

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

УДК 656(082)

© **Духно Николай Алексеевич**

— доктор юридических наук, профессор, директор
Юридического института Российского университета
транспорта (МИИТ), почетный работник высшего
профессионального образования Российской Федерации

Качество транспортного образования

Аннотация. В статье рассматриваются проблемы определения качества образования. Оно измеряется уровнем просвещенности выпускников транспортных вузов. Недостатки в способах оценки образованности специалистов, получивших высшее образование, стало причиной формального подхода к критериям, определяющим качество транспортного образования. Уровень качества транспортного образования станет повышаться, когда появится возможность внедрить в процесс развития систему, способствующую реальному продвижению просвещенности. Система предполагает не ограничение изменений одним или двумя способами, а их совокупность и тесную связь, что обеспечит комплексный, системный подход к реальному достижению высокой подготовки востребованных транспортом специалистов. Предложенная система требует своего развития, глубокого изучения специалистами, которым будет поручено укреплять транспортное образование. Высокое нравственное мировоззрение, достойная материальная поддержка, надежные правовые регуляторы будут способствовать воплощению новых способов в практику развития транспортного образования.

Ключевые слова: транспортное образование; образованность; мастерство преподавателя; транспортная школа; критерии качества транспортного образования.

© **Nikolay Al. Dukhno**

— Doctor of Law, professor, Director of the Law Institute
of the Russian University of Transport, honorary worker
of higher education of the Russian Federation

Quality of transport education

Abstract. The current paper has considered the problems of assessing the quality of education which is identified by the level of education of transport universities' graduates. The drawbacks in the methods of assessing the education of specialists who have obtained higher education, have become the reason for a formal approach to the criteria that determine the quality of transport education. The level of quality of transport education will increase when it becomes possible to introduce a system into the development process that contributes to the real improvement of enlightenment. The system does not limit the changes with one or two ways, it applies their combination and close connection, which will provide an integrated, systematic approach to the real achievement of high training of specialists demanded by transport industry. The proposed system requires its development, deep study by specialists who will be involved into the process of transport education improvement. A high moral worldview, worthy financial support, reliable legal regulations will contribute to the implementation of new methods in the development of transport education.

Keywords: transport education; education level; teacher skill; transport school; quality criteria for transport education.

Для повышения качества транспортного образования необходима система способов, обеспечивающая высокую подготовку специалистов транспорта нового поколения. Существующие подходы определения качества транспортного образования нуждаются в обновлении и совершенствовании. В этой нелегкой работе следует прежде всего освободиться от формализма, от применения мер, на которые идут большие затраты, но нужного результата от высшего образования не получают ни сам человек, ни транспортная отрасль, ни государство. Сегодня транспортное образование отражает образованность нашего общества, с его достоинствами и недостатками. Просвещенность людей зависит от того, как устроена система образования, как в этой системе налажены связи между разными уровнями образования и как учитываются индивидуальные способности и возможности каждого человека при получении им необходимого знания и формирования умений.

В существующей системе образования пока отсутствуют механизмы оценки просвещенности людей. Действуют устаревшие способы оценки знаний по формальным показателям, которые определяются не жизненно важными критериями, а мало понятной формальностью. Такой порядок оценки образования не находит подтверждения зрелости обучающегося. Выпускники школы не готовы учиться в вузе, школа их не научила выбирать профессию и не привила им умения обучаться по программам

высшего образования. Неподготовленные к учебе студенты попадают в сложную вузовскую обстановку, где не всегда преподаватель может объяснить, где и когда полученные знания могут быть применены. Пустой призыв к тому, что знания пригодятся, напоминает проповедь, не имеющую никакого смысла. Известный литературный критик, писатель, публицист, один из выдающихся философов, Виссарион Григорьевич Белинский, в своем письме Н. В. Гоголю 15 июля 1847 г. писал: «Россия видит свое спасение не в мистицизме, не в аскетизме, не в пиэтизме, а в успехах цивилизации, просвещения, гуманности. Ей нужны не проповеди (довольно она слышала их!), не молитвы (довольно она твердила их!), а пробуждение в народе чувства человеческого достоинства, столько веков потерянного в грязи и навозе, права и законы, сообразные не с учением церкви, а с здравым смыслом и справедливостью, и строгое, по возможности, их выполнение» [В. Г. Белинский написал около 20 статей и рецензий, специально посвященных творчеству Н. В. Гоголя]. С момента написания этого письма прошло более 170 лет, но отзвуки его напоминают нам, сколько пустоты остается в образовании и в наши дни. Внимательная оценка нашего образования сразу дает возможность обнаружить основные его недостатки, такие как: формализм; применение в обучении методов принуждения; крайне слабый учет при обучении индивидуальных способностей человека; несовершенство методов оценки качества обучения; неудовлетворительная методика оценки знаний человека.

Защитники советского образования считают, что оно было лучшим, чем то, которое мы имеем сейчас, своей фундаментальностью. Но сущность фундаментальности советского образования не обосновывается. Уровень качества образования полезно измерять не пустыми эмоциями, а степенью просвещенности людей, содержанием их культуры и способностью использовать полученные знания для обеспечения достойного уровня жизни, приносящей человеку ощущение радости и комфорта. Когда научные знания могут использоваться только в ограниченных видах деятельности, когда экономика страны продолжительный период находится в стагнации, а в поведении людей остаются старые привычки к раболепству, тогда трудно признать образованность высокой. Мы часто замалчиваем и не только не решаем, но и не обсуждаем проблемы, ставшие причинами стагнации просвещенности нашего общества. Если в самом начале XIX столетия зарождающееся в России транспортное образование развивалось под влиянием лучших передовых инженерных мыслей и крепило связь с практикой строительства железной дороги, то теперь эта традиция осталась в декларативных заявлениях и редко проявляется.

В СССР в секторе высшей школы и в академической науке диплом о высшем образовании, или диплом об ученой степени, служил талоном на получение пожизненного пособия. С одной стороны, можно было активно

работать, но можно было почти ничего не делать, однако зарплата была одинаковой и для многих недостаточной. В настоящее время низкая заработная плата становится оправданием профессиональной деградации [1, стр. 174—175]. Уровень образованности не служит мерой определения уровня заработной платы, государство не установило мотивации к непрерывному повышению просвещенности, а это стало одной из причин низкой производительности труда. Низкая материальная обеспеченность ведет к тому, что университет не может обеспечить устройство на работу преподавателей высокой квалификации. Приглашая преподавателя из другого города, университет вынужден «решать проблему жилья», но на это идут в крайних случаях. Выбор осуществляется из очень узкого круга, и на работу в вуз попадают преподаватели со значительными недостатками. Это практически исключает реальную конкуренцию, вместо компетентного преподавателя из других регионов ректор и заведующие кафедрами вынуждены принимать того, кто живет рядом с вузом.

Изменения в получении транспортного образования в сторону его улучшения произойдут, когда станет возможно внедрить в процесс развития образования систему способов, способствующих реальному продвижению просвещенности:

- воспитание преподавателей с новым мышлением;
- разработка и внедрение в учебный процесс принципиально новых образовательных программ;
- обеспечение транспортных вузов современными техническими средствами и внедрение новых технологических процессов;
- внедрение в учебный процесс интерактивных методов обучения;
- правовое обеспечение совершенствования тесных связей транспортных организаций с кафедрами транспортных вузов;
- создание национальных транспортных научно-образовательных центров на базе лучших транспортных вузов;
- разработка системы мер по созданию транспортных школ и по включению их в научно-образовательные центры;
- разработка проектов нормативных правовых актов, призванных к регулированию отношений в сфере финансирования транспортного образования и в сфере управления им;
- разработка предложений по внесению изменений и дополнений в Трудовой кодекс РФ в части регулирования труда работников транспорта, а также работников в сфере транспортного образования. Необходимы обоснованные предложения по изменению и дополнению правовых норм, регулирующих оплату и нормирование труда работников транспорта;
- разработка предложений по созданию новых правовых регуляторов отношений в сфере развития источников финансирования транспортного образования.

Любая предлагаемая мера может оказаться жизнеспособной, если специалисты пройдут обучение и получат необходимые материальные и правовые инструменты для воплощения их в развитие транспортного образования.

В транспортных вузах следует провести серьезную оценку преподавателей, заведующих кафедрами и на основе полученных данных принять решение: о повышении квалификации преподавателей; об увольнении тех, кто не способен работать с новыми методиками и технологиями и не хочет этому учиться. Это касается и тех преподавателей, которые проработали в вузах десятки лет, но оказались противниками всего нового.

Не менее важной проблемой остается создание настоящей конкурентной обстановки, обеспечивающей выбор лучших преподавателей. В конкурсе начнут участвовать лучшие преподаватели, когда они увидят, что вуз обладает достаточной материально-технической, информационной базой и заработная плата не ниже ведущих европейских вузов. При таких условиях в сферу транспортного образования придут лучшие ученые-педагоги, которые являются мастерами своего педагогического дела, владеют иностранными языками, обладают высоким научным потенциалом. Грамотные преподаватели, мотивированные условиями работы и высокой заработной платой, будут прилагать значительные усилия, чтобы зарекомендовать себя, добиться участия в грантах, включения своих специальных курсов в образовательную программу, готовить и руководить уникальными научными проектами, вовлекая в них студентов и практиков транспортной отрасли, в том числе и зарубежных.

В сложившейся обстановке сегодняшнего дня на кафедрах транспортных университетов требуется организовать полное и объективное изучение транспортной практики с целью выявления проблем в транспортной отрасли. На основе собранных сведений о проблемах практики следует приступить к разработке новых образовательных программ по всем уровням подготовки и переподготовки специалистов транспорта, в том числе повышения квалификации. В связи с этим необходимо привлекать ведущих преподавателей вузов и опытных специалистов соответствующего направления транспортной деятельности.

После положительной оценки новых программ они подлежат включению в учебный процесс. На каждую новую образовательную программу важно удачно организовать и провести прием студентов или слушателей, которые ощутят полное удовлетворение полученными знаниями и новыми способностями. Для повышения качества подготовки специалистов следует ежегодно актуализировать содержание образовательных программ и постоянно совершенствовать методики обучения. Обучение станет плодотворным, если студенты с

увлеченностью будут стремиться к использованию полученных знаний в выбранной профессии. Мастерство преподавателя выполняет важную роль в привлечении внимания студентов к учебным материалам и раскрытию их значимости для будущей специальности.

Транспортный вуз создает условия для подготовки востребованных образовательных программ, обеспечивает обучение хорошими преподавателями, которые создадут все необходимое для качественной подготовки специалистов. Но этих условий окажется недостаточно, чтобы подготовленные специалисты стали востребованы транспортными организациями и получили высокую оценку.

Как мы говорили выше, большая часть поступивших в транспортный вуз студентов не подготовлена для обучения в вузе. Слабая школьная подготовка оказывается одной из причин, вызывающих множество разных проблем в становлении общей культуры общества, оказывающей влияние на развитие образования в целом, и на развитие транспортного, в частности. Неудачно подготовленные выпускники школ становятся заложниками вузов, куда они попадают в большей своей части случайно. Распространенная точка зрения, что после школы обязательно следует поступить в вуз для получения диплома, как визитной карточки, определяющей будущую жизнь, оказала свое отрицательное влияние на систему обучения и систему оценки знаний школьников. Чтобы как-то приблизить возможность отбора выпускников школ для поступления в вузы, стали внедрять ЕГЭ. За долгие годы систем единого государственного экзамена не продемонстрировала свою плодотворность. По причине огромного числа недостатков этой системы правила приема в университет, которые в 1990 г. составляли 10–15 страниц, в настоящее время увеличились в 5–7 раз. Новые правила приема компенсируют низкую подготовленность выпускников школ возможностью поступить туда, где зачисление будет гарантировано, но не в тот вуз, где есть образовательные программы, близкие к профессиональной ориентации абитуриента. Недостатки ЕГЭ пагубно влияют на воспитание школьников. Вектор их интенсивной работы устремлен к изучению только того материала, какой ограничен содержанием ЕГЭ. Заложенные в ЕГЭ ошибки становятся содержанием знаний выпускников школ. Поэтому, даже получив высокие баллы и поступив в вуз, такой выпускник окажется не подготовленным к обучению, по программам высшего образования. Разрыв связей между школьным обучением, сдачей ЕГЭ и выбором профессии оказывает негативное влияние на выпускников школ. Они лишаются полноценного школьного образования, попадают под сильно давящий психологический стресс при подготовке и сдаче ЕГЭ, а в результате оказывается, что полученные баллы по определенным предметам ему не нужны, так как для поступления в желаемый вуз требуются совершенно иные дисциплины, по которым ЕГЭ он не сдавал.

Школа не учит, но ставит не понятные ученику условия и принуждает их соблюдать, а в результате человек лишается своего права на продолжение обучения в вузе по нужной для него профессии. Слабо подготовленный школьник допускает досадные ошибки при выборе или сдаче ЕГЭ, и это обстоятельство вынуждает его зачисляться на любые другие доступные бюджетные места, но не по любви к профессии, а для того, чтобы просто получить диплом о высшем образовании. Такой выпускник вуза не пойдет работать по специальности, он станет искать иные пути для обустройства своей жизни. Неподготовленная система ЕГЭ не может испытываться каждый год на школьниках, которые вместо качественного обучения получают стресс от непродуманной, не педагогичной методики не на способность их учиться в вузе, а на умение выдержать унижительную процедуру давать ответ на вопросы, по каким трудно определить степень подготовленности выпускников школ. Низкая школьная подготовка, запутанные правила приема образуют условия приема в вузы по формальным признакам, не дающим убедительных оснований о готовности и способности поступивших студентов учиться по программам высшего образования.

Школа окажется истинным маяком, направляющим путь обучения школьников, когда ее деятельность станет способной воспитывать молодежь с высоким нравственным мировоззрением и создаст все условия для выбора своей будущей профессии. Научить учиться можно только тогда, когда человек окажется заинтересованным в получении знания, ощутит его полезность, оказываясь под его влиянием, в обстановке, удовлетворяющей его жизненные потребности. Создание профильных транспортных школ с участием преподавателей транспортных вузов, может служить началом подготовки выпускников школ для обучения в транспортных университетах. Такие школы сомкнутся с транспортным вузом в единый образовательный центр, устремленный воплощать лучшие результаты науки в обучение нового поколения, которое обязано быть готово к развитию транспорта на основе новых технологий.

Большая помощь будет оказана транспортным вузам, если Министерство транспорта РФ:

— инициирует работу по созданию национальных транспортных научно-образовательных центров, в которых соединяться средние школы, колледжи, университет. За такими центрами следует закрепить определенные транспортные структуры, для которых будут готовиться требуемые специалисты. Структура центров может быть разной, ее содержание будет зависеть от задач, которые предстоит решать. Основной задачей станет высококачественная подготовка востребованных специалистов на основе комплексного участия в этом процессе транспортных организаций. Главной особенностью центров окажется их способность воспитывать тех специалистов, которые станут способными развивать всю транспортную систему на основе самых новых технологий,

обеспечивая ее безопасность, комфортность и продуктивность с позиций удовлетворения законных интересов всех субъектов общества и государства. Во главе центров следует поставить университет, дав ему полномочия вести организационную работу по направлениям развития науки, методики и учебного процесса по всем уровням и формам обучения, объединив средства и усилия школы, вуза и практических транспортных подразделений;

— поддержит, и будет способствовать росту числа источников финансирования транспортного образования. Полноценное развитие транспортного образования не получит должного результата, если источником его финансирования останется только федеральный бюджет;

— окажет содействие в разрешении вопроса предоставления льготного образовательного кредита студентам транспортных вузов. Процентная ставка рефинансирования такого кредита должна быть самой низкой, какую допускает Центральный банк РФ. Возможно, рефинансирование образовательного кредита для транспортных вузов должно быть установлено индивидуально минимальным. Эта задача может решиться при обоснованном ходатайстве Министерства транспорта РФ в Центральный банк РФ.

Право на получение такого образовательного кредита должны получать только те студенты, которые будут работать по специальности в структурах транспортной отрасли. Льготный образовательный кредит станет уникальным инструментом в стабилизации финансовых потоков, используемых для подготовки специалистов транспорта, для развития транспортного образования, что снизит нагрузку на государственный бюджет в части финансирования образования, сохраняя гарантированную подготовку востребованных специалистов. Студент, получивший право на льготный образовательный кредит, освоит желаемую профессию и укрепит чувство ответственности за свою деятельность под влиянием обязательств возвратить полученные финансовые средства после завершения обучения. Подготовленный на основе образовательного кредита специалист в процессе работы в транспортной отрасли устанавливает и укрепляет обратную связь в рыночных отношениях, возвращая сумму кредита и повышая привлекательность транспортного образования.

Транспорт развивается, и в силу этого многие хотят получить именно транспортное образование. Поддержать это желание и создать условия для получения престижного транспортного образования возможно, когда в России начнут создаваться уникальные транспортные школы как составная часть национального транспортного образовательного центра. Такие школы окажутся способными воспитывать молодежь с транспортным мировоззрением. Уровень, содержание выпускника такой школы станут демонстрировать его знание, насыщенное высокими этическими, моральными нормами, и показывать умения убежденного

профессионального ориентирования на продолжение обучения по освоению программ высшего образования. Для выпускников подобных школ не потребуется ЭГЭ, его заменят другие способы испытания, по которым будет удобно и просто формировать вывод о готовности и способности человека обучаться в транспортном вузе.

Подготовленный выпускник школы с рвением и устремленным желанием будет обучаться в транспортном университете. Но вузу нужно будет показать студентам высокое мастерство в подготовке будущих транспортников. Новейшее оборудование, современное программное обеспечение, лучшие преподаватели и самые достойные интерактивные методики обучения, тесно переплетенные с транспортной практикой, будут теми условиями, при каких станет возможно воспитывать специалистов нового поколения. Когда преподаватели не будут испытывать недостатка технического и технологического оснащения, требуемого для хорошего обучения, и получают удовлетворение от уровня своей заработной платы, тогда наступит возможность не только им самим повышать публикационную активность, но они научат этому студентов.

Международное присутствие транспортных университетов укрепится за счет роста способов сотрудничества преподавателей с зарубежными вузами. В таком сотрудничестве станут принимать участие и студенты транспортных вузов. Длинная цепь мотивов окажет свое плодотворное воздействие на увеличение разнообразных привлекательных научных проектов, звеном которых всегда будут научные исследования и публикации студентов и выпускников транспортных вузов. Это те необходимые показатели, которые в числе других определяют место в мировом рейтинге университетов.

Доверие к транспортным университетам значительно возрастет, когда будут созданы национальные транспортные научно-образовательные центры. Они станут и инструментами, и средствами по выводу транспортного образования на высокий уровень мировых показателей. Проект «Национальный научно-образовательный центр» — это пока идея, которая может стать основой к разработке программы, где следует предусмотреть этапы создания центра, с указанием ответственных лиц, наделенных полномочиями организовывать, создавать и демонстрировать результаты труда конкретными успехами в деле воспитания нового поколения специалистов транспорта.

Трудно и часто бесполезно строить, не видя модели функционирования построенного, не ставя цель, по какой только и можно определить, для чего нужно такое строительство. Началом всему должна быть цель, правильно выбранные способы, реализация которых приведет к ее достижению. Все затраты транспортного образования обуславливаются достижением единой цели — высококачественной подготовки специалистов, способных развивать транспортную систему по пути,

указанному в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2035 года.

Литература

1. Капица, С. П. Синергетика и прогнозы будущего / С. П. Капица, С. П. Курдюмов, Г. Г. Малинецкий. — Москва : Наука, 1997.

References

1. Kapitsa, S. P. Sinergetika i prognozy budushchego [Synergetics and forecasts of the future] / S. P. Kapitsa, S. P. Kurdyumov, G. G. Malinetskiy. — Moskva: Nauka, 1997.