

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

УДК 372.8:378

© Суденко Владимир Егорович

— кандидат юридических наук, доцент,
доцент кафедры «Уголовное право, уголовный процесс
и криминалистика» Юридического института,
Российский университет транспорта,
почетный работник сферы образования
Российской Федерации

Подготовка специалистов в сфере безопасности на транспорте

Аннотация. В статье рассматриваются отдельные проблемные вопросы в сфере высшего образования применительно к подготовке специалистов, организующих работу по соблюдению правил безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и отвечающих за ее результаты. Указывается, что в этом вопросе со стороны ведомств, ответственных за образовательную и научную деятельность, имеются весьма существенные пробелы, в том числе в многочисленных документах и указаниях с их стороны, что влечет бессмысленное увеличение бумаготворческой, но никак не научной творческой работы преподавателей вузов. Подобная политика в сфере образования и науки вряд ли способствует подготовке специалистов, обладающих глубокими твердыми знаниями, необходимыми для их практической и научной деятельности, в том числе и в сфере транспортной безопасности. Придается важное значение делу привития студентам желания получать глубокие знания, необходимые в последующем на работе и в жизни, исключая погоню только за высокими оценками, нередко не подкрепленными соответствующими знаниями. Рекомендуются изменить «валовую» подготовку специалистов равно по всем направлениям в сторону привития им знаний, и соответственно, умений применять полученные знания не только в конкретной транспортной отрасли, но и по отдельным сторонам данной отрасли, что будет отвечать требованиям по обеспечению безопасности на всех объектах транспортной инфраструктуры.

Ключевые слова: образование; компетенция; навыки; умения; творческая деятельность; научные достижения; безопасность; транспорт.

© Vladimir E. Sudenko

— Candidate of Law, docent, associate professor
of the department of criminal law, criminal procedure
and criminalistics, Law Institute
of the Russian University of Transport

Training of transport security specialists

Abstract. The article discusses some problematic issues of higher education in the training of specialists who enforce safety regulations at transport infrastructure facilities and are responsible for its results. It has been indicated that there are very significant gaps in the work of the departments responsible for educational and scientific activities, including numerous documents and instructions which meaningless increase paperwork, but not scientific, creative work of university professors. Such a policy in the field of education and science hardly promotes training of specialists with deep solid knowledge necessary for their practical and scientific activities, including transport security. The students' desire to acquire the profound knowledge necessary for future work and in life, excluding the pursuit of high grades, which are often not supported by relevant knowledge, is of great importance. It has been recommended to change the "quantitative" training of specialists on "qualitative" training, i.e. giving them ability to apply their knowledge not only in a specific transport industry, but also on individual sides of the industry, which will meet the safety requirements for all transport infrastructure.

Keywords: education; competence; skills; creative activity; scientific achievements; security; transport.

Вопросам обеспечения безопасности на объектах всех видов транспорта уделяется постоянное внимание со стороны Президента РФ (Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», Указ Президента РФ от 31 марта 2010 г. № 403 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте»), Правительства РФ (постановление Правительства РФ от 10 декабря 2008 г. № 940 «Об уровнях безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о порядке их объявления (установления)»), Минтранса России (приказ Минтранса России № 52, ФСБ России № 112, МВД России № 134 от 5 марта 2010 г. «Об утверждении Перечня потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств»). Однако не всегда содержание принимаемых нормативных правовых актов отвечает их предназначению. К примеру, в постановлении Правительства РФ от 10 декабря 2008 г. № 940 и в его названии, и в ст. 1 данного постановления указаны три уровня

безопасности. В то же время по тексту постановления видно, что речь в нем идет не об уровнях безопасности, а об уровнях опасности, угрожающей безопасности объектов транспортного комплекса. Действительно, в случае, когда мы говорим о каких-либо уровнях безопасности, то можно прийти к выводу, что одни уровни говорят о высочайшей степени защищенности объектов транспортного комплекса, вероятно, по мнению разработчиков проекта постановления, они наиболее важные, в то время как другие защищены намного меньше, а потому второстепенны. И таких уровней три. По нашему мнению, все же следовало говорить об уровнях угрожающей либо потенциальной (возможной) опасности для объектов транспортного комплекса, но никак не об уровнях их безопасности [1, с. 25—28].

Проблемные вопросы обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспорта предполагают в обязательном порядке участие в этом людей, а именно кадровых сотрудников предприятий, учреждений, организаций, на которых возложена обязанность обеспечивать эту безопасность. Как бы мы не говорили о технических устройствах, компьютерных технологиях, направленных на обеспечение безопасности, в том числе на объектах транспортной инфраструктуры, однако ни один прибор, ни одна установка, ни один аппарат, предназначенные для поддержания безопасности, вряд ли в состоянии выполнять возложенные на него функции без участия человека. Как бы то ни было, но именно человеку принадлежит основополагающая роль в деле обеспечения безопасного движения и безопасной эксплуатации какого бы то ни было вида транспорта — автомобильного, железнодорожного, водного морского и речного, воздушного транспорта, метрополитена, а также иных его видов. Технические средства, компьютерные технологии много помогают в этом деле, однако сами по себе пока не в состоянии разрабатывать какие-то правила движения и эксплуатации транспортных средств и придерживаться указанных в них правил. Только человек является начальным инициатором выработки определенных методик, правил, инструкций и т.п., а также установления соответствующих санкций за их нарушение. Следует отметить, что безопасность на объектах транспортной инфраструктуры одновременно означает и национальную безопасность нашей страны [2, с. 281—288; 3, с. 8—19].

А возможно ли в современных условиях так называемого компетентностного подхода подготовить специалистов, обладающих знаниями в области обеспечения безопасности на транспорте? Ответ, по мнению автора, скорее всего, вряд ли будет положительным. Отечественная система образования пока еще не направлена на подготовку кадров, которые будут заняты высококвалифицированным трудом, необходимым для целей развития экономики в соответствии с требуемым современным мировым укладом, в том числе и всех видов транспортной инфраструктуры. Такие специалисты должны быть готовы

заниматься интеллектуальной деятельностью, творчески решать нешаблонные задачи. В настоящее же время в нашей стране свыше одной трети населения занято низкоквалифицированным трудом, когда люди обладают только навыками повторять решение типовых, по сути, механических задач, не требующих творческого мышления, творческого подхода.

Министерство образования требует разрабатывать компетенции, в которых основное внимание должно уделяться, по мнению этого органа, привитию обучаемым навыков. Но навыки, к примеру, езды на велосипеде можно привить и медведю, и другому животному. А человек должен иметь и имеет возможность получать необходимые для него знания, поскольку он Homo sapiens, а затем использовать их в своей высокоинтеллектуальной производительной деятельности.

К сожалению, современная российская образовательная система превратилась в систему, когда образованность обучающихся заменяется их дипломированностью, когда она готовит тех, кто в состоянии выполнять лишь несложные правила (менеджеры, клерки, служащие), но не обладают знаниями, необходимыми для научных работников, умелых руководителей, изобретателей и т.п. Получение диплома превратилось в пустой социальный ритуал, нередко в отсрочку от службы в армии либо в пропуск в общество, якобы, образованных людей, нередко так же обладающих лишь «навыками» тратить родительские деньги и «умениями» их бесцельно «прожигать».

Однако самое страшное заключается в том, что в настоящее время в нашей стране почти нет спроса на знания, что является следствием отсутствия условий для реализации талантов и способностей. И как это не парадоксально, при всем при этом такие выпускники востребованы особенно в государственном секторе, к которым относятся различного рода управы, администрации, представительства, государственные корпорации с их многочисленными филиалами, дочками и т.п. В этих структурах работают (а вернее, числятся работающими на высоких должностях с довольно высокой оплатой) дети и близкие крупных партийных, государственных и иных функционеров. В результате за последние 10—12 лет число чиновников увеличилось с 2,4 млн человек до 5,3 млн, т.е. возросло больше чем в 2,2 раза. Вряд ли подобные дипломированные чиновники, нередко даже возглавляющие отдельные структуры, в том числе обеспечивающие безопасность на том или ином объекте или в той или иной отрасли, могут руководить выполнением важнейших задач по поддержанию безопасности (и на транспорте в том числе), если сами обладают только отдельными навыками решать лишь типовые, совершенно не творческие задачи.

В целях повышения уровня знаний студентов было бы верным осуществлять специализацию, начиная со второго курса обучения, после изучения дисциплин общего характера, обязательных для всех

специальностей и направлений в сфере юриспруденция. С третьего курса распределять студентов по группам с учетом их намерений по избранию соответствующей профессии, для чего изменить рабочие планы специальности (направления) для целей более глубокого и основательного получения знаний, необходимых не только для подтверждения избранной специальности, но и для дальнейшего, уже на месте будущей работы занятия высокоинтеллектуальным трудом. При подготовке специалиста, требуемого в той или иной транспортной отрасли (железные дороги, авиация, морской и водный транспорт, автомобильный транспорт, метрополитен), необходимо так строить занятия, прежде всего семинарские, чтобы обучаемые во время практических занятий умели применять полученные знания сообразно не только данной отрасли транспорта, но и в определенной ситуации. Если говорить о железнодорожном транспорте, то это путевое хозяйство, подвижной состав, энергоснабжение, объекты обслуживания и т.п. Все это относится и к другим видам транспорта. При такой постановке образования в транспортном вузе его выпускники будут в состоянии решать правовые вопросы самых различных направлений, от точной квалификации совершенных общественно опасных деяний, в том числе при нарушении правил безопасности движения и эксплуатации транспорта [4, с. 15—20; 5, с. 204—212], до разработки требуемых быстро меняющимися обстоятельствами изменений и дополнений в нормативные и иные правовые акты в конкретной транспортной сфере.

В настоящее время у многих студентов выработалась мания к получению любыми путями «красного» диплома, хотя в большинстве случаев они этого не достойны. Настоящий работодатель или иной руководитель не по «блату», а по своим знаниям и заслугам, вряд ли будет смотреть на цвет диплома, ему нужен знающий сотрудник, который сможет принести пользу предприятию, организации, учреждению, а не такой, который может лишь кичиться своим «красным» дипломом, не подкрепленным истинно глубокими знаниями о квалификации преступлений, о применении технико-криминалистических средств в раскрытии и расследовании преступлений, в том числе связанных с преступным нарушением безопасности на любом объекте транспортной инфраструктуры, которых в данных отраслях, к сожалению, совершается немало [6, с. 170—174; 7; 8, с. 56—59].

Остановимся на проблемах подготовки научных кадров. Смещение внимания на массовую, иначе и не скажешь, подготовку научных кадров, в ущерб ее качеству, приводит к тому, что аспиранты повторяют те же дисциплины, которые они изучали в вузе, кроме того должны посещать лекции, практические и иные занятия, сдавать промежуточные экзамены и т.п. У аспиранта не остается времени на научные исследования, на подготовку научных статей и диссертации, а многие из них еще и работают, чтобы оплачивать обучение в аспирантуре. Нередко подготовка

аспирантов превращается в пустую формальность. А ведь настоящий кандидат наук — это штучный специалист своего дела, способный не только обобщать уже имеющиеся разработки, но внести новое в исследуемую им проблему.

Таковы весьма краткие рассуждения относительно недостатков в подготовке специалистов, призванных не только обеспечивать безопасность (и не только) в конкретной области социальной жизни, в том числе на объектах транспортной инфраструктуры, но и, что не менее важно, в научной деятельности и в производстве.

Литература

1. Мещангина, Е. И. К вопросу о правовом обеспечении национальной безопасности Российской Федерации // Военное право. — 2018. — № 5.
2. Дамаскин, О. В. Актуальные вопросы формирования уголовно-правовой политики в сфере обеспечения национальной безопасности России // Военное право. — 2019. — № 1.
3. Духно, Н. А. Истоки проблем безопасности на транспорте // Транспортное право и безопасность. — 2018. — № 2 (26).
4. Суденко, В. Е. Транспортные преступления: особенности квалификации // Транспортное право и безопасность. — 2016. — № 11 (11).
5. Суденко, В. Е. Некоторые направления повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации и в вооруженных силах / В. Е. Суденко, В. А. Жаворонков // Военное право. — 2016. — № 4 (40).
6. Суденко, В. Е. Транспортные преступления и их анализ // Мир транспорта. — 2013. — Т. 11. — № 4 (48).
7. Суденко, В. Е. Уголовное право. Общая часть : учеб. пособие / под ред. А. Г. Кибальника. — Пятигорск, 2007.
8. Груздева, Л. М. Преступность на транспорте в России: цифровая характеристика за 2017 год // Транспортное право и безопасность. — 2018. — № 1 (25).

References

1. Meshchangina, Ye. I. K voprosu o pravovom obespechenii natsional'noy bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii [To the question of the legal provision of the national security of the Russian Federation]// Voyennoye pravo. — 2018. — № 5.
2. Damaskin, O. V. Aktual'nyye voprosy formirovaniya ugovovno-pravovoy politiki v sfere obespecheniya natsional'noy bezopasnosti Rossii [Actual issues of the formation of criminal law policy in the field of ensuring the national security of Russia]// Voyennoye pravo. — 2019. — № 1.
3. Dukhno, N. A. Istoki problem bezopasnosti na transporte [The origins of transport safety problems]// Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2018. — № 2 (26).
4. Sudenko, V. Ye. Transportnyye prestupleniya: osobennosti kvalifikatsii [Traffic crimes: particularities of qualification]// Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2016. — № 11 (11).
5. Sudenko, V. Ye. Nekotoryye napravleniya povysheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v Rossiyskoy Federatsii i v vooruzhennykh silakh [Some Directions for Improving Road Safety in the Russian Federation and the Armed Forces]/ V. Ye. Sudenko, V. A. Zhavoronkov // Voyennoye pravo. — 2016. — № 4 (40).
6. Sudenko, V. Ye. Transportnyye prestupleniya i ikh analiz [Traffic crimes and their analysis]// Mir transporta. — 2013. — Т. 11. — № 4 (48).
7. Sudenko, V. Ye. Ugolovnoye pravo. Obshchaya chast' : ucheb. Posobiye [Criminal

- law] / pod red. A. G. Kibal'nika. — Pyatigorsk, 2007.
8. Gruzdeva, L. M. Prestupnost' na transporte v Rossii: tsifrovaya kharakteristika za 2017 god [Crime in transport in Russia: a digital characteristic for 2017] // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2018. — № 1 (25).