

- Михаил Никитичевич, в России нынче свыше 1280 академий, университетов и вузов, в которых обучается более семи миллионов человек. Но специалистов современного уровня все равно не хватает. Молодые рвутся в экономисты и юристы, в то время как производству недостает грамотных инженеров. Вы занимаетесь подготовкой инженеров для сельского хозяйства. Кто приходит к вам учиться - ведь колхозов уже почти нет?

- Но выращивать хлеб, производить мясо, молоко, овощи стране нужно по-прежнему! Конечно, уже на ином уровне, с применением современных техники и технологий. Поэтому до 70 процентов наших студентов приезжают из регионов. В частности, мы работаем по договорам с целым рядом областей Нечерноземья. Оставшиеся 30 процентов - москвичи.

Сейчас модно спорить о том, какие кадры необходимо готовить. Одни говорят - нынче время узких специалистов. Другие, напротив, уверяют, что современные профессионалы должны обладать знаниями в различных сферах деятельности - с тем чтобы быстрее адаптироваться на рынке труда и удовлетворить потребности работодателей. Признаться, мне нравится японская система. Тамосние хозяева компаний говорят: «Не надо готовить специалистов под нас. Дайте молодому человеку достойное образование». Потом принимают его на работу и предметно обучают своему делу, вкладывая средства в доводку грамотного профессионала. То есть от вузов требуется научить студента умения учиться, перестраиваться в сложном мире постоянно возникающих непростых задач, которые надо оперативно решать.

Первые три курса в нашем университете отведены под освоение фундаментальной технической базы. А потом начинается специализированная подготовка. Таким образом, наш выпускник - прежде всего инженер, но в состоянии найти себе применение в случае изменения профиля деятельности. Он причлен занимается решением инженерных задач - и уже не столь важно, где именно он получит работу: в агрохолдинге на селе, в городском автобусном парке или авто-сервисе.

- Москва задыхается от сложных транспортных проблем. Естественно, отрасли нужны «свежая кровь» - молодые люди с современным мышлением и взглядом на вещи. Чем вы помогаете городу в этом отношении?

- Сегодня в университете обучение ведется по двенадцати специальностям и 26 специализациям, в том числе по таким профилям, как «Автомобили и автомобильное хозяйство», «Технология обслуживания и ремонта машин в агропромышленном комплексе», «Стандартизация и сертификация». Обилие инженерных специальностей и специализаций позволяет выпускникам университета находить поприще в сфере организации и технологии ремонта техники, к примеру, на столичных станциях технического обслуживания. Работают наши выпускники на предприятиях Мосавтотранса и Мосгортранса, Мосэнергоремонта и т.п.

Пять лет назад по инициативе Департамента транспорта и связи правительства Москвы была создана Московская ассоциация предприятий технического обслуживания и ремонта мототранспортных средств - МАПТО. Ассоциацию учредили прежде всего для формирования в столице цивилизованного рынка услуг по техобслуживанию автомобилей. Университет стал соучредителем ассоциации и принимает самое активное участие в деятельности МАПТО. Московское правительство поддержало начинание. В Москве была введена обязательная экспертиза станций техобслуживания.

Не секрет, что в столице нынче экологическая обстановка далека от идеальной. Более 80 процентов вредных выбросов в атмосферу приходится на автомобильный транспорт. Ну какой может быть выхлоп у машины, отработавшей 10-15 лет? А ведь поддержанные иномарки заполнили в 90-х годах ушедшего века в первую очередь Москву! Скажем, в Англии владельцу машины, отбегавшей три года, пожелавшему купить новую, делаются скидки и засчитывается стоимость старого «железного коня». А сами эти «старые кони» отправляются в третьи страны. К сожалению, такой третьей страной стала и Россия. Так не пора ли нам подумать о собственном здоровье и наладить контроль технического состояния автомобилей?

- Это, конечно, правильно, но ваш университет - учебное заведение. За чем вам активное участие в деятельности МАПТО?

- Да нам это просто необходимо! Транспортной отрасли столицы остро не хватает квалифицированных кадров. В том числе и потому, что организация практики студентов вузов зачастую носит формальный характер. Получает такой студент диплом, выходит на рынок труда - и при этом не имеет представления о реальной деятельности со-

место предполагаемого строительства. А как же? Необходимо посмотреть, что и как решил построить предприниматель, соответствуют ли его намерения политике московских властей по развитию городской системы технического сервиса.

- Отказываете часто? И какими критериями при этом руководствуетесь?

- Москва намерена создать мощную инфраструктуру технического сервиса. В нынешнем году начнется разработка данной концепции, и наш университет

час начинается реализация второго этапа программы создания в Москве цивилизованного рынка услуг по техобслуживанию транспорта. Теперь кроме собственно автосервиса на этих предприятиях появятся банки и страховые службы, экологи и др. Таким образом, «серые» ремесленники, даже демпингуя, окажутся неконкурентоспособными. Потому что меняются критерии оценки потребителем комплекса оказываемых услуг.

В настоящее время по нашей инициативе и при поддержке Департамента транспорта и связи и префектуры Северного округа на базе университета создан Московский городской техно-

- А у нас есть подобного рода программы. Дело в том, что в университете среди прочих действует инженерно-педагогический факультет, который как раз и занят подготовкой преподавателей технических специальностей для техникумов и колледжей, в частности автомобильных. Мы сотрудничаем с десятью столичными колледжами, разработали совместную учебную программу непрерывного профессионального образования. Программа предусматривает, например, что, окончивая колледж, выпускник устраивается на работу и одновременно поступает в наш университет. При этом высшее образование он получит не за пять лет, а

Михаил ЕРОХИН:

КОМУ СЕГОДНЯ НУЖЕН ИНЖЕНЕР

Михаил Никитичевич ЕРОХИН родился в 1946 году в деревне Долгое Брянской области. Окончил Московский институт инженеров сельскохозяйственного производства (ныне - Московский государственный агроинженерный университет им. В.П. Горячкина). Вся трудовая деятельность М. Ерохина также связана с этим вузом. Он работал ассистентом кафедры, доцентом, проректором по учебной работе. С 1995 года - ректор МГАУ. Академик РАСХН, доктор технических наук, профессор, лауреат премии Правительства России в области науки и техники, заслуженный деятель науки России.



ФОТО ЭДУАРДА ЛАПОВКА

временных предприятий и компаний. А раскачиваться некогда, нужно быстро войти в ритм производства и начать приносить организации отдачу. Выходит, выпускников много, но работодатели недовольны. Так вот, наше тесное сотрудничество с Департаментом транспорта и связи города позволяет организовывать практику для студентов на действующих предприятиях Москвы.

Молодые люди втягиваются в атмосферу производства, приобретают необходимый профессиональный опыт, заявляют о себе, присматриваются к потенциальному месту будущей деятельности. Университет, к примеру, принимает активное участие в проведении различных конкурсов - на лучшие столичные автосервис, автомойку, пункт инструментального контроля; наши студенты помогают как организовывать, так и проводить эти конкурсы. Сегодня юноша узнал, как действует современное транспортно-сервисное предприятие, а завтра, получив образование, открыл собственное дело - ту же автомойку. Прав был классик: «Практика - критерий истины»...

- Надо полагать, конкурсами и выставками ваше сотрудничество с МАПТО не ограничивается?

- Естественно. При ассоциации действует экспертный совет, председателем которого является проректор МГАУ по научной работе Владимир Стрельцов. Функционирует общественный координационный совет, занимающийся совместно с префектурами регулированием деятельности по улучшению качества техобслуживания во всех округах города. При этом совете учреждены экспертные комиссии - по самоходной технике, грузовым автомобилям и т.д. На базе нашего университета действует экспертная комиссия по легковым автомобилям. То есть, чтобы сегодня получить от городских властей разрешение на строительство или реконструкцию автосервиса, необходимо предварительно пройти у нас соответствующую экспертизу. В экспертную комиссию кроме представителей МГАУ входят сотрудники Москомзема, экологических служб, Ассоциации автомобильных дилеров и др. Эксперты рассматривают определенный унифицированный пакет документов, выезжают на

примет в этой работе участие. Мы же стараемся уйти от так называемых серых автосервисов - попросту говоря, мастерских в гаражах, где по демпинговому ценам осуществляется ремонт машин. Сплошь и рядом при этом используются контрафактные запчасти, некачественное оборудование. «Серые» мастера к тому же не платят налогов, чем наносят казне ощутимый урон. Поэтому эксперты «заворачивают» проекты, не отвечающие современным требованиям к уровню оборудования будущего автосервиса, экологическим параметрам, размещению предприятия, технологической и инструментальной базе, профессиональной подготовке, - как инициаторов проекта, так и будущих сотрудников компании.

В свое время проверки автосервисов показывали, что до 60 процентов оборудования на этих ремонтных предприятиях давно следовало списать в утиль. Сейчас кустарным мастерским мы ставим заслоны. Требования экспертной комиссии сопоставимы с критериями, которыми руководствуются аналогичные службы в любой западной столице. Таким образом, в городе постепенно формируется сеть современных центров по ремонту и обслуживанию автомобилей. Конечно, это процесс достаточно длительный. Пока «серых» ремонтников стало ненамного меньше. В то же время многие из них сами приходят в экспертную комиссию и заявляют: «Хочу легализоваться. Мне становится неуютно в тени, невыгодно. Я лучше буду играть по правилам. Помогите». И это правильно, потому что сей-

парк по развитию технического сервиса машин. Сейчас он в стадии становления. Университетские лаборатории займутся подготовкой и переподготовкой соответствующих кадров. В состав технопарка войдут автосервисные предприятия, и проектные организации, службы страховки и пр. У нас, например, действует лаборатория оценки качества топлива - таких лабораторий в Москве пока лишь три. Она используется не только в учебных, но и в экспертных целях. Увы, проводя экспертизы, приходится сталкиваться с так называемым паленым бензином. Лаборатория укомплектована современным дорогим оборудованием, сертифицирована. Она становится одним из городских центров по экспертизе топлива. Технопарк же в целом вырастет в информационно-практический городской центр в сфере техобслуживания.

Кстати, возвращаясь к вопросу о том, зачем университету нужно хлопотное участие во всей этой деятельности. Ребята уже после третьего курса заняты в проведении процедуры экспертиз предприятий технического обслуживания, трудясь под присмотром преподавателей вуза, участвующих в этих городских программах, и практикующих специалистов. Пишут на эту тему дипломные работы, а впоследствии - и диссертации. Еще обучаясь, они становятся грамотными, а значит, востребованными специалистами.

- В Москве намереваются возродить систему профтехобразования. Ваш вуз может как-то способствовать этому благородному начинанию?

за три с половиной года. Понятно, что при таких условиях повышается престиж и самого колледжа. В среднем специальном учебном заведении дается неплохая практическая подготовка. Поэтому мы, обучая студентов с дипломами колледжей, уменьшаем практическую составляющую образовательных программ и делаем акцент на освоении теоретической базы.

- Одним из компонентов качественного техобслуживания является соответствие автомобильных двигателей современным экологическим параметрам. Во всем мире серьезное внимание уделяется разработке альтернативных видов топлива. А ваш университет имеет к этому отношение?

- Самое прямое. Недавно в Министерстве сельского хозяйства России состоялся семинар по использованию в качестве моторного топлива для сельхоз- и автотехники рапсового масла. Университет принимал активное участие в семинаре. Как известно, рапс во всем мире называют биодизелем. Так вот, мы начали семинар с того, что смешали дизельное топливо с этим маслом, залили в бензобак трактора и поехали. Естественно, что биодизель может использоваться (и уже используется) как топливо для автомашин. И это, конечно, не новость. Главная-то проблема в том, чтобы преодолеть сопротивление нефтяников.

- На недавней представительной конференции, посвященной проблемам развития альтернативной энергетики для больших городов, вели разговор о возможностях биодизеля. Однако же перспективы рапса для России подвергались сомнению из-за климатических условий нашей страны.

- Мне приходилось слышать мнения о том, что рапс - культура теплолюбивая, а потому у нас ее выращивать в крупных масштабах якобы невозможно. Это глубокоо заблуждение. Рапс, напротив, прекрасно растет именно в средней полосе нашей страны, и потому мы обязаны обратить на эту культуру самое серьезное внимание. Или нам не дорога экология России? А когда нефть закончится, на чем ездить будем? Так вот, уже разработана, хотя и не утверждена, правительственная программа по культивированию рапса, который должен быть использован в качестве биотоплива для транспорта. Уже в 2007 году Минсельхоз планирует засеять рапсом миллион гектаров. Рапсовое масло необходимо и для производства биозтанола (получаемого из различных сельскохозяйственных культур). Ведь по современным требованиям стандарта Евро-4 необходимо обязательно добавлять в дизельное топливо не менее пяти процентов биозтанола. Вот этого миллиона гектаров рапса хватит для того, чтобы произвести необходимые пять процентов биозтанола. Так или иначе, Минсельхозом дано университету задание, и мы приступаем к его выполнению.

- Вы работаете в сотрудничестве с многочисленными городскими и федеральными структурами. Скажите, чиновники прислушиваются к мнению ученых?

- Бессспорно! Конечно, у нас есть разногласия, но мы работаем как равноправные партнеры. Москва, как и страна в целом, решает все более масштабные проблемы, и без ученых обойтись просто невозможно. Серьезные и дорогостоящие проекты получают четкое научное обоснование, а значит - реальный фундамент. Появляется точка опоры...

Беседу вел
Владимир РАТМАНСКИЙ