальнего Востока» (он имел в виду ДВГУПС). Среди задач, которые стоят перед новым ректором университета, Бурдинский назвал «повышение рейтинга вуза по ключевым показателям деятельности, улучшение материально-технической базы, успешное прохождение аккредитации, усиление взаимодействия с ОАО «РЖД». Задачи научного и кадрового сопровождения развития транспорта дальневосточного региона, как и преобразования вуза в национальный опорный университет транспортной отрасли Дальнего Востока в выступлении высокого московского руководителя не прозвучали. Очевидно, они подразумевались как саморазумеющиеся.

В кратком выступлении В.В. Буровцев изложил свое видение состояния вуза и перспективы его развития. «Нам предстоит, – сказал он, – определить разумный баланс между дистанционными, цифровыми и традиционными формами образовательной деятельности. При этом нужно сохранить традиции транспортного образования и воспользоваться новыми открывающимися возможностями современных технологий».

Полагаю, что проблема дальнейшего развития Дальневосточного государственного университета путей сообщения в разрезе реализации Национальной программы социально-экономического развитии Дальнего Востока на период до 2024 г. и перспективу до 2035 г. будет предметом глубокого и содержательного обсуждения на ученом совете при новом ректоре. И найдется известный «сгусток воль» творческой элиты университета, способной повести за собой коллектив по пути преобразования вуза в национальный опорный университет транспортной отрасли. Работая первым проректором университета, я всегда испытывал чувства удовлетворения тем, как много в вузе светлых голов. И не надо где-то в других местах занимать мозгов (своих хватает). И в этом сила. Задача ректора ее сконцентрировать и мобилизовать.

Повторю еще раз такую мысль: на территории опережающего развития, какой будет Дальний Восток с его мощным транспортным комплексом, должен быть транспортный университет опережающего образования. В этом и будет заключаться весь смысл формируемого в вузе транспортного мировоззрения.

Сентябрь 2019 – март 2021 гг.

ДВГУПС

ЭР03246

ОГЛАВЛЕНИЕ

ОТ АВТОРА 3
ЧАСТЬ I. ВЫЗОВ 15
1.1. «Априори» 16
1.2. Кто придет в ВУЗ? 53
1.3. Ассоциация 60
1.4. Техникум 67
1.5. Артефакты 82
1.6. «Хотели как лучше...» 105
1.7. Вертикаль 124
ЧАСТЬ II. РАВНЯЯСЬ НА МИРОВОЙ ОПЫТ 134
2.1. Как таял лед… 135
2.2. Форум 175
2.3. «Лишь знанье истины прекрасно…» 223
2.4. «Все флаги в гости будут к нам» 261
ЧАСТЬ III. КЛАСТЕР 323
3.1. Монография 324
3.2. Спешить, не торопясь 350
3.3. На союз с «морскими бурсами» 360
3.4. Логика и механизмы развития 376
3.5. Опорный 400
ЭПИЛОГ (ИНТЕРВЬЮ ОППОНЕНТУ) 454

ДВГНБ

ЭР03246

ДВГНБ

Научное издание

Иван Нилов

ИНТЕГРАЦИЯ

Публицистический очерк

Отпечатано методом прямого репродуцирования

Технический редактор *Н.В. Ларионова*

План 2021 г. Подписано в печать 30.08.2021.
Формат 60×84/16. Усл. печ. л. 27,4. Зак. 143. Тираж 30 экз.

Отпечатано в Издательстве ДВГУПС
680021, г. Хабаровск, ул. Серышева, 47.

ЭР03246