

КОМУ ВЫГОДНО «ПОХОРОНИТЬ» МАДИ

ИЛИ О ТОМ, КАК ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЕ ЧИНОВНИКИ ПО-СВОЕМУ ИНТЕРПРЕТИРУЮТ ПОРУЧЕНИЯ ПРЕЗИДЕНТА РОССИИ

28 января 2016 года в зале Коллегии Федерального агентства морского и речного флота Минтранса РФ на Петровке состоялся внеочередной съезд Союза транспортников, автомобилистов и автодорожников. С единственным вопросом повестки дня: «О решении Минобрнауки России провести объединение университетов МАДИ и МАМИ». Внеплановое мероприятие прошло под председательством Президента Союза транспортников России (СТР), первого заместителя председателя Комитета Государственной Думы РФ по транспорту Виталия Ефимова.



В работе съезда приняли участие заместитель начальника Управления Президента РФ по образованию и науке Геннадий Шепелев, председатель Комитета Госдумы РФ по транспорту Евгений Москвичев, статс-секретарь, заместитель Министра транспорта РФ Сергей Аристов, президент НО «Ассоциация высших учебных заведений транспорта», ректор Московского государственного университета путей сообщения Борис Левин, заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Игорь Астахов, председатель Общественного совета Министерства транспорта Российской Федерации Михаил Блинкин, президент Объединения «АСПОР» Александр Малов, председатель Общероссийского профсоюза РОСПРОФТРАНСДОР Владимир Ломакин, представители МАДИ, транспортных вузов, предприятий дорожно-транспортного комплекса.

В чем камень преткновения?

У этого съезда богатая предыстория. Решение о его созыве было обусловлено крайней обеспокоенностью руководителей транспортных предприятий, всего профессионального сообщества отрасли, мягко говоря, «переиначиванием» решений высшего руководства страны.

Но, давайте, обо всем по порядку. 8 июня 2011 года играет определяющую роль в этой истории. Именно в этот день, тогда еще Председатель правительства РФ Владимир Путин подписал протокол, в 9-м пункте которого было предписано: «Минобрнауки России (А.А.Фурсенко), Минтрансу России (И.Е.Левитину) совместно с другими заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и СТР проработать вопрос реализации пи-

лотного проекта по созданию национального исследовательского университета на базе федерального государственного бюджетного образовательного учреждения «Московский государственный университет путей сообщения» (далее – МИИТ)». В соответствии с этим документом была разработана программа развития МИИТ, в рамках которой выполнена огромная работа. Сегодня можно сказать, что МИИТ выполняет роль исследовательского университета. Прямо скажем, таких результатов университет добился во многом благодаря тому, что находился в ведении Министерства транспорта РФ, который оказывало и оказывает всемерную поддержку учебному заведению.

Кстати, подчеркнем, что в настоящее время в системе Минтранса функционируют 18 транспортных



ВУЗов, которые имеют 108 филиалов, расположенных в 64 субъектах РФ. Эти учебные учреждения готовят специалистов всех секторов транспорта, кроме автодорожной.

Согласитесь, что было бы правильным решение передать МАДИ в ведение Минтранса РФ. Но у министерства образования и науки, которым руководит Дмитрий Ливанов, имелись свои взгляды на МАДИ. Решение Минобрнауки, озвученное в прошлом году произвело, без всякого преувеличения, эффект разорвавшейся бомбы среди дорожников и транспортников. В недрах министерства родилась идея присоединить МАДИ к Московскому государственному машиностроительному университету. Понятно, что перед министерством образования и науки стоит задача оптимизации учебных заведений РФ. Понятно, что, наверное, было правильным решение о присоединении к МАМИ Московского государственного индустриального университета, Московского государственного открытого университета, Московского государственного вечернего металлургического института. Но зачем к этому «конгломерату» добавлять еще и МАДИ?

И если раньше все было ясно, то теперь возникают «непонятки». Исходя из чего чиновники Минобрнауки хотят присоединить МАДИ к МАМИ? Можно было махнуть рукой и согласиться с их мнением, будь МАДИ неэффективным, слабым вузом, с низким качеством образования. Так ведь он базовый в стране вуз в автодорожной отрасли и является таковым уже долгие годы. О масштабах современного МАДИ можно судить по следующим цифрам: 16219 студентов, обучающихся по 47 направлениям бакалавриата и специалитета, 15 направлениям магистратуры; 5 филиалов; 11 факультетов; 49 кафедр; 9 научно-исследовательских институтов; 6 научных образовательных центров; 15 базовых кафедр; 24 договора с вузами и колледжами (техникумами) о сетевом взаимодействии. Университет является соучредителем Международной ассоциации автомобильного и дорожного образования

(МААДО), в состав которой входят 242 вуза России, Монголии, США, Китая, Индии. Ректор МАДИ является президентом РМК и МААДО. Преподаватели и студенты МАДИ постоянно находятся в числе победителей и призеров различных научных конкурсов, олимпиад, неоднократно удостоены премий Президента РФ, правительства РФ, различных международных и отечественных проектов. И такое прославленное учебное заведение хотят ликвидировать, прикрываясь оптимизацией учебных заведений.

22 июня прошлого года состоялось совместное заседание комитета ГД по транспорту и комитета ГД по образованию, на котором присутствовали все заинтересованные лица: ответственные работники министерства транспорта во главе с Максимом Соколовым, заместитель министра образования и науки Александр Климов, Президент НО «Ассоциация высших учебных заведений транспорта» Борис Левин, тогда еще ректор МАДИ Вячеслав Приходько и другие. На заседании были обсуждены проблемы, возникающие в ходе выполнения Поручения Владимира Путина от 8 июня 2011 года. Вместе с тем, немало дискуссий вызвал и вопрос, касающийся предложения Минобрнауки о присоединении МАДИ к непрофильным вузам, в частности, к МАМИ. Уже тогда было ясно, что транспортное сообщество против предложения Минобрнауки. В решении, принятом по итогам обсуждения, было отмечено: «Рекомендовать правительству Российской Федерации сохранить МАДИ как самостоятельное научно-образовательное учреждение и передать МАДИ из ведения Минобрнауки в ведение Минтранса России». В другом пункте решения было рекомендовано Минтрансу и Минобрнауки проводить реорганизацию системы подготовки специалистов среднего профессионального образования и высшего образования для транспортной отрасли с учетом мнения профессионального сообщества. Казалось бы, позиция Минтранса, МАДИ, представителей транспортников и дорожников предельно

ясна. Почему бы не прислушаться к их мнению? Однако, Минобрнауки продолжало гнуть свою линию на присоединении.

Дискуссии на тему: сохранить нельзя реорганизовать?

Вот такие события предшествовали внеочередному, можно сказать, чрезвычайному съезду Союза транспортников, автомобилистов и автодорожников. Понятно, что участники форума были настроены против решения Минобрнауки. Президент СТР Виталий Ефимов резко и вполне обоснованно раскритиковал планы Минобрнауки по объединению двух крупных государственных московских вузов разной специализации - МАДИ и МАМИ. Точнее, «транспортную и научную общественность возмутило решение Минобрнауки объединить Московский автодорожный университет сначала с пищевым вузом, далее с машиностроительным университетом», – отметил В.Ефимов. Но, непонятно, «как представляет себе министр объединить структуру и методики подготовки специалистов по металлообработке и химической промышленности со специалистами, которые занимаются базовыми системами в сфере транспортной логистики и строительства дорог?», – подчеркнул руководитель СТР.

Действительно, труднообъяснимо «слияние ради слияния» без профессионального обоснования такого проекта. Возмущение Виталия Борисовича понять можно. Ведь он уже обращался с письмом от 23 ноября прошлого года к министру образования и науки, в котором изложил не только свое мнение, но и позицию дорожников и транспортников страны к решению ведомства. Два обращения Виталия Ефимова к министру образования и науки Российской Федерации Дмитрию Ливанову с просьбой принять его как депутата Государственной Думы и Президента Союза транспортников России по данному вопросу остались без внимания.

Ученый совет МАДИ принял решение, в котором выступает против объединения с Московским государственным машиностроительным университетом (МАМИ), поскольку методики и программы подготовки специалистов этих вузов имеют кардинальные различия. В то время как МАДИ готовит специалистов по проектированию, строительству, эксплуатации дорог, мостов, аэродромов, а также по управлению и логистике автотранспортной отрасли, а главное, является практически единственным университетом, готовящим специалистов для обеспечения безопасности дорожного движения. А МАМИ осуществляет подготовку кадров в области машиностроения, металлургии, химии, биотехнологий. Но и решение ученого совета МАДИ также не возымело никакого действия. Наверное, в Минобрнауки подумали, мол, куда они денутся, повозмущаются и согласятся.

Но, как говорится, не на тех напали. Общественность, взбуряемая решением Минобрнауки не думала успокаиваться и оставлять начатое дело на полпути. И когда было решено провести внеочеред-

ной съезд, Минобрнауки вдруг объявило, что «пока не планирует реорганизацию МАДИ». Об этом сообщил СМИ Дмитрий Ливанов. Как он утверждает: «...мы таких решений принимать не собираемся, и только, если будет обращение самого коллектива МАДИ, такое обращение рассмотрим. Пока никаких планов ни о реорганизации, ни о передаче МАДИ в ведение других федеральных органов исполнительной власти у нас нет».

Некоторые эксперты считают, что, во-первых, упомянутое министром «обращение» может быть инициировано извне, чтобы, при появлении соответствующего обращения, появилось больше оснований для реализации столь беспрецедентного проекта. А, во-вторых, обусловлен этот проект, в том числе, и стремлением ряда ведомств отчитаться перед правительством РФ о «рекордном» сокращении фактических расходов на образование и науку.

Словом, отношение к проблеме со стороны чиновничьего аппарата отчётливо проявилось. Но вновь обратимся к позиции профессионалов. По мнению практически всех участников съезда, объединение МАМИ и МАДИ крайне негативно отразится на подготовке профессиональных кадров для транспортного и дорожного комплексов. При этом не осталось без внимания на съезде и то, что такой проект инициируется, вдобавок, ...в середине учебного года, то есть, явно во вред учебному процессу.

Председатель комитета ГД по транспорту Евгений Москвичев в своем выступлении отметил, что все транспортные и дорожные вузы должны быть в ведении Минтранса. По его мнению, необходимо создать единый общетранспортный университет. Опыт зимней Олимпиады показал приоритеты взаимодействия разных видов транспорта. Вопрос присоединения МАДИ к другому вузу поднимался и раньше, но тогда твердая позиция Минтранса, комитета ГД не позволили осуществить Минобрнауки эту реорганизацию. Теперь этот вопрос вновь на повестке дня. Но наша позиция осталась такой же, как и прежде, присоединять МАДИ к МАМИ нельзя.

Исполняющий обязанности ректора МАДИ Виталий Борщ подчеркнул, что в 2016 году вступила в действие Программа развития образования, принятая Минобрнауки России. Предполагается, сократить количество вузов на 40% и за счет этого уве-



личить заработную плату оставшимся работникам. Соотношение преподавателей и студентов намечено довести до соотношения 1 к 12.

Виталий Борщ проинформировал собравшихся, что 10 ноября 2015 года состоялся Ученый совет, где было решено, что МАДИ не присоединяется к МАМИ. Но, в то же время, сейчас принята новая программа, создания опорных университетов и наращивания потенциала путем слияния в один политехнический университет: МАДИ с МАМИ, Институтом картографии, Институтом полиграфии. 9 февраля планируется провести еще один Ученый совет, где будут рассматриваться предложения о слиянии, а не о присоединении. Если будет предложение о передаче в ведение министерства транспорта, то оно также будет рассмотрено на Ученом совете. Исполняющий обязанности ректора МАДИ пригласил всех заинтересованных лиц на заседание Ученого совета.

Но тут мы хотели бы заметить, Минобрнауки России заменило ректора МАДИ и требует проведения нового Ученого совета этого вуза, «продавливая» всеми методами решение о присоединении его к МАМИ. Теперь становится ясно, какие игры затеяли чиновники Минобрнауки и почему они вдруг «отпасовали» назад, говоря о том, что пока никаких решений о реорганизации не принято. Это лишь временное отступление, на словах. Сейчас главное, успокоить общественность, а когда страсти улягутся, то поступит обращение от нового ректора МАДИ с просьбой о присоединении. С Ученым советом тоже можно провести «разъяснительную» работу, кому-то пригрозить, кому-то пообещать повышение... И тогда, все, вопрос будет решен! А если кто спросит, можно всегда прикрыться «обращением» университета. Только вот, кому будет польза от такого непродуманного, необоснованного шага? Да, сегодня во всех сферах проводятся мероприятия по оптимизации бюджетных расходов. Прибегнуть к этому вынуждают и сложные экономические условия, в которых мы находимся. Конечно, чиновники из Минобрнауки тоже считают, что, принимая решение о присоединении ведущего в России автодорожного вуза к машиностроительному, они исходят из интересов государства. Но, думать, наверное, надо на несколько шагов вперед,

а не исходить из сиюминутных интересов. Стремясь сегодня сэкономить тысячу, завтра можем потерять миллион.

Своим мнением поделился и президент «АСПОР» Александр Малов. В частности, он отметил, что МАДИ работает на уровне международных стандартов. Сегодня сотрудники вуза находятся под давлением Минобрнауки, которое хочет любыми путями провести свое решение. Александр Малов выступил против объединения транспортных вузов. Необходимо координировать их взаимодействие, заявил он. Неизвестно, что задумали в Минобрнауки. Вот ликвидировали РОСДОРНИИ, а вместо него построили дома. И здесь быть может преследуется такая же цель.

Кстати, подобную мысль в кулуарах съезда высказывали и другие участники. Ведь вполне возможно, что кого-то могло очень заинтересовать здание МАДИ, расположенное на Ленинградском проспекте, построенное рабочими и крестьянами в голодных 30-х годах. Хорошее место, лакомый участок!?

Председатель Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Владимир Ломакин привел пример, как необдуманные шаги могут привести к сбою системы. В свое время транспортные и дорожные ПТУ были переданы в Минобрнауки, а затем субъектам РФ. На сегодня таких учебных заведений осталось всего 13. Предложения по МАДИ приведут к подобному плачевному результату. Кто будет тогда готовить кадры для автодорожной отрасли? «Вопрос о присоединении МАДИ мы рассмотрели на съезде профсоюза, который состоялся 26 января 2016 года. Делегаты из 75 субъектов федерации проголосовали за сохранение самостоятельности МАДИ и место его расположения на Ленинградском шоссе, всех его зданий», – резюмировал Владимир Ломакин.

Президент Московского транспортного союза Юрий Свешников отметил, что сегодня в стране наблюдается дефицит кадров по безопасности движения. Необходимо за короткое время подготовить 7 тысяч специалистов. Как руководитель ГЭК МАДИ, Юрий Свешников подтвердил востребованность выпускников университета.

«Более 600 выпускников МАДИ работали на нашем предприятии, – заявил генеральный директор



ОАО «Первый автокомбинат» им. Г.Л.Краузе Борис Штерн. – Сейчас весь состав ИТР, 58 человек, из МАДИ. Во многом, благодаря их профессионализму, комбинат прошел все кризисы и сегодня обеспечивает перевозки для строительной отрасли. Все системы управления техническим процессом на комбинате выполнены совместно с МАДИ. Например, активная система навигации и контроль выполнения графика доставок грузов. На автокомбинате никто не понимает необходимость МАДИ сливать с МАМИ. Считаю, что МАДИ вместе с его зданиями надо сохранить как базовый ВУЗ».

Заместитель начальника Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел РФ Владимир Швецов, который проработал в ГИБДД более 36 лет, сказал, что МАДИ готовит грамотных специалистов по безопасности движения. Сегодня 1,5 тыс сотрудников ГИБДД – выпускники МАДИ. В последние годы 800 человек из системы ГИБДД прошли переподготовку в МАДИ. Владимир Швецов также выразил мнение, что МАДИ надо оставить самостоятельным учебным заведением.

«Укрупнение вузов возможно и необходимо, но непонятно зачем сливать МАДИ с МАМИ? – поставил вопрос ребром председатель Общественного совета Минтранса РФ Михаил Блинкин. – МАДИ это – международный бренд, широко известный не только в странах СНГ, но и в Европе. Таких вузов, можно сказать, знаковых за рубежом, в стране мало, К примеру, у МАМИ нет такого бренда. Надо сохранить МАДИ и его здания на Ленинградском проспекте. Почему Минобрнауки не участвует на съезде в этой дискуссии? Дмитрию Ливанову было бы полезно знать, что бренды очень дороги для отрасли не только аббревиатурой, а своей работой. От решения Минобрнауки надо отказаться как от ошибочного и дальше не продолжать эту дискуссию».

На финансовой составляющей вопроса заострил внимание советник ректора (бывший ректор) МАДИ Вячеслав Приходько. По его мнению, присоединение МАДИ – это решение проблем МАМИ по плану приема студентов. МАДИ надо оставить самостоятельным, или в крайнем случае, он может стать частью транспортного университета. «Но кто этот национальный транспортный университет будет финансировать, кто будет от автотранспортников и дорожников давать заказы? – задался вопросом Вячеслав Приходько. – МАДИ построил корпус,

площадью 18 тыс кв. м. Из 970 млн. рублей лишь 1 млн., можно сказать, получили от дорожников. Мы должны иметь постоянные заказы от дорожных предприятий на переподготовку, повышение квалификации инженеров, специалистов. Но таких заказов нет, а вот Минобрнауки дает нам подобные заказы. Сейчас нам говорят, что если мы не войдем в состав МАМИ, то «обрежут» по количеству приема студентов и, следовательно, финансированию. Надо взвесить цену вопроса по возможностям финансирования в Минтрансе РФ».

Поддержал Приходько Президент НО «Ассоциация высших учебных заведений транспорта», ректор Московского государственного университета путей сообщения Борис Левин, который предложил создать в Минтрансе образовательные фонды и по аналогии с Минобрнаукой проводить конкурсы на целевые взносы в науку и образование. По мнению, Бориса Левина, транспортным вузам поодиночке не «выжить», поэтому нужно объединиться, оптимизировать расходы и достичь максимальных доходов. Численность студентов в едином транспортном университете может достичь 140-150 тысяч. При этом, необходимо сохранить все профильные вузы и площади их расположения.

Остальные выступавшие также были против присоединения МАДИ к МАМИ. Выслушав участников съезда, слово взял заместитель Министра транспорта Российской Федерации Сергей Аристов. Он отметил, что вопрос реорганизации МАДИ решается уже около 10 лет. За это время предлагались различные варианты. Но необходимо, чтобы ректорат МАДИ занял определенную позицию: быть в системе Минобрнауки или в ведении Минтранса? Время, когда можно было сидеть на «двух стульях» заканчивается. Сергей Аристов сообщил, что 24 февраля в Минтрансе России состоится коллегия по развитию транспортного образования на базе МИИТ, МГАВТ, МИИ ГА. Если присоединить к этим вузам МАДИ, то можно создать транспортную академию. Вариант, предложенный замминистром, как отметили участники съезда, также можно принять для рассмотрения.

Заместитель начальника Управления Президента РФ по образованию и науке Геннадий Шепелев заметил, что потребность Минтранса в кадрах определена не конкретно. Отрасли не знают численности специалистов, необходимых для экономики. Надо определить какие специалисты и в каком количест-



ве нужны. По словам Шепелева, Минобрнауки пока не давит на какие-то решения, но программа по реорганизации вузов в министерстве есть.

Каков результат?

О результатах говорить пока рано. Съезд, по итогам обсуждения вопроса, принял необходимую резолюцию. Ни один из участников форума не поддержал идею присоединения МАДИ к МАМИ. Было отмечено, что в противном случае, произойдет неизбежное снижение качества подготовки специалистов, потеря опыта школы МАДИ, истории этого учебного заведения, которое в прошлом году отметило свое 85-летие. Неоднократно звучало, что при решении подобных вопросов недопустимо игнорирование мнений экспертов и практиков транспортной отрасли. 9 февраля состоится заседание Ученого совета МАДИ, на котором должно быть принято решение руководства университета. Каким оно будет, прогнозировать сейчас трудно, потому что мы не знаем, какая обстановка сейчас сложилась в МАДИ. Но, по итогам прошлого заседания, можно судить о том, что большинство сотрудников выступает против реорганизации. 24 февраля пройдет коллегия Минтранса, посвященная вопросам образования. Только после проведения этих мероприятий, можно будет говорить о результатах «борьбы» за сохранение МАДИ.

Как показало обсуждение вопроса МАДИ надо определяться, если не хочет терять своей самостоятельности. Но и Министерству транспорта также нужно продумать вопросы финансирования учреждений образования. Потому как, основной при-

чиной «раздумий» руководства МАДИ и является проблема потери средств, выделяемых из Минобрнауки. Эту нишу должен каким-то образом заполнить Минтранс.

Что же касается позиции Минобрнауки РФ, не лишне напомнить о том, что еще 18 сентября 2014 г. в Москве прошла конференция Общественного Экспертного совета ОНФ по транспорту на тему «Концентрация потенциалов власти, работодателей и учебных заведений по обеспечению потребности в подготовке кадров для реализации транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года». Председатель Общественного экспертного совета ОНФ по транспорту, Президент СТР В. Ефимов предложил представить свою позицию всем заинтересованным сторонам, включая, конечно, и Минобрнауки. Но это ведомство, приняв приглашение организаторов данного форума, решило его проигнорировать. Точно такое же отношение допустили чиновники Минобрнауки по отношению к внеочередному съезду Союза транспортников, автомобилистов и автодорожников. Ибо, в зале не было ни одного представителя этого министерства. Спрашивается, а почему бы, не выслушать оппонентов? Ведь на съезде присутствовал даже представитель из администрации Президента РФ. Или чиновники Минобрнауки так уверены в себе, что считают свое мнение истиной в последней инстанции? Думается, услышав об «играх» этого ведомства, глава государства чиновников по головке не погладит... ■

**Алексей Чичкин,
Комил Жаббаров.**

А как ответил бы Каганович?

В продолжение дискуссии о присоединении МАДИ к МАМИ, хотели бы сказать, что в истории были попытки реорганизации транспортных вузов. К примеру, в марте 1936 г. наркому путей сообщения СССР Лазарю Кагановичу поступило письмо от группы 10-ти ученых о необходимости «воссоединения» МИИТа и МАДИ. По их мнению, транспортные вузы страны должны быть более крупными, но меньшими по количеству самих этих вузов. Инициаторы письма признали, что широкое обсуждение этого проекта «...вызовет нервную и долгую дискуссию». Потому, как они считают, решение должно быть «административным и единовременным».



Примерно через две недели Каганович раскриковал предлагаемое «новшество». В его ответе группе авторов обращения отмечалось:

«...Вы игнорируете специфику автомобильных и железных дорог. Соответственно, и специфику подготовки, переподготовки кадров для авто- и железнодорожного транспорта. Кроме того, слияние этих вузов, наверняка, потребует неизбежного «отсечения» ряда дисциплин, кафедр, исследовательских направлений, что совершенно недопустимо ввиду необходимости комплексной и постоянной подготовки кадров для всех подотраслей железных дорог и автотранспорта... Следуя вашей логике, тогда надо «объединить» вообще все технические и все гуманитарные вузы в стране (!). Но тогда каких специалистов мы получим, – самого широкого профиля и без конкретного образования?»

Понятно, что широкая дискуссия вам не целесообразна, т.к. учебно-научная общественность, я уверен, предметно отвергнет эту «инициативу». Ваше же письмо именно мне, рассчитано, вероятно, на мою, как Вы полагаете, недостаточную компетентность в этих вопросах? Если так, то Вы, скорее всего, заблуждаетесь. Считаю предложенное схоластикой, «жаждой реформаторства» и, без преувеличения, хлестаковищиной».

Такой ответ получили авторы идеи, которые предлагали слияние профильных вузов – МИИТа и МАДИ. Как бы ответил Каганович тем, кто сегодня решил присоединить МАДИ к МАМИ? Между тем, многие из той группы ученых, подписавших письмо, к 1940 году были понижены в должностях, но каких-либо репрессий против них не было. И в последующие годы проекты такого рода не выдвигались... ■