

обходимо сформулировать четкие критерии отношения их к этой категории и различать формы их поддержки. Одно дело - моногорода, где проблема закрытия предприятия носит, прежде всего, социальный и политический характер (снятие препятствий для развития малого бизнеса). Другое дело – инфраструктурные объекты, когда допустима прямая поддержка их функционирования со стороны государства.

Но самое опасное – под видом помощи «системообразующим» предприятиям воспрепятствовать закрытию неэффективных производств и модернизации отечественной экономики. Вот почему важно не возлагать слишком большую ответственность на государство. А если оно готово спасать тот или иной бизнес, то должно делать это публично и по известным для всех правилам.

ОСОБЕННОСТИ ПОДГОТОВКИ И ОРГАНИЗАЦИИ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО ПРОЦЕССА В МОРСКИХ ВУЗАХ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РОССИИ

Фисенко А.И.

*Морской государственный университет
им. адм. Г.И. Невельского,
Владивосток, Россия*

Непреходящее значение образования и его место в современном российском обществе сегодня является очевидным для всех. Наряду с наукой и культурой, образование является категорией базисной, фундаментом, на котором развивается экономика государства, основывается благосостояние его граждан и страны в целом.

Сегодня в сфере высшего профессионального образования (ВПО) страны реализуются крупные проекты развития и поддержки вузов, формируются и создаются научно-исследовательские, инновационные, инновационно-предпринимательские и федеральные университеты. Вместе с тем, в этих преобразованиях пока не нашли своего отражения особенности системы образования в транспортных вузах, осуществляющих свою деятельность по подготовке специалистов для транспорта в соответствии с международными (конвенциальными) требованиями. На сегодняшний день едва ли ни единственным документом, в котором частично отражены особенности такой подготовки, является постановление Правительства Российской Федерации № 71 от 14 февраля 2008 г. «Об утверждении Типового положения об образовательном учреждении высшего профессионального образования (высшем учебном заведении)». Вместе с тем, особенности деятельности высших учебных заведений, осуществляющих в соответствии с международными требованиями подготовку плавательных составов морских судов, судов рыбопромыслового флота и летного состава воздушных судов, в части обеспечения ими обучающихся пи-

танием, обмундированием и стипендиальным обеспечением, определяются, в основном, подзаконными актами – постановлениями и распоряжениями Правительства Российской Федерации, а также ведомственными нормативными документами Министерства финансов РФ (МФ РФ), Министерства транспорта РФ (МТ РФ), Министерства образования и науки РФ (МОН РФ) и др.

В настоящее время отсутствуют нормативные документы Правительства РФ, которые должным (и прямым) образом регламентировали бы нормативное обеспечение обучающихся транспортных вузов питанием, обмундированием и стипендиальным обеспечением, хотя потребность в таких документах очевидна. Разработка таких документов имеет не только важное практическое, но и определённое научно-методическое значение для определения перспектив и направлений развития вузов транспортного комплекса страны (ТКС) в условиях проходящей бюджетной и образовательной реформы.

Развитие и повышение эффективности деятельности вузов ТКС имеют для Российской Федерации исключительное значение. Высшее профессиональное транспортное образование, наряду с другими отраслями национальной экономики, обеспечивает, прежде всего, базовые воспитательные и интеллектуально-познавательные условия жизнедеятельности общества, являясь важным инструментом достижения социальных, экономических и государственно-политических целей на основе получения обучающимися знаний, навыков и умений, а также приобретения ими соответствующих компетенций и элементов необходимого профессионального опыта.

Высшее профессиональное транспортное образование в России исторически во многом предопределило духовное, социально-экономическое, политическое и пространственное развитие России, способствовало укреплению и защите ее независимости, государственной целостности и международного влияния. Формирование и развитие российского высшего образования и науки в сфере транспорта, системы подготовки, переподготовки и повышения квалификации кадров специалистов, имеющих высшее профессиональное транспортное образование, а также создание развитой национальной сети специализированных транспортных вузов были значимыми этапами не только для развития транспортного комплекса страны, но и для всей национальной экономики в целом.

Сегодня устойчивое и приобретающее всё более инновационный характер развитие вузов ТКС является гарантией уверенного экономического роста страны, объединения не только её географического, но и интеллектуального пространства, обеспечения свободного и конкурентного перемещения знаний, высококвалифицированной рабочей силы, проявления новых форм

интеллектуальной свободы обучающей, воспитательной, учебной, экономической и научно-инновационной деятельности, обеспечения целостности финансово-политических, демографических и воспроизводственных процессов в России, ее национальной безопасности в сфере транспорта, и на этой основе – улучшения условий и уровня жизни населения.

Особая значимость функционирования и необходимость дальнейшего развития вузов ТКС связана с созданной и развивающейся в соответствие с потребностями государства системой экономической (и военной) безопасности России. Такая система обусловлена уникальным геостратегическим положением страны и огромным пространственным размахом инвестиционной и производственной деятельности, сложившимися и формирующими научными школами во многих отраслях и сферах транспорта, а также в смежных, прежде всего, в естественных, науках, имеющих не только узко национальное, но и известное международное значение.

Транспортное образование призвано решать проблему конвенционного образования, позволяющего нашим специалистам уверенно чувствовать себя в любой стране, быть востребованными и конкурентоспособными на мировом рынке труда. Вузы ТКС не только готовят специалистов самого высокого класса, но и воспитывают граждан своей страны.

Основными особенностями подготовки и организации образовательного процесса в вузах ТКС, которые в настоящее время не всегда полно и точно учитываются при материально-техническом обеспечении и финансировании этих вузов, по нашему мнению, являются следующие.

1. Подготовка морских и лётных специалистов осуществляется в вузах ТКС специальной формы. В этих вузах обучающиеся являются курсантами, проживают на казарменном положении, носят установленную форму одежды, содержатся на полном государственном обеспечении. Жизнь и учеба курсантов регламентируются положениями, близкими по духу и букве положениям о воинской службе в военных учебных заведениях. Курсанты выполняют утвержденный распорядок дня, несут дежурную службу, объединены в учебные роты, получают необходимые военные знания и командные навыки. Такая форма организации жизни курсантов является необходимым условием обучения и воспитания командиров морского, речного и летного состава и широко распространена в мире.

Это является основой для «специального» характера самих вузов, а также и обучения современных обучающихся, увеличивая не только прямые, но и косвенные затраты на их обучение. Необходимость соблюдения при этом дисциплины и уставов, формализация отношений, повышенная опасность при использовании техники,

оборудования, тренажёров и прочих «активных средств» подготовки настоятельно диктует потребность в обеспечении учебного процесса особой психологической поддержкой и соответствующим научно-методическим сопровождением. Особенно критическим становится это требование при подготовке специалистов лётного, морского и речного состава, обучающихся в вузах ТКС. Отсюда – особые, повышение требования к физическому и психологическому здоровью обучающихся, настоятельная потребность постоянного мониторинга их здоровья, а следовательно, и к соответствующим затратам на необходимое медицинское обслуживание.

2. Обязательное и широкое использование в учебном процессе и в различных видах практики разнообразных и – как правило – дорогостоящих тренажёров. Некоторые из них сегодня стоят несколько миллионов долларов США, что, с одной стороны, делает подготовку соответствующего состава существенно более дорогой, чем в так называемых «чистых» гуманитарных вузах, а с другой, требует соответствующей квалификации преподавателей и затрат на их поддержание и техническую эксплуатацию. Вместе с тем, очевидно, что иного пути подготовки профессиональных специалистов сегодня в транспортном комплексе нет. Поэтому и впредь эта составляющая обучения будет и в дальнейшем играть свою важную и, к сожалению, «затратоформирующую» роль во всех вузах ТКС.

3. Необходимость предоставления учащимся глубокого фундаментального, в первую очередь, естественно-научного и специально ориентированного инженерного, образования. Это подразумевает не только высокий уровень преподавания естественных и специальных инженерных дисциплин, учитывающих достижения современных высоких технологий и результаты НИОКР, но и специальных финансово-экономических дисциплин – экономики и финансов предприятий, финансового менеджмента, логистики, бухгалтерского учёта, налогов и налогообложения и др.

4. Большие единовременные инвестиционные и постоянные текущие затраты вузов ТКС. Это касается не только зданий и сооружений, но и, в первую очередь, учебных морских и воздушных судов, автомобилей и т.д., а также специальных объектов – столовых, складов продовольственных товаров, вещевого имущества и инвентаря, спортивных и лечебно-оздоровительных комплексов, помещений специальной подготовки и т.п.

5. Стремительное развитие и усложнение современных передовых технологий транспортных отраслей, и важность в связи с этим не только быстрой адаптации учебных программ вузов ТКС к таким изменениям, но и разработка учебно-методического и научного обеспечения новых специальностей и специализаций, потребность в которых возникает в связи с прогрессом тех или

иных видов транспорта. В качестве примера можно привести строительство морских и речных судов нового поколения: высокотехнологичных сухогрузных судов, навалочных и наливных судов, газовозов, контейнеровозов, судов специального назначения, бурное развитие и использование в практике работы многих транспортных компаний и транспортных групп логистических подходов, концепций, инструментов и приёмов, ориентированных не только на внутренний, но и на внешний рынок.

6. Тесная взаимосвязь качества и структурного соответствия специальностей подготовленных в вузах ТКС кадров целям и задачам обеспечения транспортной безопасности страны и повышения её мобилизационного потенциала. Это не только ужесточает требования к стандартам отечественной системы подготовки соответствующих кадров, но и ориентирует её на выполнение международных требований в области конвенциональной подготовки соответствующих специалистов.

7. Усиление глобализующей и интегрирующей функции транспорта в современном мире, а, следовательно, повышение роли и статуса людей (через рост их знаний, опыта, владения навыками, влияния на происходящие политические, экономические, социальные и др. процессы в мире), которые работают в этой сфере национальной экономики.

Указанные выше особенности подготовки специалистов для транспортной сферы и деятельности вузов ТКС дают основания для утверждения о том, что по своим основным параметрам (отраслевой специализации, сложности, интегративным функциям, значению для национального и мирового хозяйства, уровню требований к подготовке и здоровью и т.д.) такое образование, т.е. *образование в вузах ТКС должно стать элитным, представляя собой по содержанию инженерно-гуманитарное, а по форме – универсальное университетское образование.*

Культура и искусство

ОБ ОНТОЛОГИЧЕСКОЙ СПЕЦИФИКЕ НАУКИ И ИСКУССТВА

Демченко А.И.

Саратовская государственная консерватория
им. Л.В. Собинова
Саратов, Россия

Из обилия мыслимых ракурсов обсуждения данной темы остановимся на том, который может быть выражен через оппозицию *ratio – irratio*. На первый взгляд, первая из названных составляющих заведомо является прерогативой науки, в то время как вторая относится к «епархии» искусства. Однако на самом деле всё значительно сложнее, и данная антитеза оказывается в ряду «вечных» и для *науки* как таковой. Действительно, с давних времён кипит неутихающая полемика, перерастающая подчас в настоящую битву способов познания и мировоззренческих установок.

По одну сторону «баррикад» находятся адепты *ratio* (от лат. *разум, разумный*), исходящие из посылок разума, рассудка и с ним всё соотносящие. Отсюда происходят понятия *рациональное*, то есть разумно обоснованное, целесообразное, и *рационалистическое*, то есть сугубо рассудочное, опирающееся только на требования рассудка. На этой базе сложился **рационализм** – мыслительное направление, признающее разум решающим или даже единственным источником истинного, объективного знания и одновременно видящее в разуме основной критерий истинности этого знания. Кроме того, рационализм может выступать и в качестве определённого норматива рационального поведения, и тогда говорят о чис-

то рассудочном (без участия эмоций) отношении к жизни.

Противостоящее рациональному и рационализму ощутимо богаче по нюансам, видовым признакам и формам выражения. Разумеется, *irratio* ни в коем случае не приходится понимать в изначальном значении (от лат. *неразумный*) и только условно, с большими оговорками можно согласиться на формулировку *внераумный*. Прежде всего имеется в виду, что иррациональное – это нечто находящееся за пределами постижения разумом с привычными для него механизмами всё объясняющей логики, то есть невыразимое в логических понятиях и суждениях или даже недоступное пониманию разумом. В этих случаях подчас говорят о категориях внеинтеллектуального как отвергающего способы рационального мышления или противоречащего ему. Отсюда возникновение термина **антиинтеллектуализм**, что в философском понимании означает отрижение возможности познания истины с помощью разума. Наконец, в житейском смысле иррациональное, как своего рода «безрассудное», отмечает всё, выходящее из-под контроля, выводящее за пределы общепринятых норм существования и поведения.

И как следствие, прямой противоположностью рационализма выступает **иррационализм** – целый ряд течений в философии, которые ограничивают или отрицают возможности разума в процессе познания, делают основой миропонимания иррациональное, выдвигая на передний план в качестве инструмента познания веру (как априори), непосредственное созерцание, чувственный опыт, интуицию, мистическое «озарение», воображение, инстинкт, бессознательное и