

Эффект слияния и поглощения

Национальный университет транспорта будет работать на кадровое и научное обеспечение всей отрасли

Борис Лёвин, президент Ассоциации высших учебных заведений транспорта, ректор МИИТа

На базе Московского государственного университета путей сообщения Императора Николая II создаётся Национальный (Российский) университет транспорта. Учредителем нового образовательного учреждения станет Минтранс. Не исключено, что реорганизация ждёт и региональные отраслевые вузы.

- Борис Алексеевич, для чего создаётся Национальный университет транспорта?

- В соответствии с задачами Транспортной стратегии России очень важно обеспечить реальное взаимодействие различных видов транспорта. Логистика, техническое и технологическое сопряжение имеют сегодня большое значение. То же и с вопросами экологии, экономики, правового обеспечения – их решение должно стать общим для всей транспортной отрасли. Исходя из этого необходимы специалисты, способные решать общетранспортные задачи и проблемы. Так что создание объединённого транспортного вуза логично и актуально.

- Объединение транспортных вузов - это следование тренду укрупнения образовательных организаций, заданному Минобрнауки?

- Идея создания национального транспортного вуза родилась более десяти лет назад, когда упоминаемый тренд ещё не существовал. Однако к решительному шагу нас подтолкнула именно реформа, проводимая сейчас Минобрнауки. Образовательная политика государства сегодня направлена на создание крупных университетов, поэтому в данном случае мы в общем тренде.

Но главное, что путём объединения вузов различных видов транспорта получим системную структуру, которая будет работать на

кадровое и научное обеспечение единого транспортного комплекса. Под эту задачу планируется выстраивать образовательный процесс. Он будет решать двуединую задачу: подготовку специалистов общетранспортного профиля с гарантией кадрового обеспечения потребностей различных видов транспорта.

- С чем связано то, что Национальный университет транспорта будет образован именно на базе МИИТа?

- Изначально Императорское Московское инженерное училище ведомства путей сообщения (позже – МИИТ) создавалось как комплексный транспортный вуз. В его составе помимо железнодорожного были различные профильные факультеты. В 30-40-е годы прошлого века, когда возобладала идея дезинтеграции транспортного образования, на базе этих факультетов было создано шесть вузов транспортного профиля, в том числе МАДИ и Ленинградский институт инженеров водного транспорта.

Так что сегодня мы возвращаемся к первоначальной идее общетранспортного вуза, и базой для него избран ведущий транспортный университет России. К нему планируется присоединить столичные вузы транспорта (МАДИ, МГАВТ, МГТУГА) и, возможно, научные организации Минтранса России.

Символично, что процесс создания Национального университета транспорта на базе МИИТа стартовал в год 120-летия вуза. В соответствии с сегодняшними планами Минтранса этот статус университет может получить уже в этом году.

- Каковы будут структура и система управления вуза?

- Планируется, что в составе Национального университета транспорта будут водная, автомобильная, авиационная и железнодорожные академии, а также институты. Специфические подразделения вузов, которые готовят работников для конкретных отраслей (например, Институт транспортной техники и систем управления и Институт пути, строительства и сооружений МИИТа – для ОАО «РЖД»), будут функционировать в прежнем алгоритме с ориентацией на отраслевых работодателей.

Те же подразделения вузов, которые готовят для транспорта специалистов сходного профиля (юристов, экономистов, экологов и

пр.), будут объединены, и специфика их деятельности будет связана с транспортом в целом. Стоит отметить, что Национальный университет транспорта должен стать головным для региональных транспортных вузов.

Наконец, надо признать, что факт отсутствия Национального университета для транспорта явно противоречит той роли, которую он играет для экономики и международного престижа. Надеемся, что это несоответствие скоро исчезнет.

- Каким образом создание НУТ-МИИТ может повлиять на эффективность и престиж транспортного образования?

- Престиж транспортного образования вот уже более двух веков на самом высоком уровне. Надеюсь, что Национальный университет транспорта приумножит эти традиции.

А вот интеграция научно-педагогического потенциала отрасли в крупный научно-образовательный комплекс явится гарантией, что объединённое учебное заведение станет системным интегратором в области транспортного образования и науки, ведущим методическим и методологическим центром, разрабатывающим самые современные программы обучения для отраслевых учебных заведений высшего и среднего профессионального образования.

Национальный статус вуза предусматривает его государственную поддержку. Будем надеяться, что для ведущих учёных страны появится мотивация преподавания в НУТ-МИИТ. Разумеется, будем продолжать готовить собственные высококвалифицированные научно-педагогические кадры.

- Как укрупнение может сказаться на преподавателях и студентах?

- Первостепенная задача – ни в коем случае не ущемить интересы работников и студентов присоединяемых к МИИТу вузов. В этом отношении у нас есть положительный опыт, когда в состав университета безболезненно вошли Российская академия путей сообщения и Российский государственный открытый технический университет путей сообщения – ныне Российская открытая академия транспорта.

В соответствии с параметрами определённой нам федеральной «дорожной карты» за последние пять лет мы сократили более тысячи сотрудников. Но этого никто не почувствовал, поскольку оптимизация штата вуза происходила в основном за счёт административного аппарата, работников, ушедших на пенсию, объединения функций и т.д. Профессорско-преподавательский состав объединённого вуза превысит 4 тыс. человек, и наша общая задача – соблюсти интересы каждого из них.

- Идея такова, что выпускники НУТа должны быть специалистами широкого профиля. Не скажется ли это на уровне их подготовки для работы в конкретной отрасли?

- МИИТ уже реализует практически все общетранспортные направления подготовки: логистика, безопасность на транспорте, экология и экономика транспорта, транспортное право и т.д. Схожа и подготовка специалистов в области машиностроения для различных транспортных отраслей.

То же самое относится и к сфере транспортного строительства. В железнодорожных вузах готовят специалистов в области строительства железных и автомобильных дорог и мостов, транспортных тоннелей, гражданских сооружений. Фактически уже сейчас МИИТ, как и МАДИ, работает на кадровое обеспечение транспортно-строительного комплекса. В Национальном университете транспорта профиль таких смежных кадров станет ещё более широким.

- Не все автодорожники и авиаторы в восторге от идеи единого научно-образовательного транспортного комплекса, ссылаясь на то, что это погубит их высшую школу. Нет ли таких опасений в отношении железнодорожного образования?

- Против объединения в основном выступают не сотрудники и студенты этих вузов, а их выпускники, уже работающие на производстве. Естественно, они высоко оценивают роль своих учебных заведений и опасаются, что после слияния нарушатся или сократятся объёмы подготовки работников для профильных отраслей. Но такой проблемы не возникнет. Ни ОАО «РЖД», ни любая другая транспортная компания не останется без качественных кадров.

- Создание НУТа - исключительно столичная история? Или подобная реорганизация ждёт и региональные вузы?

- Есть вероятность, что все транспортные вузы рано или поздно будут иметь одного учредителя. Это позволит избавиться от филиальной сети, к которой у Минобрнауки имеется ряд претензий. К примеру, если Нижегородский филиал МИИТа интегрировать в состав Волжского государственного университета водного транспорта, то получим многопрофильный транспортный вуз в Нижнем Новгороде. Но надо понимать, что такая схема годится не для всех. В Санкт-Петербурге есть недавно объединённый университет морского и речного флота, а также сильный вуз гражданской авиации. Поэтому вопрос слияния их с ПГУПСом вряд ли актуален.

- Каким образом будет строиться взаимодействие Национального университета транспорта и ОАО «РЖД»?

- В компании понимают, что объединение транспортных вузов - велевание времени. Подготовка специалистов-железнодорожников будет одним из главных приоритетов НУТ-МИИТ, а взаимодействие с ОАО «РЖД» станет ещё более тесным.

Совместно с руководством холдинга мы решаем, что делать с обширной филиальной сетью МИИТа, ведь по требованию Минобрнауки у Национального университета не должно быть филиалов. Начался процесс передачи филиалов МИИТа другим вузам Росжелдора. Учреждения, которые реализуют программное обеспечение, в основном будут отданы ПГУПСу, РГУПСу и СамГУПСу. Что касается филиалов ВПО, есть предложение передать их учебные здания железным дорогам по территориальному принципу. После этого они на безвозмездной основе предоставят нам эти площади, чтобы, как и прежде, работники ОАО «РЖД» смогли обучаться на местах, не приезжая в Москву. Надеемся, что с этим согласится президент компании.

- Когда можно ожидать открытия Национального университета транспорта?

- Сначала передача филиалов. Следующий шаг - переход университета в ведение Минтранса. Вполне вероятно, Национальный университет транспорта появится в конце этого года. Наши абитуриенты должны знать, что, поступая в вуз в этом году, они

получат диплом об окончании Национального университета транспорта Императора Николая II (МИИТ).