

Валентин Виноградов: Невозвращенцев становится меньше



ПОДГОТОВКА

Татьяна Комендант

Прошли времена, когда молодому специалисту, пришедшему на производство, говорили: забудь все, чему тебя учили в институте, и начинай работать.

Сегодня в МИИТе студентов учат с учетом современных требований и в соответствии с запросами железных дорог, уверяет первый проректор вуза по учебной работе профессор Валентин Виноградов.

– Сегодня наш университет – крупнейший транспортный вуз России, – рассказывает Валентин Васильевич. – А скоро станет одним из крупнейших университетов Европы. В октябре по постановлению правительства в состав МИИТа войдут Российский государственный открытый технический университет путей сообщения и его 30 филиалов и представительств, а также 17 техникумов и колледжей центрального региона России. Получается, в МИИТе будут обучаться около ста тысяч студентов.

– Для чего вам средние специальные учебные заведения?

– Чтобы сохранить подготовку специалистов со средним профессиональным образованием для железных дорог. Иначе получится, как с ведомственными ПТУ. Уже через год после их передачи муниципальным властям две трети из них были перепрофилированы.

– А для вашего университета это хорошо?

– Да, проще будет организовать непрерывную подготовку. Зачем студентам учить в вузе то, что они проходили в техникуме? Основные железнодорожные специальности они смогут проходить по сокращенной программе (мы такое практикуем уже 10 лет для выпускников техникумов).

И студентам станет проще переходить с одной ступени обучения на другую – оно

На большую часть выпускников Московского госуниверситета путей сообщения теперь могут рассчитывать в регионах

будет вестись по единым программам.

Кроме того, за счет выпускников техникумов мы увеличим число студентов, что в условиях демографического спада немаловажно. Появится возможность и более тесно работать с регионами – дорогами, предприятиями. В результате и ребят сохраним, и специалистами предприятия обеспечим.

Мы не страдаем гигантоманией. Для нас главное – выполнить запросы ОАО «РЖД» и транспортной отрасли.

– Есть ли проблемы в приеме ребят из глубинки?

– В этом году мы сделали один вступительный экзамен по билетам МИИТа. Но с 1 сентября 2009 года будем обязаны зачислять студентов только по результатам ЕГЭ. И что тогда делать с теми ребятами, которые приходят с пятого класса на Детскую железную дорогу?

Есть такие фанаты среди мальчишек. Дай такому локомотив – он его целовать готов. Что делать с ним, если он получит оценку по ЕГЭ чуть меньше, чем требуется? Мы лишимся этого парня. А нам такие одержимые как воздух нужны. Именно из них получают самые лучшие специалисты.

Мы вообще готовы принимать всех, кто подал заявление. А через год или через семестр – кто отсеялся, тот и отсеялся. Дайте людям возможность попробовать! Но нет у нас таких прав. Как надо – все прописано в законе о высшем образовании. Отойти нельзя.

Наша задача, как отраслевого вуза, – сделать все, чтобы именно ребята с отдаленных станций, направляемые на целевую подготовку, были защищены от случайностей, чтобы новые условия приема не преградили им дорогу в вуз. Поэтому хотим воспользоваться постановлением правительства о проведении школьных олимпиад. По положению об олимпиадах, в число победителей разрешается включать до 46 процентов участников. Решением совета вуза им можно засчитать высший балл по ЕГЭ.

Мы это делаем для того, чтобы поступило как можно больше ребят из регионов, детей железнодорожников – кто еще будет на железной дороге работать, если не они! Практика показывает, что наибольшее количество таких выпускников остается трудиться в отрасли.

Сегодня у нас из Москвы и Московской области примерно 45 процентов студентов, остальные – из регионов.

– Как вы работаете с целевиками?

– Заключены договоры со всеми дорогами, со всеми предприятиями, которые направляют к нам абитуриентов на учебу. На наш вуз завязан весь Центральный регион. Нам было определено работать с Северной, Горьковской, Юго-Восточной, Московской дорогами. Кроме того, работаем с Приволжской, Куйбышевской и с Московским отделением Октябрьской. Присылают целевиков и из других регионов.

В последние восемь лет мы выстроили свою работу с дорогами и предприятиями так, чтобы был взаимный интерес в подготовке. К примеру, в 1999 году у нас было всего более десятка целевиков с Горьковской дороги. Сейчас поступают около сотни каждый год. То есть постепенно мы перешли на систему подготовки по запросам самих дорог. Им нужны такие-то специалисты – мы их готовим, согласовав это с Агентством железнодорожного транспорта.

– После окончания вуза выпускникам будет гарантировано место работы?

– Однозначно – да. Именно поэтому во время учебы дорога доплачивает целевикам к стипендии. Предприятие заинтересовано в том, чтобы выпускник вернулся туда, откуда его направили, а не остался в Москве. Есть случаи, что и остаются, но большинство возвращаются. Почему? Ну, хотя бы потому, что в регионах жилье дешевле, потому что ипотека уже заработала.

Недавно разговаривал с выпускником – четыре года назад закончил МИИТ, работает под Тамбовом. Женился, родились дети. Спрашиваю: а с жильем как? Говорит: взял кредит на ипотеку, купил жилье в небольшом поселке под Тамбовом. Сейчас уже оформил квартиру и живет там с семьей. Вот пример того, что система работает, что благие намерения РЖД постепенно воплощаются в жизнь. И студенты это почувствовали.

Мы каждый год проводим встречи студентов-целевиков с заместителями начальников дорог и отделений. Заметил, что на первые встречи ребята приходили такие вальяжные – что, мол, вы можете рассказать, я тут в Москве учусь и еще 10 тысяч в месяц зарабатываю. Зачем, мол, я к вам поеду на меньшую зарплату. А как же договор, спрашивают. Да я вам заплачу, говорит.

На последней встрече, которую мы проводили, мне показалось, что многое изменилось: уже интересуются, какие перспективы у отделения, есть ли там ипотека, какие зарплаты. Уже нет разговора о невозвращении. Но студенты дают понять, что у них есть определенные требования и запросы. И это нормально. Такой уровень взаимодействия и должен быть.

Руководство дорог интересуется оценками, поздравляет отличников, вручает награды за успехи в учебе. Это хорошо действует. Пусть мелкие такие шажки, но из этого строится большая политика. Поэтому сейчас мы совместно с дорогами это направление в работе со студентами всячески выдерживаем. В частности, создали студенческие землячества по каждой из дорог. А центром всего этого у нас стало управление интеграции и договорных форм обучения.

– Слышала о вашей практике – сочетании работы с учебой. Каким образом это происходит?

– Началось все с того, что Московской дороге не хватало рабочих рук в депо на экипировке вагонов и локомотивов. И мы стали часть выпускников из техникумов принимать на внебюджетной основе, так как бюджетного приема недостаточно. Поскольку у них сокращенная программа, четырехлетняя, мы ее распределили на пять лет. За счет этого смогли организовать такой график учебного процесса, чтобы они два дня работали, два дня учились.

Что это дает? Ребята приезжают из глубинки, где зарплаты не такие высокие, чтобы можно было оплачивать учебу. А здесь, на Московской дороге, они зарабатывают неплохо – могут сами оплатить и обучение, и проживание в общежитии. Некоторые даже родителям ухитряются помогать.

У нас сейчас таких 700 человек. В этом году был первый выпуск. Нынче планируем набрать еще 400. Для многих из них это, может быть, единственный шанс получить высшее образование. Мы помогаем его реализовать.



Студенты дают понять: у них есть определенные запросы и требования