

Преподавание гуманитарных дисциплин с учетом профиля вуза

к.и.н. доц. Харламова Т.И.
Университет машиностроения
kharltatyana@yandex.ru

Аннотация. На кафедре «История и политология» Университета машиностроения накоплен большой опыт по преподаванию курса «История» с учетом профиля вуза. Одной из успешных и оригинальных методических разработок является иллюстрация разделов тем гуманитарных дисциплин конкретным материалом соответствующих специальных наук, что обеспечивает органическую связь гуманитарного и технического образования.

Ключевые слова: методика преподавания в высшей школе, учет профиля вуза, история автомобилестроения, история Университета машиностроения

Учет профиля вуза и будущей профессиональной деятельности молодых специалистов является резервом повышения результативности преподавания в соответствии с основными направлениями перестройки высшего образования в стране и требованиями нового ФГОС третьего поколения, нацеленного на формирование у студентов как профессиональных, так и общекультурных компетенций.

На кафедре «История и политология» Университета машиностроения накоплен большой опыт по преподаванию курса «История» с учетом профиля вуза.

На ежегодных студенческих научно-практических конференциях неизменный интерес вызывают доклады студентов по истории автомобильной промышленности, актуальных технических, социокультурных проблем и перспектив развития отечественного автомобилестроения. Именно эти докладчики чаще всего занимают призовые места в секции «История, культурология, политология».

Для обеспечения органической связи гуманитарного и технических знаний в учебном процессе, в частности, курса «История» и истории автомобильной промышленности – нужны желание и опыт. В то же время учет профиля высшего учебного заведения не должен уводить преподавателя и студентов от изучения теоретических проблем гуманитарной дисциплины, подменять теоретические вопросы профессиональными проблемами.

Использование в учебном процессе материалов по истории автомобилестроения делает преподавание курса «История» более увлекательным для студентов-первокурсников, воспитывает и развивает у них интерес к будущей специальности, чувство гордости за свой вуз, содействует более глубокому осмыслению отечественной истории, актуальных проблем современного российского общества и места молодого специалиста в реализации перспективных задач.

В начале учебного года лектор потока, а также руководитель семинарских занятий могут рассказать первокурсникам об истории университета, его выпускниках, ученых вуза, воспитывая уважение к традициям университета. На семинарских занятиях защита рефератов, выступления студентов с докладами по истории страны и отрасли, как правило, активно обсуждаются сокурсниками и побуждают их к углублению как технических, так и гуманитарных знаний. Студенты проявляют интерес и самостоятельно работают над рефератами, в частности, по таким темам как: «Автомобилестроение в дореволюционной России», «Создание отечественной автомобильной промышленности в период форсированной индустриализации», «История автозаводов», «Московский государственный университет машиностроения (МАМИ) – кузница кадров автопромышленности», «Осмысление и использование опыта зарубежного автомобилестроения в условиях современной России», «Экологические проблемы автопроизводства» и другие.

Во время экзаменационной сессии преподаватель обычно просит иллюстрировать теоретический вопрос курса на примере деятельности автозаводских коллективов, где это уместно; определить социально-политические и нравственные последствия научно-технической революции в автопромышленности; решить практическую задачу (типа деловой

игры), связанную с особенностями будущей профессии студента.

Научная деятельность кафедры, связанная с профилем Университета машиностроения, является важным источником накопления учебного материала по направлению специализации студентов. Ряд преподавателей кафедры подготовили и защитили кандидатские диссертации на материалах автомобильной отрасли (Харламова Т.И., Белова Н.И. и другие). Ежегодные публикации статей, докладов на международных и внутривузовских конференциях пополняют банк информации по профилю вуза.

Большой вклад в изучение истории автомобильной отрасли и вуза внес первый заведующий кафедрой, доктор исторических наук, профессор Е.Н.Петрунин. На основе архивных первоисточников профессор Е.Н. Петрунин подготовил солидные монографии «Московский государственный технический университет «МАМИ» (к 135-летию со дня основания) в 2000 г., «Ректоры МГТУ «МАМИ» (1865–2005 гг.) в 2005 г. Профессор Е.Н. Петрунин написал значительное количество статей по истории автомобильной отрасли, нашего университета и выступал с докладами на международных, республиканских, внутривузовских конференциях по тематике, связанной с профилем вуза

При использовании фактического материала по истории отрасли преподаватели учитывают органичность включения его в излагаемый текст, соблюдение чувства меры по объему и времени, применение разнообразных методических приемов и средств наглядности, в том числе информационных технологий в форме презентации.

В качестве иллюстрации приведем конкретный материал по профилю вуза, который может быть включен в курс «История» и другие дисциплины.

Так, в теме «Экономическая модернизация России на рубеже XIX–XX веков» преподаватель подчеркивает положение о решающей роли машиностроения, транспортной промышленности в развитии капиталистической экономики. В 1986 г. во всех странах отметили столетний юбилей изобретения автомобиля. Было зарегистрировано 416 претендентов на почетный титул «изобретателя автомобиля», но этой чести были удостоены Готлиб Даймлер и Карл Бенц, представители Германии, получившие патенты на экипаж с двигателем в 1886 гг.

На заре автомобилестроения проектирование и постройка одного автомобиля занимали примерно пять лет работы. Годичный выпуск 100 машин требовал около 500 рабочих. В 1895 г. в США было 4 автомобиля, в Германии – несколько десятков, во Франции – 450. В начале XX в. выпуск автомобилей достиг в 1900 г. во Франции и США 3 тыс. в год, в Германии – около 1 тыс., а парк автомобилей – соответственно 9 тыс., 5 тыс., 2 тыс. машин, мировой парк – около 20 тыс.

Первый период истории конструирования автомобиля до 1914 г. называют изобретательским. Изобретательская мысль российских инженеров не отставала от западных стран, но сталкивалась с препятствиями, связанными с внедрением научных разработок в производство. Первый русский автомобиль был сконструирован флотским лейтенантом Е. Яковлевым и владельцем каретных мастерских в Санкт-Петербурге инженером П. Фрезе в 1896 г. Завод «Лесснер» в Санкт-Петербурге выпускал ежегодно до двух десятков машин по проектам русского инженера Б. Луцкого, руководившего берлинской фирмой «Даймлер-Луцкой» чуть более пяти лет. В 1911 г. инженер-механик И. Пузырев открыл на своем заводе производство легковых автомобилей с учетом дорожных условий России и выпустил 40 автомобилей собственной конструкции «Пузырев», однако пожар на заводе в 1914 г. уничтожил 8 собранных автомобилей и комплекты деталей, положив конец существованию фирмы. В 1909 г. началось производство автомобилей в Риге на Русско-Балтийском вагонном заводе. За 7 лет было произведено около 700 автомобилей «Руссо-Балт», сохранившиеся образцы которой и сегодня удивляют на шоу ретро-автомобилей.

В теме «Россия в условиях войн и революций», рассказывая о крупных военных операциях, преподаватель акцентирует внимание студентов на успешном использовании в них автомобилей для переброски войск, боеприпасов, раненых. Нужды армии в новом военном транспортном средстве резко ускорили развитие автопроизводства. Мировой автопарк увеличился до 2,5 млн. Из них 1,3 млн. приходилось на США, 245 тыс. – на Великобританию, 10

тыс. – на Россию. В то время как в США массовое производство достигло 485 тыс. в год, в России – всего 240 штук. Российский автопарк в основном рос за счет импорта из разных стран. Для нужд армии царское правительство закупило около 20 тыс. автомобилей.

В 1916 г. военное ведомство царской России подписало договор на строительство первых небольших автозаводов в Москве, Ярославле, Ростове-на-Дону, рассчитанных на выпуск около 1500 автомобилей в год в военных целях. Однако ни один из заводов так и не был построен до конца.

После революционных событий 1917 г. наиболее оборудованным заводом был АМО (Автомобильное московское общество) с недостроенными цехами, без энергетической базы и необходимого оборудования. 21 марта 1918 г. был подписан Декрет СНК о национализации автомастерских (АМО), принадлежавших капиталистам Рябушинским. В мае 1918 г. постановление Совнаркома обязывало провести учет имеющихся автомобилей и передать грузовые машины в Народный комиссариат по продовольствию. Тогда же в ВСНХ была создана Центральная автомобильная секция для руководства ремонтом пестрого автотранспорта различных марок. 23 августа 1918 г. В.И. Ленин подписал Постановление СНК о выделении центральной автосекции ВСНХ ассигнований для строительства автозаводов АМО в Москве и Ярославле. В ноябре 1918 г. была создана научная автотехническая лаборатория при Научно-техническом отделе ВСНХ. Там сложился научный центр автомобилизации во главе с профессором Н.Р. Бриллиным и инженером Е.А. Чудаковым (будущим академиком).

В годы гражданской войны и интервенции автозаводы приравнивались к ударной группе оборонных предприятий. Завод АМО выполнял задания по ремонту бронеавтомобилей, изготовлению двигателей для первых советских танков, восстановлению грузовых автомобилей. За годы гражданской войны численность автомобильного парка страны резко уменьшилась с 21,2 тыс. в 1917 г. до 9,5 тыс. в 1919 г. Часть автомобилей была уничтожена во время военных действий, другие пришли в негодность из-за бездорожья, отсутствия запасных частей и недостатка ремонтной базы.

В целях упорядочения автохозяйства СНК и ВСНХ 17 февраля 1919 г. принимают решение о создании Главного Правления государственных автомобильных заводов. В его ведение передавались три автомобильных завода: АМО и Руссо-Балт в Москве, а также Русский Рено в Рыбинске с перспективной целью создать советскую автомобильную промышленность на базе национализированного имущества.

В годы гражданской войны остро встал вопрос о кадрах автомобилестроителей. В 1918 г. впервые в нашей стране в Московском высшем техническом училище (МВТУ, ныне Московский государственный технический университет им. Н.Э. Баумана) началось систематическое чтение лекций по теории, конструкции и расчету автомобиля. По данной специальности совсем отсутствовали учебники. Помощь в формировании учебных дисциплин оказывала Научная автомобильная лаборатория. В 1920 г. МВТУ выпустило 6 инженеров по автомобильной специальности. Потребовалось создание специального автомобильного вуза для подготовки инженеров нескольких профилей. В качестве базы для организации такого вуза послужило Комиссаровское техническое училище (Москва, Благовещенский пер.). Это училище было преобразовано в Механический институт имени М.В. Ломоносова, который стал предшественником Московского автомеханического института, на базе которого развивается современный Университет машиностроения.

В теме «Социально-экономическое развитие СССР в 1922–1940 гг.» преподаватель подчеркивает, что сразу после окончания гражданской войны страна приступила к восстановлению своей промышленности в условиях нэпа. Развитие и пополнение автомобильного парка могло пойти двумя путями: путем заказа и закупки необходимого числа машин за границей, либо путем создания и развития собственного автомобилестроения. С позиций технико-экономической независимости и укрепления обороны страны был признан целесообразным второй путь. В сентябре 1921 г. Центральное управление государственных автомобильных заводов (ЦУГАЗ) занялось инвентаризацией производственных ресурсов и начало подготовку к производству отечественных автомобилей на двух основных заводах – Москве и

Ярославле. В марте 1924 г. ЦУГАЗ подписал соглашение с Главметаллом о выпуске на заводе АМО полутонных грузовиков собственного производства типа «ФИАТ».

1 ноября 1924 г. бригадой Королева Н.С. был собран первый грузовик АМО-Ф-15, а 7 ноября 1924 г., в праздник Октябрьской революции, по Красной площади прошли первые десять грузовых автомобилей, символизовавших зарождение отечественной автомобильной промышленности. В 1925 г. на Ярославском заводе началось производство автомобилей Я-3 грузоподъемностью 3 тонны с двигателем АМО-Ф-15.

Курс на форсированную индустриализацию был нацелен на создание автомобильной отрасли. К 1927 г. выпуск автомобилей вырос с 10 до 464, в основном за счет завода АМО (401). Однако удельный вес импорта машин составлял еще 68,9%.

В первой пятилетке 1928/29 – 1932/1933 был заложен фундамент развития отечественного автомобилестроения. Ведущим стало производство грузовых машин для удовлетворения нужд обороны и хозяйства страны. В 1931 г. была закончена первая реконструкция Московского завода, который выпускал 2,5-тонный автомобиль АМО-3. Ярославский завод приступил к выпуску трехосных тяжелых грузовиков. В январе 1932 г. с конвейера построенного Горьковского автозавода сошел первый грузовик автомобиль ГАЗ-АА грузоподъемностью 1,5 тонн. Производство автомобилей в 1932 г. составило 23,9 тыс., импорт сократился до 41,9%. Соответственно изменилось и место СССР в выпуске мировой автомобильной продукции: с 12 места в 1928 г. до 7 места в 1932 г.

В годы второй пятилетки (1933–1937) выпуск автомобилей составил 200 тыс. в 1937 г. СССР занял 6-е место в мировом автопроизводстве, а по выпуску грузовиков – 1-е место в Европе и 2-е в мире. На долю импорта приходилось лишь 0,1%. Советская страна приступила к экспорту. Если в 1934 г. экспортировалось 307 автомобилей, то в 1937 г. – 1854. Советские автомобили начали покупать в Турции, Иране, Монголии. СССР освободился от импортной зависимости, обрел технико-экономическую независимость, а моторизация укрепила оборонный потенциал страны.

В процессе создания автомобильной отрасли росла потребность в кадрах квалифицированных рабочих и технической интеллигенции. В 1930–1931 гг. в связи с созданием отраслевых вузов часть профессорско-преподавательского состава Механического института им. М.В.Ломоносова перешла в МЭИ (Московский энергетический институт), часть – в МАИ (Московский авиационный институт) и Военно-воздушную академию им. В.Е.Жуковского. Механический институт им. Ломоносова в 1930 г. был реорганизован в Автотракторный институт, в конце 1931 г. – в Автомеханический институт. С 1931–1932 гг. в зданиях Ломоносовского института развернулась Академия механизации и моторизации Красной Армии. В июне 1934 г. было принято решение о строительстве здания автомеханического института, но строительство затягивалось. В 1936 г. в связи с ограниченностью учебной базы Автомеханический институт соединился с МВТУ им. Баумана на правах специализированного факультета, который существовал до 5 июля 1939 г.

Наконец, 3 июля 1939 г. Постановлением Совета Народных Комиссаров СССР был организован Московский Автомеханический институт в составе Главного Управления учебными заведениями Наркомата среднего машиностроения. Для строительства здания МАМИ был выделен участок по Б.Семеновской, 38. Там появился корпус «А» в здании бывшего Дома техники и организации Теплопроект.

Важную роль в организации и становлении института сыграл выдающийся ученый в области автомобилестроения академик Евгений Алексеевич Чудаков (1893–1953 гг.). Мемориальная доска на здании главного корпуса «А» напоминает об этом. Большое участие в создании МАМИ принимал один из крупнейших хозяйственных руководителей промышленности Иван Алексеевич Лихачев (1896–1956 гг.). В период создания института он являлся наркомом среднего машиностроения.

В 1939 г. в состав МАМИ входили два факультета (автотракторный и механико-технологический) и два отделения (дневное и вечернее). К преподавательской работе были привлечены многие ученые: Е.А.Чудаков, Н.Р.Бриллинг, Д.К.Карельских, В.И.Сороко-

Новицкий, Е.Д. Львов и другие. С каждым годом росла популярность института среди молодежи. Об этом свидетельствуют данные по приему студентов. В начале 1941 г. в МАМИ обучалось уже 955 студентов. МАМИ стал кузницей кадров для автомобильной промышленности страны.

В теме «Вторая мировая и Великая Отечественная война» в разделе укрепление обороноспособности страны преподаватель может привести данные о механизации и моторизации Красной Армии, насыщении войск танками и автомобилями. Если в 1929 г. на одного бойца приходилось 2,6 механической лошадиной силы, то к 1939 г. эта цифра выросла в 5 раз. В 1941 г. в армии насчитывалось 272,6 тыс. автомобилей, а в 1945 г. – уже 664,5 тыс.

Московский автозавод (ЗИС) в октябре 1941 г. был эвакуирован в Ульяновск, Миасс, Челябинск, Шадринск, Ирбит. В 1942 г. там развернулось производство грузовиков Урал-ЗИС, трехтонок, двигателей. В Москве в оставшихся цехах выпускались минометы, снаряды, автоматы ППШ; с лета 1942 г. возобновилось производство грузовиков. Ярославский автозавод выпускал пятитонки до 1942 г., а потом перешел на производство гусеничных артиллерийских тягачей Я-11, Я-12, Я-13. Кроме грузовиков, автозаводы поставляли в Красную Армию легковые автомобили. Особенно популярны были «газики» (ГАЗ-А) и «эмки» (ГАЗ-М-1). Среди автомобилей-артиллеристов прославились «катюши». Ракетные снаряды монтировались на автомобиле ЗИС-6, на тракторах и грузовиках.

Тысячи автомобилестроителей участвовали в битве под Москвой, Сталинградом, Курском, освобождали Берлин. Внесли свой вклад в победу студенты и преподаватели МАМИ. Большинство из них было призвано в ряды действующей армии, часть ушла добровольцами в народное ополчение, другие направились на трудовой фронт. Но институт не прерывал своей деятельности (в эвакуации в Барнауле и в Москве). МАМИ продолжал готовить инженерные кадры, выполнял научные исследования, оказывал помощь в обучении солдат и командного состава автомобильному и авторемонтному делу, ремонтировал боевую технику на закрепленном за ним заводе.

В теме «Социально-экономическое развитие СССР во второй половине XX века» преподаватель отмечает, что 26 августа 1945 г. Государственный Комитет Обороны принял специальное постановление «О восстановлении и развитии автомобильной промышленности». Послевоенная пятилетка (1946–1950 гг.) характеризовалась быстрыми темпами восстановления и развития производственных мощностей на Московском и Горьковском автозаводах и созданием новых автомобильных заводов в Минске (завода двухосных 7-тонных грузовых автомобилей), в г. Жодино Белорусской ССР (завода карьерных самосвалов автомобилей большой грузоподъемности от 25-40 тонн и выше), в г. Кременчуге Полтавской области (завода трехосных 12-тонных грузовых автомобилей), в г. Кутаиси Грузинской ССР (завода грузовых 4-тонных автомобилей), в г. Львове (автобусный завод) и другие.

Если в 1946 г. было выпущено 92882 грузовика и автобуса, то уже в 1950 г. эта цифра составила 298341, что значительно перекрывало наибольший довоенный выпуск (199 тыс.).

Коллективы автозаводов работали над новыми конструкциями автомобилей. На Московском автозаводе был создан грузовой автомобиль ЗИС-150, легковой автомобиль высшего класса ЗИС-110; на Горьковском автозаводе – ГАЗ-51, ГАЗ-63 и легковой автомобиль среднего класса «Победа», которые быстро завоевали признание на внутреннем и мировом рынках.

Развитие специализации автомобилестроения пошло по пути создания агрегатных заводов: в Ярославле – моторного по выпуску двигателей, сцеплений и коробок передач для грузовых автомобилей большой грузоподъемности; в Заволжье (Горьковская область) – бензиновых двигателей для легковых и грузовых автомобилей; в Херсоне и Гродно – карданных валов; во Фрунзе – радиаторов; в Паневежисе – автомобильных компрессоров; в Полтаве – тормозной аппаратуры и т.д.

Началось производство автомобилей личного пользования. После реконструкции Московского завода легковых автомобилей (МЗМА) была подготовлена модель «Москвич». Если в 1952 г. было выпущено 100 тыс. моделей «Москвич», то в 1960 г. – 500 тыс. В Запорожье с

1960 г. стали выпускать народный легковой автомобиль марки «Запорожец» и запчасти на базе реконструированного завода сельскохозяйственного машиностроения «Коммунар». Автозаводы выпускали и продукцию предметов народного потребления – холодильники, велосипеды.

Надо отметить и возрастающее оборонное значение послевоенного автомобилестроения. В 1947–1948 гг. был налажен выпуск грузовиков повышенной проходимости: ГАЗ-63, ЗИС-151. В 1956–1957 гг. появились тяжелые дизельные машины МАЗ-502, ЯАЗ-214.

В 1958 г. был перекрыт важный рубеж – выпуск автомобилей превысил полмиллиона в год. В целом развитие отечественной автомобильной промышленности в 1945–1961 гг. отличалось положительной динамикой. В 1945 г. выпуск автомобилей составил 74657, в том числе 1114 автобусов, 68548 грузовых, 4995 легковых; в 1961 г. эти показатели соответственно возросли до 555330 (всего автомобилей), 27799 (автобусов), 381617 (грузовых), 148915 (легковых).

В годы восьмой пятилетки (1966–1970 гг.) автомобильная отрасль развивалась более высокими темпами по сравнению со всей машиностроительной промышленностью. Восьмая пятилетка – это период строительства и грандиозных реконструкций 117 предприятий автопромышленности. Возросли мощности автозаводов ЗИЛа, ГАЗа, АЗЛК, Уральского, Кременчугского, Минского и других. Было заложено 25 новых заводов, в том числе Волжский автозавод, введенный в строй в исключительно короткие сроки – всего за 3,5 года. 80% из всего установленного оборудования работали по автоматическому и полуавтоматическому циклу. Марки «ВАЗ-2101», «ВАЗ-2102», «ВАЗ-2103» и другие были удостоены Знака качества.

В период десятой и одиннадцатой пятилеток (1971–1980 гг.) был построен крупный комплекс заводов КАМАЗ на реке Каме в г. Набережные Челны Татарской АССР. КАМАЗ был спроектирован на выпуск 150 тыс. автомобилей в год грузоподъемностью 8 тонн различных модификаций, предназначенных для работы на дорогах всех категорий. Количество автоматических линий КАМАЗа на 40% превышало количество линий ВАЗа.

О развитии автомобилестроения в 1970-е гг. свидетельствуют следующие данные: рост выпуска автомобилей с 916,1 в 1970 г. до 2199 в 1980 г., в том числе легковых автомобилей с 344,2 тыс. до 1327 тыс.

В 1980-е гг. страна занимала 3-е место в мире по выпуску грузовиков и автобусов и 6-е по легковым автомобилям. Есть все основания гордиться историей отечественного автомобилестроения, его кадрами.

В теме «Экономическое развитие в современной Российской Федерации» следует подчеркнуть, что общая нестабильная экономическая и политическая обстановка, сложившаяся после распада СССР и становления новой российской государственности, привела к замедлению темпов роста, а в 1991–1994 гг. – к существенному сокращению производства автомобильной техники, объема выполняемых научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ. В связи с развитием рыночных механизмов и ростом покупательской способности населения, в том числе автомобильной продукции, постоянно сокращалась доля отечественных производителей на автомобильном рынке при одновременном усилении конкуренции внутри ценовых сегментов.

Традиционные российские производители (ОАО «АВТОВАЗ», предприятия «Группы «ГАЗ», ОАО «КАМАЗ», АМО «ЗИЛ» и др.) характеризуются наличием изношенной производственно-технологической базы, ограниченными источниками инвестиций; нехваткой современных технологий, недостаточностью масштабов выпускаемых автомобильных платформ и моделей, гибкости производства и профессионального менеджмента;

Российские сборочные предприятия (ОАО «Иж-Авто», ООО «Тагаз», предприятия группы «Соллерс» и др.) отличают относительно современные технологии и гибкость производства, западный стиль управления и неразвитость собственного инжиниринга, недостаточные масштабы производства для увеличения локализации, отсутствие прав на интеллектуальную собственность.

Что касается иностранных автопроизводителей (предприятия Ford, GM, Renault и т.д.), то их особенными чертами можно считать относительно недавний старт производства в России, малый масштаб производства и уровень локализации, отсутствие инжиниринговых центров.

Прямые импортеры присутствуют на рынке во всех категориях транспортных средств, объем их импорта напрямую зависит от государственных мер тарифного и нетарифного регулирования.

Результаты государственной политики по привлечению иностранных инвестиций в автомобильную промышленность, являясь положительными для конечных потребителей, оказались недостаточными для полноценного развития автомобильной отрасли. В связи с этим правительственной комиссией по повышению устойчивости развития российской экономики 10 ноября 2009 г. было принято решение о разработке программы развития автомобильной промышленности России на период до 2020 года. Стратегия предназначена:

- для определения приоритетных направлений развития автомобильной промышленности Российской Федерации на среднесрочную и долгосрочную перспективу и путей их реализации;
- для обеспечения на основе государственно-частного партнерства согласованности действий органов государственной власти различных уровней и бизнеса по ключевым направлениям развития отрасли в среднесрочной и долгосрочной перспективе;
- для определения перспективных направлений по разработке и корректировке законодательной и нормативной правовой базы развития автомобильной промышленности;
- для принятия решений на государственном уровне по разработке и реализации целевых программ и проектов развития автомобильной промышленности.

Одним из возможных путей повышения конкурентоспособности российского автомобилестроения является расширение сотрудничества в формате БРИК, в том числе путем встраивания России в международные цепочки производства добавленной стоимости. В настоящее время экономическое взаимодействие в рассматриваемой группе стран развивается в основном в нефтегазовой отрасли, сельском хозяйстве и электроэнергетике. Несмотря на то, что есть примеры успешного сотрудничества и в автомобильной отрасли, они носят единственный характер и являются проектами на двусторонней основе.

Оценка конкурентоспособности российской автомобильной промышленности, ее родственных и поддерживающих отраслей в условиях интенсивного развития экономического сотрудничества в рамках группы БРИК представляется одной из наиболее актуальных и практически значимых научных проблем современной мировой экономики.

Выводы

Изучение гуманитарных дисциплин в технических вузах требует учета профессиональной психологии будущих специалистов, связи обучения с особенностями направления, профиля бакалавров, магистров, специалистов. Иллюстрация разделов тем гуманитарных дисциплин конкретным материалом соответствующих специальных наук является одним из методических средств повышения у студентов интереса к изучению исторических, социально-экономических проблем.

Литература

1. Багдасарьян Н.Г., Петрунева Р.М., Васильева В.Д. Дихотомия «фундаментальное» и «узкопрофессиональное» в высшем техническом образовании: версия ФГОС // Высшее образование в России, 2012, № 5, с. 21-28.
2. ГАЗ. ЗИЛ. История предприятия // Энциклопедия советского автомобилестроения / www.avto.at.ua
3. История автомобилестроения России // www.forexaw.com
4. Кирсанов О.И., Кирсанова Е.С. Гуманитарные науки в инженерно-техническом вузе и проблема воспитания // Высшее образование в России, 2012, № 8-9, с. 104-109.
5. Петрунин Е.Н. Создание, становление и развитие университета. Часть первая // Московский государственный технический университет «МАМИ». К 145-летию со дня основа-

- ния / Под ред. А.В. Николаенко и В.В. Серебрякова. – М.: МГТУ «МАМИ», 2010, с. 5–73.
6. Стратегия развития российской автомобильной промышленности на период до 2020 года // <http://www.minpromtorg.gov.ru/ministry/strategic/sectoral/10>
7. Харламова Т.И. Форсированная индустриализация в отечественном автомобилестроении: уроки истории // Известия МГТУ «МАМИ», 2012, № 2 (14). Т. 3. с. 128–135.
8. Шугуров Л.М. Автомобили России и СССР в 3-х томах. Т.1. – М.: «ИЛБИ», 1993–1998.

Сравнительная характеристика методического обеспечения образовательного процесса в гражданских и военных вузах

Чадунели М.К.

Университет машиностроения
8 (4967) 72-28-42, maiak Konst@mail.ru

Аннотация. В статье описываются общие и отличительные особенности методического обеспечения в сфере высшего профессионального образования в гражданских и военных вузах. Сформированы рекомендации по обмену опытом в области формирования методического обеспечения высшей гражданской и военной школы.

Ключевые слова: высшее профессиональное образование, гражданское высшее образование; военное высшее образование.

В настоящее время система высшего профессионального образования в Российской Федерации активно реформируется. В систему высшего образования входит гражданская и военная высшие школы. До недавнего времени наблюдались две разнонаправленные тенденции: рост количества вузов гражданской школы (в основном за счет создания новых негосударственных вузов) и резкое сокращение количества военных вузов.

Возможно, снижение напряженности в мире из-за окончания «холодной войны» объективно оправдывает развитие данных тенденций. Однако следует внимательно присмотреться к исходному состоянию дел в данных подсистемах для того, чтобы принимать верные управленческие решения дальнейшего реформирования.

Бич системы гражданской высшей школы – рост количества выпускников, работающих не по специальности, в среднем по стране по специальности работает 30% выпускников, некоторые вузы по отдельным специальностям показывают только 2% трудоустроенных по специальности. Выпускники же военных вузов целенаправленно готовятся на конкретные места – данный факт демонстрирует хорошо проведенную военными специалистами профориентационную работу и четкое планирование ресурсов на государственном уровне.

Все большее относительное количество студентов в стране получает высшее образование на коммерческой основе. В военных вузах курсанты обучаются только на бюджетной основе. Положительные примеры в пользу военных вузов можно продолжить: наличие обязательной адаптации первокурсников к обучению в военном вузе; небольшой процент отчисляемых в процессе обучения; высокие показатели здоровьесбережения; хорошие показатели профессиональной адаптации по окончании вуза и так далее.

Гражданская и высшие составляющие системы высшего образования в РФ существовали и продолжают существовать как довольно независимые элементы. Хотя на государственном уровне определенные попытки для создания единых подходов к реализации образовательного процесса в двух подсистемах предпринимались. Самый яркий пример – разработка государственных образовательных стандартов второго поколения, когда все военные специальности поставили в соответствие гражданским специальностям и перечень дисциплин федеральной компоненты по одним и тем же специальностям стал единым в рамках высшей гражданской и военной школ. Этот пример демонстрирует национальные достижения в унификации образовательных программ, но не в способах их реализации.

В организации образовательного процесса, правилах внутреннего распорядка, подходах к здоровьесбережению в высшей гражданской и военной школах существуют серьезные