

Раздел 4. ОБРАЗОВАНИЕ

УДК 551.577.53:574.23:347.796

Н. Н. Григорьев

Государственный университет морского и речного флота
имени адмирала С. О. Макарова

ТРАНСПОРТНЫЕ ВУЗЫ В КОНТЕКСТЕ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА РФ № 273–ФЗ «ОБ ОБРАЗОВАНИИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

Дата поступления 28.08.2015

Решение о публикации 20.09.2015

Дата публикации 22.12.2015

Аннотация: Российское образование находится в состоянии перманентного реформирования с 1990-х годов. Отличительными особенностями этого периода можно считать, с одной стороны, резкий отток молодых преподавателей высокого уровня из учебных заведений, а с другой – стремительный рост числа высших учебных заведений.

«Закон перехода количества в качество» неумолимо отразился не только на качестве образования выпускников вузов, но и на кадровом потенциале страны в целом. Начался стремительный рост специалистов с высшим образованием, сомнительной квалификации и частичной востребованности. В то же самое время стала исчезать или существенно минимизирована подготовка по рабочим профессиям. Дошло до того, что средние технические и профессионально-технические учебные заведения стали преобразовываться в вузы или филиалы вузов.

Для того чтобы хоть как-то упорядочить сложившуюся неопределенность, в Федеральном законе РФ № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» появляется градация вузов. По своей сути, Закон предусматривает деление вузов на четыре категории. На первые три ступени предусмотрены квоты (40 вузов). В четвертую категорию вошли все прочие вузы, в том числе и ВУЗы занимающиеся подготовкой специалистов транспортной отрасли. Подход в определенной степени субъективный.

В 2013 году показатель ВВП по категории «Транспорт и связь» составил 8%, что соответствует четвертому месту в структуре валовой добавленной стоимости России.

Нормативно-подушевое финансирование в вузах, включенных в четвертую категорию, скажется на качестве подготовки, и, в отличие от гуманитариев, последствия не будут носить отсроченный характер, а проявят себя ростом аварийности на транспорте.

Учитывая значимость транспорта для России, кажется странным столь безразличное отношение к главной составляющей успеха в транспортных отраслях – к кадрам.

Ключевые слова: образование, Федеральный закон, нормативно-подушевое финансирование, транспортные вузы.

Nikolay N. GRIGOREV

Admiral makarov State University of Maritime and Inland Shipping

TRANSPORT UNIVERSITIES ARE IN THE CONTEXT OF THE FEDERAL LAW № 273-FZ «ON EDUCATION IN RUSSIAN FEDERATION»)

Abstract: The education in Russia since 1990 year remains in a state of permanent reformation. Distinctive characteristics of this period can be stated on the one hand as the abrupt flow-out of the high grade young professors from the Higher educational units and on the other hand head long growth of the quantity of the said units. The law of «Transition of quantity into quality» had an inexorable effect not only on the quality of education of the graduates but on the personnel potential of the Russia in general. Rapid growth of the quantity of the Higher education specialists of questionable qualification and partial demand have started. At the same time the skill conversion practically disappeared. And technical colleges started to transform into universities or branches of those. In order to regulate existing uncertainty the gradation of the Higher educational units appears in the Federal Law РФ № 273-ФЗ «Education in Russian Federation». As a matter of fact that Law stipulates 4 grades of Higher educational units, whereof for the first three quotas of 40 units are envisaged. All remaining units, including those engaged in education of the specialists in the field of transportation. Such approach to the problem seems to be rather subjective.

In the year of 2013 the index of GDP (Gross domestic product) in the category «Transport and communication» was some 8% which corresponds to the fourth place in the structure of the Gross added cost in Russia.

Normative per person financing in the Higher educational units of the fourth grade will negatively influence the quality of education and contrary to the humanitarians the after-effects will not be of deferred character but will directly cause the increase of accidents at the transport. Taking into account the importance of the transport for the Russia it seems quite strange such indifferent approach to the personnel which plays the most important part of success in the field of transportation.

Key words: Education, Federal law, Normative per person financing, Transportation Higher educational units.

Введение

Если в СССР было 600 вузов, то к 2010-м годам в России их стало уже около 3000, и это на фоне полного развала среднего и начального профессионального образования. Точное количество вузов в стране не поддается учету. Множатся, а точнее, плодятся филиалы. Численность студентов в бюджетных вузах растет за счет внебюджетных мест и появления новых «модных» специальностей, непрофильных для большинства вузов. В сугубо технических вузах инженерные специальности стали «растворяться» в гуманитарных. Вузам стало тесно в

рамках традиционного названия – институт, и они трансформируются в университеты. Как известно, количество переходит в качество, поэтому университеты метко стали называть «универсами».

Для того чтобы хоть как-то упорядочить сложившуюся неопределенность, в Федеральном законе РФ № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» появляется градация вузов. По своей сути, Закон предусматривает деление вузов на четыре категории. На первые три ступени предусмотрены квоты. Четвертая ступень – все прочие вузы. Подход в определенной степени субъективный, как это уже было с сохранением военной подготовки в ВУЗах, когда так же были установлены квоты по регионам [1].

Современное состояние в области высшего образования

Вопрос оптимизации в области высшего образования назрел давно [2, 3]. До настоящего времени число мест в вузах регламентировалось численностью выпускников средних школ, платежеспособностью родителей выпускника и желанием получить диплом. Такой подход привел к девальвации высшего образования.

Началась конкурентная борьба между вузами за абитуриента. О правилах честной борьбы в сложившейся ситуации говорить не приходится. Численность неуспевающих студентов резко пошла на убыль. Это коснулось большинства вузов. Оценки стали ставить не за знание, а за лояльность к вузу со стороны студента. Студент «заказывает музыку». Многие вузы, которые по числу факультетов и специальностей выросли до масштабов университетов, – главным образом за счет непрофильных специальностей, – стали добиваться повышения своего статуса. «Микс» принес свои плоды – качество высшего образования стало резко снижаться. Первыми это ощутили работодатели в тех отраслях, где заняты реальной деятельностью, влияющей на состояние экономики государства. Поскольку экономика страны находилась в состоянии стагнации, многие ранее популярные профессии перешли в разряд непопулярных. На передовые позиции вышли, наоборот, ранее непопулярные профессии.

В системе образования произошел перекосяк в сторону гуманитарных профессий. Опять-таки, финансовая сторона возобладавала. Во-первых, гуманитарное образование требует меньших финансовых вложений. Во-вторых, эффект негативных последствий некачественного гуманитарного образования носит отсроченный характер.

Снижение качества школьного образования особенно отразилось в области естественных дисциплин. В гуманитарных дисциплинах, не зная одну тему, можно преуспеть в знании другой темы. В естественных

дисциплинах каждой теме предшествует тема, из которой вытекает следующая, поэтому при изучении естественных дисциплин пробелы в тематике преобразуются в «снежный ком». В психологии такое явление получило название «плато на кривой обучения». Время идет, а результата нет. Для учащегося это опасное состояние. В период нахождения на «плато кривой обучения», с помощью педагогов, родителей и самого учащегося рождается вердикт – неспособен к обучению.

Что же случилось с российским образованием? Выступая на конференции Всероссийского молодёжного форума «Селигер-2007», министр образования А. Фурсенко назвал советскую систему образования косной, обвинив ее в том, что она «упорно пыталась готовить человека-творца». Ныне же, по его мнению, «главное – взрастить потребителя, который сможет правильно использовать достижения и технологии, разработанные другими». Если ориентироваться только на возвращение потребителя, отпадает главная цель человеческого существования – самореализация.

Нелишним будет напомнить о «косной советской системе образования». Вот как о ней отзывается американский публицист Фрэнк Гибней: «Япония располагает после России наиболее эффективной и массовой системой народного образования» [5]. Здесь важно подчеркнуть – «эффективной и массовой». Президент США Джон Кеннеди открыто признался еще в начале 1960-х годов: «Космос мы проиграли русским за школьной партой».

Да, российские школьники и студенты в последние годы становятся победителями международных олимпиад, но это воспитанники элитных колледжей и вузов, представляющих собой островки былого «эффективного и массового» советского образования.

«Взрачивание потребителя» – это опасный путь, поскольку «потребитель» быстро понимает, что гораздо приятнее потреблять то, что произвели другие. Производство ради других потребителю кажется нерентабельным.

Так какая же задача стоит перед образованием? Еще Плутарх ответил на этот вопрос: «Ученик – это не сосуд, который надо наполнить, а факел, который надо зажечь». С введением ЕГЭ российская система образования занялась наполнением «сосудов» информацией и тем самым перешла к «взрачиванию потребителя».

Но если следовать логике А.А. Фурсенко, который выразил свое мнение об уровне российского образования [7]: «Сегодня любой пятиклассник знает больше своего учителя», – процесс зашел в тупик. Выходит, учитель нужен только до пятого класса. А дальше установка на производство «потребителя» завершит процесс его формирования.

В диссонанс А. Фурсенко высказался Д. Медведев, комментируя успехи российских школьников летом 2012 года в Сингапуре, где прошла 37-я Международная физическая олимпиада, в которой они завоевали две золотые и три серебряные медали: «Российское образование находится на должном уровне». Правильнее было бы сказать, что на должном уровне находятся «маленькие островки» от «материка» бывшего советского образования.

С началом распада СССР Запад адекватно отреагировал на ситуацию, сложившуюся в России, в том числе и в области образования. Открывшиеся границы позволяют лучшим специалистам уезжать в Европу и Америку, где они востребованы и где свое образование далеко не лучшее.

Наиболее массовый отток высококвалифицированных специалистов пришелся на моряков. Морское образование в Советском Союзе было на высоком уровне. Западные судовладельцы, привлекая на работу российских моряков, получили ощутимую прибыль за счет выплаты более низких зарплат, сохраняя при этом высокий уровень квалификации.

В итоге страна осталась без морского флота и без квалифицированных кадров. Репутации России как великой морской державы был нанесен урон.

Реформы в сфере высшего образования

В.В. Путин в одном из выступлений сказал: «Все реформы образования будут обречены, если не будет меняться сам педагог, не будут меняться условия его работы и жизни».

По мере «отрезвления» реформы приобретают витиеватый вид. ВУЗы, с целью повышения качества образования, объединяют и тем самым якобы «повышают» их статус. Возникает вопрос, а с каких это пор и по каким физическим законам слабое звено, – вставленное в прочную цепь, – сделало цепь крепче? Д.А. Медведев успокаивал студентов и их родителей тем, что после объединения (присоединения) к более сильному вузу они получают диплом, который будет выше котироваться у работодателя. Вот только смена названия вуза и гербовой печати в дипломе единого образца знаний не прибавляет.

Объединение вузов проходит болезненно, вопреки утверждениям ректоров и чиновников. Вузы как люди, у них есть свой менталитет, который формировался многими десятилетиями, а у иных даже столетиями. В.И. Вернадский писал: «Из множества средних умов не создать одного Ньютона или Фарадея». А объединение нескольких слабых

вузов или присоединение слабых вузов к сильным не приведет к появлению новых Оксфордов и Кембриджей.

В соответствии с Федеральным законом РФ № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации», ВУЗы делятся на четыре категории. При этом существенно изменяются условия финансирования в зависимости от статуса. В число счастливиц включено сорок вузов.

Законодательно наибольшие права предоставлены двум национальным университетам, которые находятся вне управления Министерства образования и науки РФ. Они финансируются напрямую из федерального бюджета, имеют собственные образовательные стандарты, выдают дипломы собственного образца, присваивают собственные ученые степени, их ректоры назначаются непосредственно президентом. Перечисленные вузы получают значительные бюджетные средства на развитие, федеральные и национальные исследовательские университеты имеют специальную поддержку Министерства образования и науки РФ по разделу «поддержка ведущих ВУЗов».

Вузы, не попавшие в элитную группу и включенные в четвертую категорию, представляющие подавляющее большинство высших учебных заведений, остаются без специальной государственной поддержки. В число вузов, оставшихся без государственной поддержки, попали все транспортные вузы, а ведь транспорт относится к четырем основным видам деятельности, которые способствуют прогрессу человечества: земледелие, промышленность, информация и транспорт.

Кадровые проблемы в сфере транспорта

Как сообщил на VI Международном форуме «Транспорт России» руководитель Администрации Президента РФ С. Иванов, «валовая добавленная стоимость, созданная на транспорте, за последние 10 лет увеличилась в два раза. На сегодняшний день вклад транспорта в ВВП России составляет 7%». В 2013 году показатель ВВП по категории «Транспорт и связь» составил 8%, что соответствует четвертому месту в структуре валовой добавленной стоимости России.

Геополитическое пространство Российского государства дает значительное преимущество для развития одного из самых значимых направлений экономики – морского флота. Примерно 90% грузов в мире перевозится морским транспортом. В России около 60% всех перевозок выполняется водным транспортом.

При этом на судах под российским флагом перевозится лишь 2,9% всех экспортно-импортных грузов (во времена Советского Союза этот показатель составлял 50 – 65%). Россия позиционирует себя как великая

морская держава. Еще во времена английской королевы Виктории было провозглашено: «Кто владеет морем, тот владеет миром». Иметь самую протяженную береговую черту явно недостаточно для мирового господства. В современных условиях это еще и объем перевозимых грузов. Для сравнения: Дания на судах под своим флагом перевозит 10% грузов всех мировых морских перевозок.

Потенциал морского судоходства для России трудно переоценить. Судоходство – это огромный рынок, от которого зависит экономика страны. Судоходство – это привлечение инвестиций, создание дополнительных высокооплачиваемых рабочих мест.

«Стратегия развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года» «направлена на обеспечение интересов Российской Федерации в Мировом океане, предусмотренных в “Морской доктрине Российской Федерации на период до 2020 года”, поддержание сбалансированности специализированного флота, а также на развитие морской деятельности в целом».

Возникает вопрос, кто и каким образом будет реализовывать Стратегию и Доктрину при условии, что морские учебные заведения, в соответствии с Федеральным законом РФ № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации», будут предоставлены сами себе. Рассчитывать на заказы и поддержку российского судоходного бизнеса не приходится. Крупных судоходных компаний практически нет, а мелкие компании сами вынуждены выживать в условиях несовершенного законодательства и коррупции.

Нормативно-подушевое финансирование в вузах, включенных в четвертую категорию, скажется на качестве подготовки, и, в отличие от гуманитариев, последствия не будут носить отсроченный характер, а проявят себя ростом аварийности.

В мире такая тенденция уже наметилась с 1970-х годов. На основании исследований Center for Research on the Epidemiology of Disasters (CRED), особенно участились транспортные катастрофы, прежде всего морские и речные.

Начальник отдела организации расследования транспортных происшествий Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) И. Игнатов в ходе Восьмого международного форума «Связь на море и реке–2012» сообщил, что основными причинами аварийности на флоте являются: низкая квалификация, сознательное игнорирование правил и нарушение дисциплины.

Данные ООН показывают, что «техногенные катастрофы – третьи среди всех видов стихийных бедствий по числу погибших. Технический прогресс неминуемо повышает риск таких катастроф, причем их причиной

зачастую становится “человеческий фактор”, основанный на глупости, небрежности и корысти». Однако следовало бы уточнить, по чьей глупости, небрежности и корысти столь живуча и высока аварийность по причине человеческого фактора?

Пожалуй, главным фактором техногенных аварий является все-таки корысть. Последствия корысти, выраженные в цифрах: по данным CRED, уровень смертности в результате техногенных катастроф, произошедших за период с 1994 по 2003 годы, в индустриально развитых странах составляет 0,9 погибших на 1 млн жителей, для наименее развитых стран – 3,1 смертельных случаев на 1 млн.

Учитывая значимость морского флота для России, кажется странным столь безразличное отношение к главной составляющей успеха в судоходной отрасли – к кадрам. Адмирал флота СССР Кузнецов говорил: «Будут кадры – будет флот». Именно по причине отсутствия кадров Россия заказала строительство «Мистралей» во Франции. Танкеры и газовозы строят в Юго-Восточной Азии по тем же самым причинам. Есть еще одно направление, которое упущено отечественным судостроением, – строительство вспомогательного флота, который нужен для строительства портов, портовой инфраструктуры, подходных каналов и их поддержания на должном уровне.

Подготовка кадров для судоходной отрасли носит бессистемный характер. Причина – недооценка значимости и потенциала морского транспорта в экономике государства. Морской транспорт, как специфическая отрасль, должен быть в поле зрения государства. В результате пренебрежительного отношения отечественный флот «стареет». Сегодня средний возраст флота, поднадзорного Российскому морскому регистру судоходства, превышает двадцать лет, а средний возраст судов, поднадзорных Речному регистру, – старше сорока лет.

Подготовка кадров для морского флота – одна из дорогостоящих, а учитывая, что уже продолжительное время наблюдается недофинансирование, с вступлением в действие Федерального закона РФ № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» ситуация усугубится.

В настоящее время, когда престиж морских профессий резко снизился, наблюдается снижение качества будущих специалистов уже на уровне приема абитуриентов (по данным Министерства образования «Качество приема в государственные вузы РФ по профилю–2012»).

Государственная морская академия имени адмирала С.О. Макарова находилась на 406-м месте (среди 500 государственных вузов); средний балл зачисленных по результатам ЕГЭ (в расчете на один предмет) – 55,6. Морская государственная академия имени адмирала Ф.Ф. Ушакова на

450-м месте, средний балл 52,2. Морской государственный университет имени адмирала Г.И. Невельского на 455-м месте со средним баллом 51,9. Санкт-Петербургский государственный морской технический университет на 385-м месте со средним баллом 56,6. Санкт-Петербургский государственный университет водных коммуникаций на 309-м месте со средним баллом 59,9.

Как видим, средний балл ЕГЭ зачисленных по конкурсу (в расчете на один предмет) в морские вузы – менее 60 баллов. В соответствии с Болонской системой образования оценке «удовлетворительно» (по пятибалльной системе) должно соответствовать 64 балла.

Вывод: в морских учебных заведениях проблемы с качеством образования начинаются уже на стадии приема.

Аналогичная ситуация сложилась и в других транспортных вузах, где средний проходной балл либо ниже 64, либо незначительно выше:

- Уральский государственный университет путей сообщения (Екатеринбург) – 65,5 балла,
- Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации – 65,4 балла,
- Московский государственный университет путей сообщения – 65,1 балла,
- Петербургский государственный университет путей сообщения – 64,1 балла,
- Ростовский государственный университет путей сообщения – 63,6 балла.

Выступая на X съезде Союза ректоров России 30 октября 2014 года, Президент РФ В. Путин рекомендовал ректорам не принимать троечников в ВУЗы. Однако законных оснований отказывать троечнику при поступлении в вузы нет. Минимальное количество проходных баллов по дисциплинам на основании ЕГЭ установлено распоряжением Рособнадзора от 04.09.2014 №1701-10. Нижняя планка, установленная чиновниками в качестве проходного балла, выглядит следующим образом: русский язык – 36 баллов, математика – 27 баллов, обществознание – 40 баллов, информатика – 40 баллов, физика, химия и биология – 36 баллов, история – 32 балла, иностранные языки – 22 балла, география – 37 баллов. Как видим, математике – «королеве наук» – отведено скромное место.

Конечно, непопулярность транспортных профессий сказывается на качестве приема, но не всё благополучно и в других вузах – из числа 40 «избранных», рейтинг которых значительно выше. Вот фрагмент интервью ректора НИЯУ МИФИ М.Н. Стриханова («Эхо Москвы» 09.11.2011): «Нас приятно удивило, что на чисто научную специальность «Прикладная

математика и физика» конкурс был 18,5 человек на место, проходной балл был в районе 90. В общем, мы находимся где-то на 10-11 месте в общероссийском рейтинге, что очень хорошо для нашего университета».

И далее...

«“Эхо Москвы”»: – Уровень знаний поступающих год от года увеличивается или понижается?

Ректор: – К сожалению, не скажу что очень сильно, но по сравнению с абитуриентами 15-летней давности уровень знаний понижается. В целом от школьного уровня до уровня первокурсника мы вынуждены почти целый семестр студентов доучивать физике и математике. Эта проблема существует в большинстве сильных технических университетов».

Увы, проблема некачественного школьного образования приобрела перманентный характер.

Кадровое обеспечение вузов

Особое внимание следует уделить профессорско-преподавательскому составу морских учебных заведений. Если говорить о профессионалах, то связанных непосредственно с отраслью становится все меньше. Отсутствие стажировок на современных судах негативно сказывается и на качестве подготовки. В прежние годы преподаватели выпускающих кафедр проходили стажировку раз в пять лет. Кроме того, руководство плавательными практиками пополняло практический опыт преподавателя. Многие преподаватели во время плавательных практик и стажировок совмещали руководство практикой с исполнением обязанностей штатного члена экипажа. Все это позволяло поддерживать качество преподавания на должном уровне. Особую ценность приносили те, кто после продолжительной работы на судах переходили на преподавательскую работу. Личный опыт богаче любого учебника.

Что же касается учебно-вспомогательного состава, то практически такого нет. Обязанности лаборанта перешли к преподавателю.

Другая серьезная проблема в области морского образования – отсутствие учебно-производственных судов, что существенно снижает качество подготовки, так как курсантов младших курсов судходные компании неохотно берут на практику из-за отсутствия практического опыта. Особенно ситуация усугубляется с организацией практики курсантов из средних учебных заведений, в связи с их возрастом.

И, наконец, о научной работе в морской отрасли. Вот что говорил лауреат Нобелевской премии Г. Селье о значении качества образования: «Среди нас должен оставаться кто-то, кто будет обучать людей совершенствовать средства для обозрения горизонта, а не для еще более

пристального взглядывания в бесконечно малое» [6]. Не следует забывать, что «горизонты» морского образования также нуждаются в тех, кто будет их обзирать. В былые времена на каждой кафедре велись НИР и ХДТ, которые вносили существенный вклад в отечественную науку. Например, на кафедре Технических средств судовождения ГМА имени адмирала С.О. Макарова существовали две научные школы: в области корректируемых гирокомпасов и магнитных компасов. За разработки в области приборостроения (динамически настраиваемые гироскопы) профессору Е.Л. Смирнову была присуждена Государственная премия СССР. Разработки профессора В.В. Воронова, связанные с уничтожением девиации магнитного компаса, используются как в отечественных магнитных компасах, так и за рубежом.

Нельзя устанавливать зависимость количества преподавателей от количества учащихся, в контексте пункта 2 статьи 99 Федерального закона от 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» – «нормативные затраты на оказание государственной или муниципальной услуги в сфере образования определяются в расчете на одного обучающегося». Этой статьей вводится универсальное нормативно-подушевое финансирование образовательной деятельности. Это недальновидная политика. В случае отчисления десяти неуспевающих студентов есть два варианта: первый – снизить зарплату всем преподавателям, и второй – уволить одного преподавателя. Естественно предположить, что уволенным окажется тот, кто более «рьяно» добивался реальных успехов от учащихся. Уместно вспомнить слова Бернарда Шоу: «У реформаторов есть представление, что любого изменения можно достичь одним лишь грубым здравомыслием».

В связи с переходом на нормативно-подушевое финансирование возникают проблемы и нравственного характера. Оказавшись перед дилеммой – ставить неудовлетворительную оценку учащемуся или положительную при явно неудовлетворительном ответе, – преподаватель оказывается на грани выбора: выбора порога собственной нравственности. В случае объективной оценки знаний ему угрожает или снижение заработной платы, или увольнение по «профнепригодности». И в этом таится опасность утери нравственности у молодого поколения. Ведь именно Учитель, – по мнению Н.К. Рериха, – «является проводником идей позитивно творящего правительства».

Сегодня россияне наибольшее доверие испытывают к ученым и учителям. Однако за последние годы эти показатели доверия существенно снизились: к ученым – с 71 до 66%, к учителям – с 68 до 63%. А вот политиков россияне склонны воспринимать скорее с недоверием, 53% не

склонны доверять им, госслужащим и полицейским не доверяют 52% предпринимателям – 50%.

В прежние годы качество образования в России являлось доминирующим. При отчислении неуспевающих учащихся это не отражалось на преподавателях даже в трудные предвоенные годы. В своих воспоминаниях советский лингвист-востоковед, арабист Т. Шумовский говорит, что на первый курс Ленинградского государственного университета вместе с ним поступило пятнадцать человек, а к третьему курсу он остался один. О том, что кого-то из преподавателей университета уволили, не было сказано ни слова.

История морского образования в России имеет интересный опыт, причем становление морского образования в СССР в какой-то степени повторило опыт Петра I. Царь буквально силой насаждал в стране морское образование. В 1944 году Государственный Комитет обороны постановлением № ГКО-5311 издал Указ о создании системы закрытых высших и средних морских заведений. Первый набор Ленинградского высшего мореходного училища в 1944 году был сформирован из числа студентов-отличников первых и вторых курсов других вузов страны. Набор двух факультетов состоял из 21 курсанта, которым преподавали 27 известных моряков-ученых [4].

Процент отчислений в Ленинградском высшем инженерном морском училище имени адмирала С.О. Макарова составлял примерно 20-25%. Неудивительно, что качество образования морских учебных заведений не вызывало сомнения. Программы и сама подготовка велись так, что выпускник с приходом на судно допускался к несению самостоятельной ходовой вахты без каких-либо стажировок.

Сегодня научная мысль в морском образовании находится в состоянии стагнации. Профессия моряка-ученого попала в разряд непопулярных. Усилия царя Петра, мечтающего о России как крупной морской державе, сведены на нет.

Выводы

Применительно к образованию в сфере транспорта следует отойти от формальной оценки эффективности вуза. Государство должно способствовать отрасли, которая имеет высокий потенциал для развития экономики. Для этого следует использовать опыт МВД и МЧС, когда непрестижные ранее профессии вошли в разряд престижных благодаря достойному финансированию.

Специфика работы на транспорте имеет ряд особенностей, которыми нельзя пренебрегать. Формировать у будущих специалистов навыки работы в экстремальных условиях следует в процессе обучения.

Привыкание к профессии должно начинаться с первых дней обучения. Процесс адаптации позволит подготовить будущего специалиста к дальнейшей работе на транспорте. За время обучения молодые ребята, а ныне и девушки приобретают не только знания, но и опыт руководства, чувство ответственности, приобщаются к работе в коллективе.

В условиях настоящего времени было бы целесообразным придать транспортным вузам статус закрытых учебных заведений. Существование системы закрытых учебных заведений оправдано опытом – как самой России, так и других стран.

Кажется, российские работодатели недостаточно оценили свои преимущества, которые позволили бы убедить политиков и законодателей в том, что система подготовки специалистов для транспортной отрасли неотъемлема от высокоразвитой экономики. Именно работодатели способны и должны поддержать систему транспортного образования в нашей стране. Такая поддержка способна продвинуть не только экономику, но и способствовать, пожалуй, самой острой проблеме нашего общества – возрождению нравственности.

Библиографический список

1. Григорьев Н. Н. Будут кадры – будет флот/ Морской флот – 2015 – № 1 – С. 38–43.
2. Григорьев Н. Н. Как обустроить морское образование в России / Транспорт РФ – 2008 – № 1(14), – С. 68–72.
3. Григорьев Н. Н. Белые пятна морского образования. Транспорт РФ, 5(18) 2008, – С. 68–71.
4. Жерлачов А. В. Мои воспоминания. Морская школа, 14 – СПб: Центр развития личности, 2013 – 419 с.
5. Овчинников В. В. Сакура и дуб – М.: АСТ, Восток – Запад, 2008. – 448 с.
6. Селье Г. От мечты к открытию / Как стать ученым – М.: Прогресс, 1987. – 368 с.
7. Фурсенко А. А. «Мы учителей не обманываем», Еженедельник «Аргументы и Факты», № 50, 14.12.2011.

References

1. Grigorev N. N. *Morskoj flot - Maritime fleet*, 2015, no. 1, pp. 38-43.
2. Grigorev N. N. *Transport Rossijskoj Federacii - Transport of the Russian Federation*, 2008, no. 1(14), pp. 68-72.
3. Grigorev N. N. *Transport Rossijskoj Federacii - Transport of the Russian Federation*, 2008, no. 5(18), pp. 68-71.
4. Zherlachov A. V. *My Memories. The Maritime School, 14* [My Memories. The Maritime School, 14]. St. Petersburg, 2013. 419 p.
5. Ovchinnikov V. V. *Sakura i dub* [Sakura and Oak]. Moscow, 2008. 448 p.
6. Selye G. *Ot mechty k otkrytiju. Kak stat' uchenym* [From Dream to Discovery: On Being a Scientist]. Moscow, 1987. 368 p.
7. Fursenko A. A. "My uchitelej ne obmanyvaem" [We teachers do not lie]. *Ezhenedel'nik "Argumenty i Fakty" - The Weekly "Arguments and Facts"*, no. 50, 14/12/2011.

Сведения об авторе:

ГРИГОРЬЕВ Николай Николаевич, профессор кафедры «Технические средства навигации», к.т.н.; Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова»
E-mail: n.grigoriev-1948@mail.ru

Information about author:

Nikolay N. GRIGOREV, professor, Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping
E-mail: n.grigoriev-1948@mail.ru