



Как обучение подчинить задачам отрасли



Сергей БАРЫШНИКОВ
Sergey O. BARYSHNIKOV

Андрей СТЕПАНОВ
Andrey L. STEPANOV



Барышников Сергей Олегович — доктор технических наук, профессор, ректор Государственного университета морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова, Санкт-Петербург, Россия.

Степанов Андрей Львович — доктор технических наук, профессор ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова, Санкт-Петербург, Россия.

How to Subordinate Learning to the Tasks of the Industry

(текст статьи на англ. яз. —
English text of the article — p. 228)

Неоднозначный характер реформ высшего образования проявляет себя прежде всего в целеполагании учебного процесса, когда в своеобразном противостоянии оказываются образованность и профессионализм, универсальность (фундаментальность) знаний и прикладная подготовка студента к профессии. На примере транспортного образования авторы статьи показывают, чем нарушила Болонская модель традиционные формы обучения, как сочетаются по содержанию и затратам времени школьные и вузовские программы, какой отпечаток все это накладывает на специфику изучаемых дисциплин. При этом оценивается роль образовательных стандартов, международных и отраслевых требований, ставится вопрос о профессионально-общественной экспертизе качества образования с участием работодателей и в интересах транспортной отрасли.

Ключевые слова: транспорт, высшее образование, реформа, образованность, профессионализм, качество, экспертиза.

Опыт развития государств, ориентированных на цивилизованное развитие и конкурентоспособность, показывает главный и постоянный приоритет кадровой политики.

Профессионализм нации — показатель всех времен, и если раньше Россия гордилась мастерами, способными «блоху подковать», то сейчас это «ИТ-мальчики», выигрывающие мировые олимпиады. Но инновационные и эксплуатационные требования повседневности направлены на обеспечение устойчивой жизни, эффективной и без чрезвычайных ситуаций. Специалисты высокого качества должны удовлетворять этим требованиям и быть востребованными в международном обмене трудовыми ресурсами.

Интеграция российского высшего образования с системой подготовки кадров Западной Европы имеет свои исторические корни и традиции. На рис. 1 представлены традиции взаимообогащения систем образования.

На транспорте характерным примером преемственности является подготовка моряков-судоводителей и инженеров, работающих на всех флотах мира, однако со-

хранять эти традиции в условиях реформ высшего образования последнего десятилетия становится все труднее, и потому возникает необходимость разделения ответственности за образованность и профессионализм.

Кризис высшего образования в России стал последствием реформ образования, подчиненных подгонке его под уменьшающееся десятилетиями финансирование. Проблема достигла высшего общественно-политического накала и обсуждается на каналах ТВ, профессиональных «круглых столах».

Реформирование высшего образования привело к тому, что при подготовке кадров для транспорта, в том числе для портовой инфраструктуры, практически исчезли инженерная и отраслевая составляющие образования. Бакалавры до 2-го года обучения проходят фундаментальную подготовку, затем в зависимости от рабочего учебного плана вуза может быть два варианта дальнейшей образовательной траектории (рис. 2).

1-й вариант — 5-летний учебный план специалитета (предшествующий переходу на двухуровневое обучение «бакалавриат — магистратура») был сжат до 4-летнего обучения в бакалавриате. Присутствуют расчётно-графические работы (РГР), курсовое проектирование (КП) и дипломное проектирование (ДП). В магистратуру проводится непрофильный набор без ограничений направления первой ступени высшего образования бакалавриата (т.е.

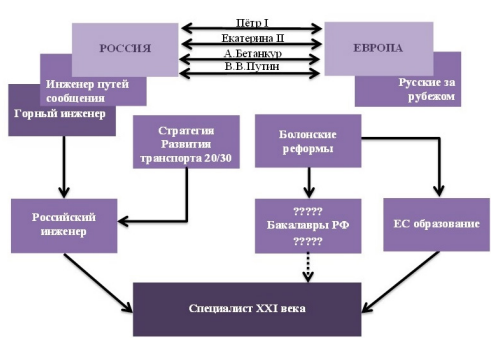


Рис. 1. Традиции взаимообогащения в образовании.

поступать в магистратуру могут любые бакалавры — филологи, юристы, управленцы, экономисты, философы и т.п.). Первый курс магистратуры становится адаптивным введением в специальность, дальнейшее обучение проводится на уровне профессиональных компетенций (ПК).

2-й вариант — в рабочих учебных планах механически отсечены дисциплины 5-го года обучения в специалитете и выведены на следующую ступень высшего образования — магистратуру в области менеджмента и логистики. Исключено дипломное проектирование, сокращены часы на инженерные и технические дисциплины, количество курсового проектирования, научно-исследовательской работы. На выходе первой ступени высшего образования выпускник обладает общими представлениями о специальности и операционной логистике (отдельно по функциональным областям). Отсутствует интегральная парадигма в освоении специальности.

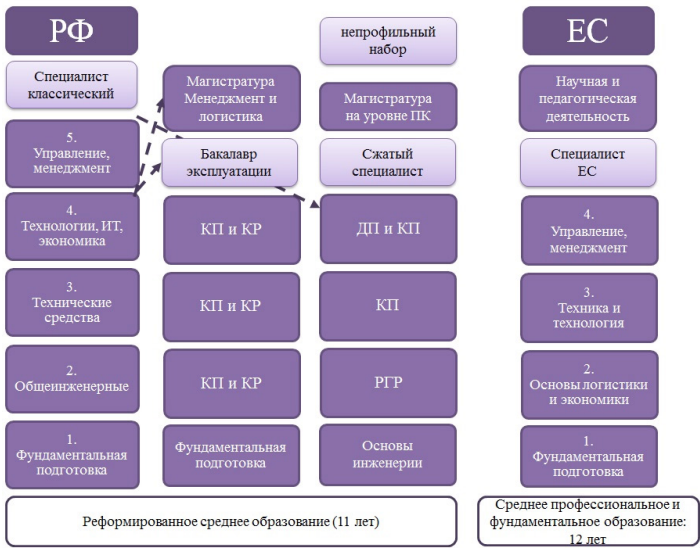
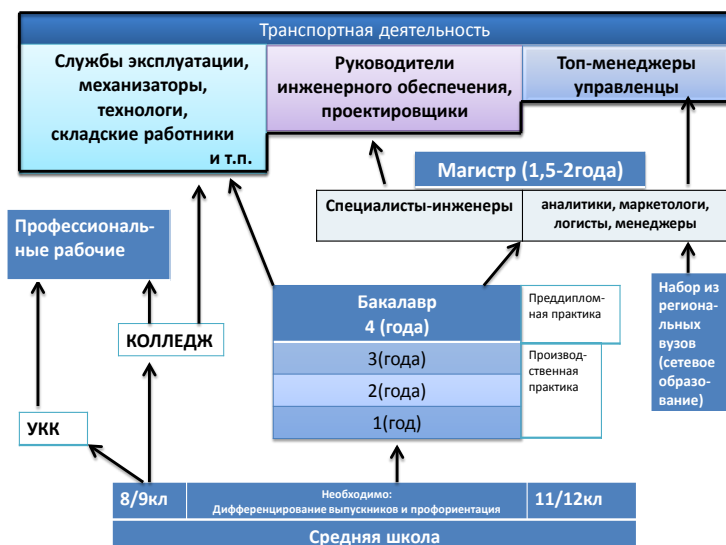


Рис. 2. Реформирование высшего образования.



Рис. 3. Кадры для транспорта.



Необходимо отметить и то, что среднее образование в ЕС продолжается 12 лет, и последний год обучения посвящен профессиональной и фундаментальной подготовке, приближенной к выбранной профессии в 11-м классе. То есть европейский бакалавр приобретает знания, умения и навыки пять лет — один год на ступени среднего образования и четыре года на ступени высшего образования. До 2011 года в Российской Федерации этому образованию, по сути, соответствовал специалист.

В результате (рис. 3) среднее управленческое звено остаётся без кадров, подготовленных системой высшего образования. Ибо бакалавры в предложенных условиях не соответствуют требованиям либо по причине отсутствия должной подготовки в области инженерии и практики, либо в менеджменте. И могут претендовать только на уровень служб эксплуатации, технологов, экономистов и т.п., которых готовит среднее профессиональное образование России (техникумы, колледжи).

Анализ изменений, произошедших после ликвидации специалитета в области подготовки кадров для транспортной деятельности, позволяет сделать следующие выводы:

1. Двухуровневая система высшего образования «бакалавр — магистр» не позволяет получить необходимые инженерно-экономические и управленческие компетенции для обеспечения кадровой потреб-

ности в сфере изменяющейся портовой инфраструктуры страны.

2. При обучении в магистратуре нет преемственности предыдущей ступени высшего образования и дальнейшего повышения квалификационных требования, так как при приёме не устанавливается ограничений на направление первой ступени высшего образования — бакалавриат.

3. Обучение в бакалавриате не даёт выпускникам высшего образования преимуществ в полученных компетенциях по сравнению с программами углублённой подготовки среднего профессионального образования.

Предложенная структура подготовки кадров (рис. 3) позволяет привести болонскую структуру — двухуровневую форму образования в соответствие с содержанием, необходимым для кадрового обеспечения экономики страны. Потребность в кадрах на этих уровнях деятельности различна и соответствует пропорции между бакалаврами и магистрами. Для достижения цели современного экономического развития РФ, в частности на транспорте, нам представляется важным двухуровневую систему образования подчинить структуре потребности в кадрах. В высшей школе усилить эксплуатационно-технологическую подготовку в бакалавриате, оставив основы управления, а магистратуру разделить на два профиля: инженерный и менеджерский, и самое главное, восстановить профессиональную подготовку рабочих и тех-

ников в сочетании с отраслевым образованием.

На примере транспортной отрасли мы предлагаем модель кадрового обеспечения для возрождения всех потребных сегодня направлений хозяйствования.

В соответствии с решением Совета по образованию Федерального агентства морфлота (протокол № 27) разработан концептуальный вариант «Профессионально-общественной экспертизы качества образования» с обоснованием её востребованности в современных условиях. Концептуальная часть работы выполнена в 2013 году. Согласование с работодателями программ экспертизы прошло позже, а затем все перешло в режим апробации.

В закон «Об образовании в Российской Федерации» внесены изменения, касающиеся профессионально-общественной экспертизы образовательных программ (принят Думой 20 мая 2016 г.) с целью признания качества и уровня подготовки выпускников работодателями и их объединениями. Президентом страны поставлена задача создания и освоения механизма такой экспертизы. Мы считаем, что это необходимо делать на отраслевом уровне, а не на уровне Минобрнауки. Эксперты должны иметь стаж работы не менее 10 лет, выпуск из вуза «с отличием», результативный послужной список и рекомендацию соответствующей ассоциации работодателей (см. приложение к Закону 2016, подписанное В.В. Путиным).

Затянувшиеся непопулярные в стране реформы образования разошлись с задачами правительства по подъему экономики. В этот период отраслевым вузам было особенно тяжело. Надо было сохранить содержание подготовки и качество выпускников в условиях «ломки» форм образования, недофинансирования, потери профессорско-преподавательского состава и смены поколений, обеспечить инновационное обновление образовательных программ.

Отдельная проблема — координация подготовки кадров в транспортных вузах

и обеспечение взаимодействия видов транспорта в этой сфере. Стандарт образования третьего поколения рассыпал ранее существующую общетранспортную подготовку. Даже в одной транспортной отрасли каждый вуз делает свои образовательные программы. Ранее они согласовывались в НМС-С в соответствующем УМО. Этот «разброд» особенно опасен при подготовке специалистов по организации перевозок и транспортной логистике. На уровне стандартов образования второго поколения действовал координационный совет по транспортному образованию и логистике. При усилении вертикали власти этот институт вышел «из моды», и мы потеряли координацию не только между отраслями транспорта, но и с зарубежными коллегами.

Транспортные вузы обязаны придерживаться государственных образовательных стандартов, но в профессиональной части должны руководствоваться международными и отраслевыми требованиями, формировать компетенции специалиста, обновляемые работодателями, ассоциациями профессионалов в соответствии с инновационными тенденциями.

Наша задача в сложившейся ситуации — защитить транспортное образование, сохранить традиции подготовки инженеров и их инновационного обновления, поставить на конкурентный уровень обучение менеджеров по организации перевозок и транспортной логистике, обеспечить возможность интермодального взаимодействия в международных логистических цепях поставок.

ЛИТЕРАТУРА

1. Лёвин Б. А. Подготовка кадров для транспортного комплекса России в условиях реформы высшей школы // Транспорт Российской Федерации. — 2007. — № 2. — С. 67–69.
2. Барышников С. О., Степанов А. Л. Профессионально-общественная экспертиза качества образования — необходимость современности // Международная научно-практическая конференция «Управление качеством в высшем образовании», 28 октября 2013 г.
3. Федеральный закон «О внесении изменений в статью 96 Федерального закона «Об образовании в Российской Федерации» от 02.06.2016 г. № 166-ФЗ.

Координаты авторов: **Барышников С. О.** – rector@gumrf.ru, **Степанов А. Л.** – stepanov-gma@mail.ru.

Статья поступила в редакцию 19.08.2016, принята к публикации 24.11.2016.

