

ИНТЕРВЬЮ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА РФ МАКСИМА СОКОЛОВА ГАЗЕТЕ «КОММЕРСАНТЪ», 25 АВГУСТА 2016 ГОДА

25 Августа 2016

«Получим основания еще плотнее говорить с Министерством образования на тему распределения финансирования».

Министерство транспорта планирует до конца 2016 года создать Российский транспортный университет: новый вуз будет создан на базе Московского госуниверситета путей сообщения (МИИТ) и передан в ведение Минтранса. Предполагается, что к МИИТу будут присоединены другие столичные транспортные вузы (МАДИ, МГАВТ, МГТУГА). Как сообщал «Ъ» (17 марта 2016 года), планы Минтранса вызвали резкую критику со стороны представителей учебных заведений гражданской авиации, крупнейших авиакомпаний и аэропортов России: в отрасли не видят оснований для реорганизации и предупреждают, что перемены обернутся падением качества подготовки специалистов. О том, как Минтранс готовится к реформе транспортного образования, корреспонденту «Ъ» Анне Макеевой рассказал Министр транспорта РФ Максим Соколов.

– Как вы прокомментируете опасения ректоров авиационных вузов, полагающих, что в результате реорганизации их дипломы перестанут соответствовать международным конвенциям?

– Это консерватизм и популизм. Отправной точкой и основной идеей, которой мы придерживались при принятии решения об образовании объединенного транспортного университета, было то, что конвенционные специальности как у моряков, так и у авиаторов выводятся из-под этого решения. (Сейчас дипломы российских авиационных вузов признаются во всех странах–членах Международной организации гражданской авиации (ИКАО).– «Ъ»). Я с пониманием отношусь к тому, что в профессорской среде есть определенный негатив в отношении объединения. Но в целом в отрасли нас поддерживают: решение обсуждалось на наших форумах, на коллегии. Мы это делаем для того, чтобы получить новое качество подготовки специалистов в разных областях всего транспортного дела.

– Как реорганизация отразится на студентах вузов, которые будут объединены?

– Никак. Они как учились по своим профессиям, так и продолжат. Все направления подготовки и факультеты будут сохранены.

– Почему объединение будет происходить именно на базе МИИТа?

– Российский транспортный университет надо было создавать в столице. МИИТ – один из самых крупных вузов, причем не только транспортных. МИИТ создавался как транспортный университет, уже потом из него вышел МАДИ и ряд других отраслевых вузов. В 1930-е годы, когда начались процессы индустриализации, от университетов отделились морское образование, речное, авиационное. Это было требование времени. То образование, которое существует сегодня – причем это относится не только к транспортному образованию, – уже изжило себя, это прошлый век. Все понимают, что нам необходимо новое качество. А для этого нужны концентрация и централизация.

– Где можно будет получить конвенционные специальности, выведенные из-под решения об объединении?

– В Москве конвенционные специальности пилотов никогда не готовились. Москвичи и жители Московской области, которые хотят получить эту специальность, с удовольствием едут в Петербург или в Ульяновск, где учат на пилотов. То же самое касается и моряков. Они готовятся в других вузах, например, в Санкт-Петербурге или Нижнем Новгороде. Пока мы не определились, какой путь выбрать. Можно открыть в Москве филиал, например, питерского Госуниверситета морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова. А можно полностью закрепить функцию подготовки

таких кадров за этим вузом. Потому что, конечно, «Москва – порт пяти морей», но все-таки основное распределение капитаны получают не на канал имени Москвы.

– Какие образовательные стандарты будут применяться в новом вузе?

– Список профессий, которые будут в объединенном вузе, пересматриваться не будет: все специальности, которые есть в вузах до реорганизации, будут сохранены после объединения. С другой стороны, чтобы развиваться, возможно, будут прорабатываться новые направления подготовки. Вне рамок решения о создании нового вуза мы уже разработали стандарт для инженеров-экономистов и специалистов по транспортному праву.

– Представители транспортных вузов неоднократно заявляли о попытках Минобрнауки сократить количество бюджетных мест на экономических и юридических направлениях в транспортных вузах, называя их непрофильными, с чем были категорически не согласны.

– У нас была очень длительная дискуссия с Минобрнауки на разных площадках: и в наших ведомствах, и в Госдуме, и в Совете федерации. Очень приятно, что коллеги нас услышали, в том числе министр Дмитрий Ливанов. Они согласились, что необходимо создавать стандарты по транспортному праву и по экономике и сохранить эти направления подготовки в отраслевых вузах.

– 18 августа Дмитрий Ливанов был отправлен в отставку, пост главы Минобрнауки заняла Ольга Васильева. Как вы считаете, договоренности могут быть пересмотрены?

– Я все-таки рассчитываю на преемственность, тем более что позиция Минтранса со сменой министра образования никак не связана.

– Сейчас учредителями транспортных вузов выступают федеральные агентства – Росавиация, Росжелдор, Росморречфлот. Они же являются участниками госпрограммы «Развитие образования» на 2013-2020 годы (общий объем бюджетного финансирования более 4 трлн руб.). Если Минтранс станет учредителем нового вуза, он станет и участником этой программы?

– Да. И мы получим основания еще плотнее говорить с Министерством образования на тему распределения финансирования между образовательными учреждениями.

– В феврале 2016 года коллегия Минтранса поддержала разработку концепции развития транспортного образования до 2030 года. На какой стадии находится ее разработка?

– У отраслей были очень жесткие позиции по этому поводу, поэтому Минтранс принял решение, что каждая отрасль должна к 1 сентября 2016 года представить свое видение концепции. На основе этих предложений будут формироваться разделы и главы этой стратегии, которые затем будут представлены на общественное и экспертное обсуждение, а уже потом стратегия будет представлена на утверждение Минтрансу. Принципиально, что мы не тратим на нее никакие государственные деньги. У каждого вида транспорта, исходя из задач транспортной стратегии, есть свои ориентиры, которым мы должны соответствовать. И в транспортной стратегии есть кадровый раздел, в котором есть тема обеспечения кадрами: сколько кого нужно, по каким специальностям. В целом вся эта система как раз и должна замкнуться на создаваемом университете транспорта.

– Во время обсуждения проблем отраслевого образования в Совете федерации в начале 2016 года представители компаний и госкорпораций жаловались, что действующие нормы ограничивают возможность их участия в развитии отраслевых вузов. Так ли это?

– Ограничений нет, но есть определенные неудобства. Например, РЖД не является учредителем наших транспортных вузов, а значит, любая материальная помощь, которую они оказывают, в том числе передавая подвижной состав для испытаний или практики студентов, подпадает под налогообложение. Решения должны принимать финансовые ведомства, но мы, конечно, поддерживаем идею дать компаниям возможность в большем объеме оказывать материальную помощь транспортным вузам.

– Когда могут появиться учредительные документы нового вуза?

– Мы находимся в высокой степени готовности к передаче этого вопроса на решение правительства. До конца года это возможно, но последнее слово за Правительством.