

О нарастающем кризисе в среде педагогов нужно не говорить, а кричать

О проблемах профессионального транспортного образования мы беседуем с доктором технических наук, профессором Государственного университета морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова И. И. Костылевым, являвшимся в 1996–2007 гг. начальником, а в 2007–2013 гг. — президентом Государственной морской академии им. адмирала С. О. Макарова:



— Иван Иванович, сначала хотелось бы поговорить о «школьных» вопросах. Чем Вам сегодня нравится или не нравится российская система среднего образования? Как бы Вы охарактеризовали эволюцию абитуриента за постсоветский период?

— Бесконечные реформы системы образования, причем не только на школьном уровне, на мой взгляд, мало располагают к оптимизму, хотя реформаторы, как правило, прописывают на каждом этапе преобразований весьма радужные перспективы. Безусловно, центральным, основополагающим звеном в этих схемах должна быть школа. По собственному опыту могу сказать, что в настоящее время уровень школьных знаний у подавляющего количества выпускников оставляет желать лучшего. Как бы банально это ни звучало, но все-таки не следует забывать о том, что было раньше. Не вдаваясь в детали, можно сравнить школьные знания тогда и теперь. Сегодняшняя оценка «хорошо» сопоставима по уровню знаний с оценкой «удовлетворительно» пят-

надцатилетней давности. Иными словами, планка заметно снижена. Нельзя считать нормальным, когда проходной балл по математике составляет 27, а по русскому языку — 36. Как можно ожидать усвоения высшей математики, если студент с трудом вспоминает действия с простыми дробями?

Сегодня много говорят о статусе учителя, его заработной плате. Это правильно, особенно если бы уровень заработной платы учителя коррелировал с багажом знаний школьников. С высоты почти 50-летнего стажа педагогической деятельности могу отметить, что в целом у современных абитуриентов отмечается неплохой потенциал общего развития. Однако в результате излишней опеки родителей, увлечения репетиторством развивается синдром отложенного взросления.

Компьютеризация — продукт времени, и она должна сопровождать эволюционные процессы в системе образования. Однако эта составляющая не свободна и от недостатков. Очень плохо, когда учащиеся не умеют и, как следствие, не хотят работать с книгой. Использование интернет-ресурсов следует регулировать, и это надо объяснять, этому надо учить.

— А нет ли все-таки, как это часто бывало в истории, у сегодняшнего старшего поколения некоей идеализации себя в молодости в плане школьной образовательной подготовки, не говоря уже о нравственном воспитании?

— Конечно, мы, люди старшего поколения, неизбежно сравниваем, что было в образовании раньше и что есть сейчас. Но я бы сказал, что здесь нет однозначных выводов: это абсолютно хорошо, а это безусловно плохо. За-

коны развития общества, повышение жизненного уровня, сокращение числа неполных семей, материальная обеспеченность большинства молодых людей сопровождаются переоценкой основных человеческих качеств. Следует отметить, что увеличивается разрыв между понятиями «наше» и «мое». При этом еще раз подчеркнем, что общее развитие молодежи указывает на обнадеживающую перспективу, но требует выстраивания понятной и доступной в реализации идеологии. Для прежних поколений слово «коллектив» ассоциировалось с общими делами и общей ответственностью. Сегодня у молодых людей проявляется обостренное чувство личных приоритетов. Не случайно у В. С. Высоцкого появились слова «если друг оказался вдруг...». В последнее время ведется много разговоров о воспитании молодежи, появились специальные государственные программы. Надо надеяться на победу здравого смысла, когда «архитекторы» от образования поймут, что словесная шелуха и реальные дела — разные вещи.

Путей для воспитания великое множество: от детского сада до серьезных государственных уровней. В вузах все в большей степени организуются общекультурные мероприятия. В ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова, например, активно работает Управление по воспитательной и внеучебной деятельности. Курсанты и студенты участвуют во многих мероприятиях внутри университета, в городских, отраслевых и государственных торжественных событиях. Это способствует тому, что бренд «макаровец» по-прежнему пронизан духом дружбы и взаимовыручки. Пока еще нет уверенности в торжестве крылатой фразы «один за всех и все за одного», но надо верить в лучшее. Университет объединил три



вуза, и работы по созданию единого кол-лектива хватит не на один год.

— Правильно ли было, по Вашему мнению, заимствовать многие принципы обучения из мировой практики? Насколько корректно это было сделано?

— Если сравнивать системы образования однопрофильных вузов за рубежом и в России, то тут, конечно, есть что позаимствовать друг у друга. Мне повезло: удалось познакомиться с постановкой морского образования в учебных заведениях нескольких стран, но наиболее детально — в течение трех недель — в Морской академии штата Мэн (США). Была возможность посетить и школьные занятия. На занятиях по информатике в одной из школ г. Бенгор обратил внимание, что преподаватель кладет на парту каждому учащемуся текстом вниз выполненную накануне контрольную работу. При разборе ошибок, типичных для всего класса, не называется ни одна фамилия. Начало и конец урока строго по звонку, опоздавших нет. На первый взгляд, это мелочи, но формирование личности как раз из них и состоит. Вызывают уважение ритуалы, связанные с использованием государственной символики: гимна и флага страны. Например, на одном из торжественных мероприятий самым ценным подарком для курсантов был аккуратно сложенный и красиво упакованный государственный флаг США.

Конечно, полезно было ознакомиться с организацией и повседневной жизнью морского учебного заведения. Впечатляют комплексный подход, многоплановость решения проблем обучения и воспитания. Вся система четко и эффективно работает, и каждый орган (структурное звено), имея в виду общую цель, решает свой круг задач или ряд общих задач на том или ином уровне. Нам тоже есть чем поделиться из опыта

подготовки морских специалистов. Наш учебный план предусматривает более фундаментальную подготовку, материальная база отличается значительным объемом реального оборудования.

Но что же на деле нам предложили позаимствовать? Навязали разделение по уровням и срокам обучения — бакалавриат, магистратуру; к нашей счастью, удалось сохранить специалитет. Можно сказать только одно: Д. А. Медведев, будучи президентом страны, в одном из выступлений сказал о не оправдавшем надежды внедрении бакалавриата и переходе на Болонскую систему. О том, что бакалавр флоту не нужен, говорили практически все наши потенциальные потребители кадров. Очередным шагом в ту же сторону стало введение двух видов бакалавриата: академического и прикладного. Ориентированные на практику планы и программы, конечно, нужны, но с учетом современного уровня развития флота и береговой инфраструктуры.

— Считаете ли Вы необходимым отменить систему ЕГЭ и вернуться к прежним методам и стандартам школьного и высшего образования?

— Нашему университету хотелось бы иметь мотивированного и хорошо подготовленного абитуриента. Эта задача хотя бы частично выполнялась при проведении вступительных испытаний непосредственно в вузе. Понятно, что качество подготовки абитуриентов при этом не могло измениться, но элементарное собеседование давало возможность помочь поступающему лучше понять перспективу выбранной профессии, определить направление обучения.

Внедренный единый государственный экзамен многократно обсуждался, приводились аргументы «за» и «против». Безусловно, здесь имеется и положительная составляющая. В нашей стране насчитывается 40 тысяч школ,

больше половины из них — сельские. К сожалению, далеко не все родители имеют возможность отправить ребенка в город для сдачи вступительных испытаний, а иногда это и небезопасно. С помощью ЕГЭ выпускники школ удаленных районов получают возможность участвовать в конкурсе на поступление в тот или иной вуз. В настоящее время даже в ведущих вузах страны учатся до 60 % иногородних студентов, о чем сказал президент В. В. Путин на встрече в «Сириусе» 21 июля в г. Сочи. Теперь отменить единый госэкзамен, видимо, нет смысла, но его организацию и содержание заданий надо совершенствовать, избегая игры в «Угадайку». Конечно, было бы неплохо ввести какой-то профильный тест для транспортных вузов. Выпускники учебных заведений нашей отрасли связаны с перевозкой пассажиров, грузов различной степени сложности и подчас опасности. Не претендуя на дополнительный экзамен, можно предложить профессионально-психологический критерий. Подобное в отраслевой практике уже было.

— Вы упомянули о разделении на бакалавриат и магистратуру. Не нужно ли в этой части вернуть в систему принципы, существовавшие в советское время?

— Народная мудрость гласит: если оказался в воде, надо плыть. Так и у нас с бакалавриатом и магистратурой. Да, по большому счету, это было нам не нужно. Начальное, среднее и высшее образование, система повышения квалификации успешно решали задачи подготовки и переподготовки специалистов нужного уровня в конкретном направлении. Проблемы трудоустройства бакалавров подталкивают выпускников поступать в магистратуру, которая выполняет функцию социального лифта. Здесь трудно однозначно сказать, что хорошо и что плохо. Для береговых специаль-



ФОТО: СЕРГЕЙ ТЮРИН

ностей магистратура дает возможность сконцентрироваться на подготовке в выбранном секторе профессии. Этому способствуют и разрабатываемые в отрасли профессиональные стандарты. Если сравнить с бывшей раньше в пост-вузовской ступени аспирантурой, то, по всей вероятности, научный уровень магистратуры значительно ниже. Но что сделано, то сделано, а плюсы и минусы проявятся в ближайшей перспективе. Мне не хотелось бы выступать в роли какого-то злого пророка. Будем стремиться к лучшему. Надо ли возвращать советскую систему? Ответ один — не надо, но следовало бы развиваться поступательно, на основе имеющегося огромного опыта и традиций, а не в угоду кому-либо или чему-либо.

— Считаете ли Вы, что подготовка в транспортных вузах имеет ярко выраженную специфику? Что из этого следует?

— Система высшего образования в своей основе стандартизирована, и все вузы обязаны выполнять национальные стандарты. Блоки общинженерных и гуманитарных дисциплин близки по набору, особенно для технических вузов, хотя есть и некоторые особенности, присущие конкретному учебному заведению с позиций профильной подготовки. Специфика транспортных вузов преимущественно отражается в блоке профессиональных дисциплин и в программах практической подготовки. Одно из первых требований к нашим выпускникам, кроме, разумеется, хороших профессиональных знаний, — высокое чувство ответственности. В море на борту судна не попросишь кого-то подменить тебя «на денек». Все должны качественно и с усердием выполнять в полном объеме свои обязанности. Соблю-

дение дисциплины и субординации — непреложное правило, обязательное для выполнения.

С позиций подготовки транспортных вузы также имеют свою отличительную сторону. Теснейшие связи теории и практики обеспечиваются использованием современной материальной базы, которая включает в себя как отдельные механизмы и устройства, так и тренажерные комплексы, необходимые для отработки практических навыков с целью обеспечения безопасности мореплавания. Этого требует от нас и Международная конвенция по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты. Кроме того, наши курсанты за время учебы должны набрать плавцenz на судах не менее 12 месяцев, чтобы после окончания обучения занять командную должность в составе экипажа. В других вузах планами не предусмотрена столь продолжительная практика.

Резюмируя, нужно заключить, что транспортные учебные заведения выпускают грамотных, дисциплинированных, патриотически настроенных специалистов. Воспитать такого выпускника можно только при соответствующем качестве преподавательского состава, при интеграции в необходимой степени учебной и воспитательной работы с приложением разумной дисциплинарной практики.

— Каковы сегодня основные проблемы в «Макаровке»? Видятся ли Вам эффективные способы их решения?

— Транспортная стратегия РФ на период до 2030 г. предусматривает в ходе реализации ее положений первостепенное значение транспортной политики с развитием транспортного комплекса.

Понятно, что без кадрового обеспечения здесь ничего не решить. При этом надо учитывать не только потребность кадров в обслуживании непосредственно транспортных средств, но и научное сопровождение. Наш университет имеет широкий спектр специальностей, покрывающий практически все востребованные направления отраслевой индустрии водного транспорта. Конечно, как и в любом другом учебном заведении, наша деятельность не свободна от недостатков, и есть задачи, требующие решения.

В июне 2017 г. состоялось заседание коллегии Росморречфлота совместно с Общественным советом при агентстве. Среди наиболее важных вопросов были озвучены и достижения в области формирования кадрового потенциала на водном транспорте. На фоне общей позитивной оценки отмечалась и необходимость создания условий для улучшения практической подготовки выпускников. Проблема состоит в недостаточном количестве практикантских мест на транспортных судах. Имеющиеся в управлении ФГУП «Росморпорт» парусники «Мир», «Надежда» и «Херсонес» не могут полностью обеспечить потребности учебных заведений, подведомственных Росморречфлоту. Кроме того, следует иметь в виду, что по своему назначению и составу оборудования парусники не в полной мере соответствуют требованиям подготовки в части производственных процессов и технологий, специфичных для транспортных судов.

Если вспомнить доброе прошлое, то опыт эксплуатации учебно-производственных судов типа «Профессор Щеголев» был весьма полезным. Сейчас, после темной полосы 1990-х годов, появилась надежда на строительство новых учебных парусных судов. Предварительные проработки такого проекта выполнены с участием представителей ГУМРФ.

Говоря о плавательской практике, следует с сожалением констатировать, что в годовых бюджетах компаний-судовладельцев нет необходимого объема финансирования для содержания практикантов на борту судов. Это особенно болезненно для курсантов второго курса. Участие потенциальных работодателей в процессе подготовки специалистов предусматривается как отечественными стандартами (сетевой формой обучения), так и международ-

ными нормативами (ПДНВ). Например, только наш факультет судовой энергетики контактирует с 30 компаниями, а в некоторые годы их насчитывалось и больше. Однако ситуация в целом остается нестабильной, часто принимаются всего два — пять практикантов. Выход видится, прежде всего, в тесном взаимодействии с бизнесом при организации практической подготовки и строительстве учебно-производственного флота.

В контексте решения проблем следует еще раз подчеркнуть неотложную задачу по формированию преподавательского состава. Вопрос не столько о замещении вакансий, сколько о воссоздании профессиональных коллективов педагогов-воспитателей с расчетом на перспективу.

— Оправдывают ли себя, по Вашему мнению, проведенные в транспортных вузах в последние годы слияния, например Морской академии им. Макарова с Университетом водных коммуникаций и Московской Академией водного транспорта?

— Впервые вопрос о целесообразности объединения системы подготовки плавсостава в Государственной морской академии и Ленинградском институте водного транспорта (ЛИВТ) мне пришлось услышать в 1990-е годы на заседании ученого совета ЛИВТ во время отчета ректора (в то время А. С. Бутова). Присутствовавший при этом заместитель министра транспорта, в ведении которого были кадровые вопросы, переадресовал его мне, работавшему в тот период начальником «Макаровки». Логика в предлагаемом решении, конечно, была, но выпускники того и другого вуза были тогда востребованы в полном объеме и вопрос остался без обсуждения. С изменением формы собственности предприятий начались процессы сокращения экипажей и уменьшения количества судов. Ведь раньше только в Балтийском морском пароходстве было около 200 судов, плюс Мурманское, Северное, Северо-Западное пароходства, а также прибалтийские компании и т. д.

Востребованность как моряков, так и речников сократилась, и резон объединения учебных заведений стал более очевидным. Финансовые проблемы 1990-х годов усугубляли проблему содержания вузов. Производственная деятельность речных судов стала смещаться в сторону морских перевозок. В 2011 г., в период проведения фестиваля

«Морфест», у меня была возможность побеседовать с министром транспорта И. Е. Левитиным и предложить ему объединить систему подготовки экипажей морских, речных и рыбопромысловых судов. Ответ был следующий: это возможно в перспективе, а пока надо закончить объединение администраций морских и рыбных портов. Таким образом, процесс объединения однопрофильных вузов одного региона, как показывает практика, — это веление времени и обстоятельство.

— В последнее время много говорилось о создании системы общего транспортного образования взамен отраслевого по видам транспорта. Как Вы относитесь к этой идее?

— С учетом развития мультимодальных перевозок и логистических цепочек, ориентированных на различные виды транспорта, возникает потребность в специалистах общетранспортного профиля. Организационно создавать некую общую систему такого образования смысла нет, и этого не будет. А вот общетранспортный университет, т. е. Российский университет транспорта, как известно, уже создан на базе Московского университета железнодорожного транспорта (МИИТ) с подчинением непосредственно Минтрансу. Предполагается, что новый вуз станет мозговой структурой всего транспортного образования. На этом, видимо, реформы отраслевой транспортной системы образования и закончатся, по крайней мере в ближайшей перспективе.

— В каком направлении будет, по Вашему мнению, эволюционировать далее транспортное образование в России?

— Когда-то в СМИ была рубрика «Если бы я был директором». Так вот что, на мой взгляд, нужно далее сделать. основополагающий вопрос — это кадровый потенциал. Здесь я имею в виду прежде всего не выпускников учебных заведений, а профессорско-преподавательский состав. Я не устаю повторять, что моряка должен учить моряк. Конечно, это лозунг несколько обобщенный, но профессионального специалиста может подготовить только человек с соответствующим профильным образованием, а в идеальном варианте и со стажем работы в данной области. Необходимо восстановить научную работу в вузах в объеме, гарантирующем под-

готовку кадров высшей квалификации. Преобладающие сегодня НИОКРы по разработке нормативно-правовых материалов можно отнести к науке с большой натяжкой. Научные школы в настоящее время более чем скромные, так как среднего возрастного звена в профессорско-преподавательском составе практически нет, а бизнес не проявляет должного интереса к науке.

Эти проблемы могут быть решены только совместными усилиями вузов и предприятий-работодателей. Механизмы такого партнерства в основе сущестствуют, а для отрасли их следует дорабатывать с прицелом на длительную перспективу. Государственное финансирование в перспективе нас, видимо, не обрадует, и ориентироваться нужно на внебюджетные доходы, спонсоров и поддержку выпускников. Только так можно совершенствовать материальную базу и поддерживать качественный состав преподавателей. Два последних фактора — основные критерии оценки эффективности вуза, которую должны проводить независимые эксперты. И важно не подсчитывать среднюю заработную плату, как это делает Минобр, а дифференцировать этот показатель по должностным категориям. Известно, что среднюю цифру могут поднять один-два процента от работающих в компании (вузе) и она не отражает степени обеспеченности основной массы сотрудников.

Преподавателю-пенсионеру выбирать не приходится: что платят, тем и живет, но молодежь это не устраивает. Средний возраст на технических направлениях — далеко за 60. При этом призывы зарабатывать на заказах бизнеса хорошо звучат, и они реализуемы, но во главу угла должен быть постоавлен учебно-воспитательный процесс.

Многое нужно сделать, чтобы вернуть былую славу российскому морскому образованию, о чем немало написано, сказано на различных уровнях, и повторять не стоит. Но о нарастающем кризисе в среде педагогов следует не говорить, а кричать во весь голос. Тогда, может быть, и услышат те, от кого это зависит. В противном случае вернется в обиход словосочетание «субстандартное судно» с измененным смыслом: не плохое судно по техническому состоянию, а судно с «субстандартным» экипажем. В нынешней ситуации надо стремиться к лучшему и делать все, что от нас зависит.

Беседовал Андрей Гурьев