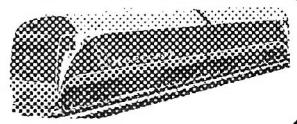


К 200-ЛЕТИЮ ОБРАЗОВАНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ

*Страницы истории**



Колесник Л.В.,
заведующая музеем вуза

Железнодорожный транспорт всегда занимал особое положение в экономике страны. Особенно возросла его роль в годы послевоенной разрухи.

Объективный процесс развития выдвигал перед железнодорожным транспортом все более сложные, ответственные задачи, связанные с модернизацией и технической реконструкцией. Транспорт оснащался новой техникой.

В послевоенный период железнодорожники и транспортные строители, проявляя невиданный трудовой героизм, не только восстановили разрушенные войной стальные магистрали, но и значительно повысили их технический уровень. В эти годы развернулись работы по электрификации железных дорог, внедрению на них новых видов тяги и подвижного состава, устройств автоматики и телемеханики. На новой технической основе осуществлялось и строительство железных дорог. Огромные масштабы строительства дорог намечались и в последующие годы.

В связи с этим со всей остротой всталася проблема грамотной эксплуатации новой техники, создания и внедрения новых технологий.

Реализация неотложных задач по восстановлению железных дорог, необходимость освоения возрастающего объема грузовых и пассажирских перевозок, ремонта и создания новой техники требовали серьезной работы для обеспечения существенного притока на транспорт квалифицированных кадров, специалистов и рабочих массовых профессий, их подготовки и повышения квалификации.

Постановлением Совета Министров СССР № 2817 от 9 августа 1947 г. и приказом министра путей сообщения № 600Ц от 11 августа 1947 г. Управление учебными заведениями Главного управления кадров МПС было реорганизовано в самостоятельное Главное управление учебными заведениями МПС.

Для дальнейшего увеличения масштабов подготовки инженерных кадров уже в 1944 г. прием студентов в транспортные вузы по всем 14 специальностям был увеличен почти вдвое, а на специальности «Строительство железных дорог», «Транспортная сеть», «Эксплуатация железных дорог» — в 2,5 — 3 раза. В 1945 г. прием студентов в транспортные вузы возрос более, чем в два раза по сравнению

с предыдущим годом, а на специальности «Промышленное и гражданское строительство» — в 4,2 раза, «Водоснабжение и канализация» — 5,3 раза, «Экономика и организация железнодорожного транспорта» — в 7 раз. Впервые в 1945 г. был проведен прием на новую специальность «Промышленный транспорт».

Увеличение приема в транспортные вузы и техникумы продолжалось и в первые годы непосредственно после окончания войны. Журнал «Железнодорожный транспорт» летом 1946 г. информировал читателей о масштабах нового приема в учебные заведения МПС:

«В 1946/1947 учебном году в транспортные вузы Министерства путей сообщения будет принято 5000 чел., а в техникумы — 11000 чел...»

В Московский институт инженеров железнодорожного транспорта имени И. В. Сталина и Ленинградский ордена Ленина институт железнодорожного транспорта будет принято по 600 чел., Днепропетровский институт им. Л. М. Кагановича — 500 чел., в Московский электромеханический институт железнодорожного транспорта им. Ф. Э. Дзержинского и Тбилисский институт имени В. И. Ленина — по 450 чел., в Ленинградский электротехнический институт инженеров сигнализации и связи, Харьковский институт имени С. М. Кирова и Ростовский институт по 400 чел., в Ташкентский институт 350 чел., в Новосибирский институт военных инженеров железнодорожного транспорта и Томский электромеханический институт по 300 чел. и Хабаровский институт — 250 чел. Прием учащихся в техникумы колеблется от 60 до 330 чел.».

Эта короткая заметка ярко показывает масштабы работы по подготовке специалистов железнодорожного транспорта в суровое послевоенное время. В 1948 г. прием в вузы составил 4000 человек.

Коренным образом изменился и состав студентов.

В вузы пришли демобилизованные воины, прошедшие суровую школу войны. Одни из них — бывшие студенты, поступившие в вузы еще до войны и прервавшие свое обучение в связи с массовыми предвоенными призываами 1939 — 1940 гг., другие — поступали вновь. И у тех, и у других был длительный перерыв в учебе. Приходилось затрачивать значительные силы на восстановление утраченных знаний. В связи с этим учебный процесс в вузах, работа преподавателей, многие из которых также были участниками войны и были длительно оторваны от своего труда, значительно усложнялись.

Демобилизованные студенты приема первых послевоенных лет (1946 — 1947 гг.) были старше своих сокурсников, поступавших после окончания школ и техникумов, они вносили свой военный и жизненный опыт, свою дисциплину в студенческие коллективы, становились их костяком.

* Окончание, начало см. газету «Кадры транспорта». № 44 — апрель 2009 г., и № 45 — сентябрь 2009 г.

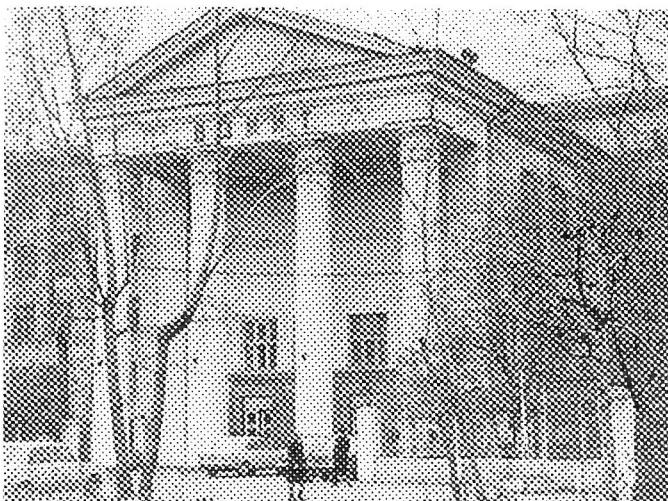
ком и вместе с преподавателями и сотрудниками вузов, а также слушателями инженерных курсов в значительной мере способствовали успешному восстановлению и укреплению вузов.

В послевоенные годы преподаватели и научные сотрудники вузов железнодорожного транспорта, помимо основной работы по подготовке инженерных кадров и решению неотложных задач по восстановлению и ремонту учебных зданий и общежитий, оказывали непосредственную помощь восстановлению стальных магистралей. Многие проекты восстановления железных дорог и искусственных сооружений разрабатывались и осуществлялись при консультации и участии ученых транспортных вузов.

Объективные потребности развития транспорта и выход его на качественно новую ступень требовали подготовки специалистов высокой квалификации. Требовалась такая система отраслевого высшего образования, которая обеспечивала бы максимально тесную связь обучения с производством, особенно в условиях послевоенного дефицита в кадрах.

Выход был найден в развитии заочного и вечернего образования. Чтобы повысить эффективность этой системы, необходимо было сконцентрировать подготовку кадров без отрыва от производства в одном центре.

Для подготовки специалистов без отрыва от производства из числа работников железнодорожного транспорта еще в 1949 г. была создана заочная система обучения в средних специальных учебных заведениях транспорта. Был открыт Всесоюзный заочный техникум железнодорожного транспорта как методический центр по обучению, разработке и изданию всей учебно-методической документации для учащихся-заочников. По всей сети железных дорог при техникумах были созданы 40 учебно-консультационных пунктов, подчиненных Всесоюзному заочному техникуму железнодорожного транспорта. Позже, в 1953–1957 гг., эти учебно-консультационные пункты были реорганизованы в заочные отделения техникумов по месту их нахождения.



ВЗИИТ

А в 1951 г. таким центром по заочному образованию в высших учебных заведениях стал Всесоюзный заочный инсти-

тут инженеров железнодорожного транспорта — ВЗИИТ, позднее — Российский государственный открытый технический университет путей сообщения (РГТУПС), который был основан на базе Московского электромеханического института инженеров транспорта им. Ф. Э. Дзержинского.

Нелегкими, но интересными и насыщенными оказались годы становления ВЗИИТА.

У истоков организации и становления ВЗИИТА стояли крупные ученые: д.т.н., профессор П.А. Гурский, д.т.н., профессор П.С. Дурново, д.т.н., профессор Л.В. Одинцов, д.т.н., профессор И.В. Урбан, д.т.н., профессор А.У. Галеев, д-р ф.-м.н., профессор А.А. Шестаков и др.

Каждый шаг в работе ВЗИИТА в первые годы существования был новым шагом в деле становления и развития заочного образования на транспорте. Институт в момент его организации еще не имел своей учебно-материальной базы. Занятия в Москве проводились на базе МИИТА, МЭМИИТА, на заводах МПС и в депо.

Сама организация учебного процесса по заочной форме требовала немало усилий. Предприятия МПС и Минтрансстроя направляли на учебу во ВЗИИТ производственников. Поэтому нужно было создать все необходимые условия для их успешной учебы, организовать учебный процесс с учетом местных условий, оказывать необходимую помощь студентам в выполнении учебных планов.

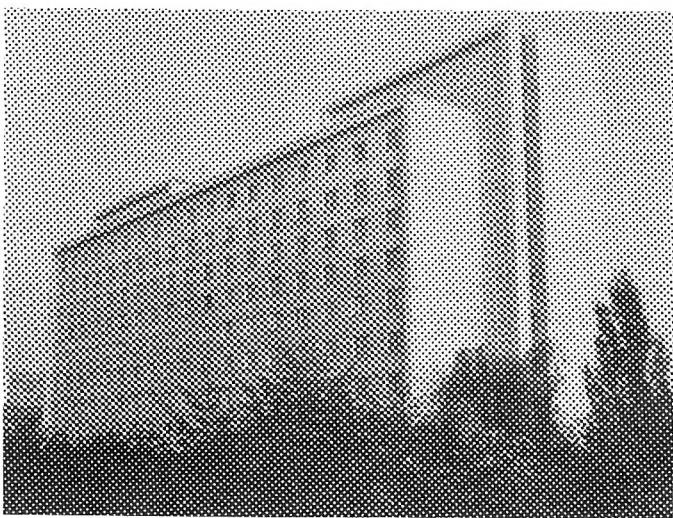
Именно для проведения занятий по месту жительства студентов ВЗИИТ начал создавать учебно-консультационные пункты (УКП).

Также было принято решение о создании при кафедрах передвижных учебных лабораторий на базе пассажирских вагонов для проведения в них учебной работы со студентами на линии. Это был первый и единственный опыт в стране по использованию вагонов-лабораторий в учебном процессе. Впоследствии такая практика организации учебного процесса получила высокую оценку и одобрение Коллегии Министерства высшего и среднего образования СССР. Передвижные лаборатории позволили приблизить учебный процесс непосредственно к местам производственной деятельности студентов, активизировать их учебную работу, регулярно получать консультации, своевременно сдавать экзамены и зачеты. Оценивая работу передвижных лабораторий с позиций сегодняшнего дня, можно отметить, что они явились одной из составляющих дистанционного образования.

Важным моментом в жизни ВЗИИТА стал 1958 г., когда заочному институту было передано здание бывшего Московского транспортно-экономического института, в котором и сегодня располагается вуз.

За короткий срок ВЗИИТ сформировался как солидный вуз и показал не только жизнеспособность и полноценность заочной подготовки, но и ряд ее преимуществ. В первую очередь это то, что знания, получаемые студентами в процессе учебы, сразу же использовались ими на производстве. Многие студенты осуществляли реальное курсовое и дипломное проектирование, решая тем самым практические задачи производства.

В 1953 г. был открыт Белорусский институт инженеров железнодорожного транспорта (БелИИЖТ) в Гомеле, в 1956 г.



Белорусский институт инженеров транспорта

в Свердловске — Уральский электромеханический институт инженеров железнодорожного транспорта (УрЭМИИТ).

За пятую пятилетку всеми высшими учебными заведениями железнодорожного транспорта был выполнен большой объем работы. Особенно значительным был их вклад в кадровое обеспечение технического перевооружения транспорта.



Уральский государственный университет путей сообщения

В 1952 — 1953 гг. был значительно увеличен прием студентов на специальности, непосредственно связанные с приоритетными для транспорта направлениями: на специальность «Тепловозы и тепловозное хозяйство» прием был увеличен в 8,4 раза, на специальность «Электрификация железнодорожного транспорта» — в 2,1 раза (при этом общий рост приема на все специальности составлял 20–40%).

В марте 1954 года было принято развернутое постановление Совета Министров СССР и ЦК КПСС «Об улучшении подготовки, распределения и использования специалистов с высшим и средним специальным образованием».

В соответствии с этим постановлением Главное управление учебными заведениями МПС совместно с вузами пересмотрело учебные планы. Вузами были переработаны

программы теоретического обучения и производственных практик. Новые учебные планы были введены с 1 сентября 1955 года. Они характеризовались усилением производственного обучения и экономического образования.

1 июля 1954 года было принято еще одно постановление Совета Министров СССР по высшей школе — «Об объединении некоторых высших учебных заведений Москвы, Ленинграда и Киева и установлении в них стабильных контингентов студентов». Постановление коснулось и транспортных вузов Москвы и Ленинграда.

В 1954 г. в соответствии с этим постановлением ленинградские транспортные вузы: Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта (ЛИИЖТ) и Ленинградский электротехнический институт инженеров сигнализации и связи железнодорожного транспорта (ЛЭТИИСС) были объединены в один вуз, за которым сохранилось традиционное наименование — ЛИИЖТ (ныне Петербургский государственный университет путей сообщения).

Аналогичная ситуация имела место и в Москве.

Московский институт инженеров железнодорожного транспорта (МИИТ) и Московский электромеханический институт инженеров железнодорожного транспорта им. Ф. Э. Дзержинского (МЭМИИТ), образованный в 1931 г. из тягового факультета МИИТа, всегда играли важную роль в системе высшего образования железнодорожного транспорта.

Профилем МИИТа с 1931 по 1954 гг. были в основном инфраструктура железных дорог (путь, станции, мосты и тоннели и их проектирование) и эксплуатация железнодорожного транспорта (организация движения, грузовая работа). МЭМИИТ готовил специалистов по железнодорожному подвижному составу (паровозы, тепловозы, электровозы, вагоны), энергетике транспорта и энергоснабжению электрических железных дорог. В обоих вузах работали крупнейшие ученые транспорта, сложились мощные научные школы.

МИИТ и МЭМИИТ были объединены в 1954 г. в один вуз в порядке выполнения постановления правительства.

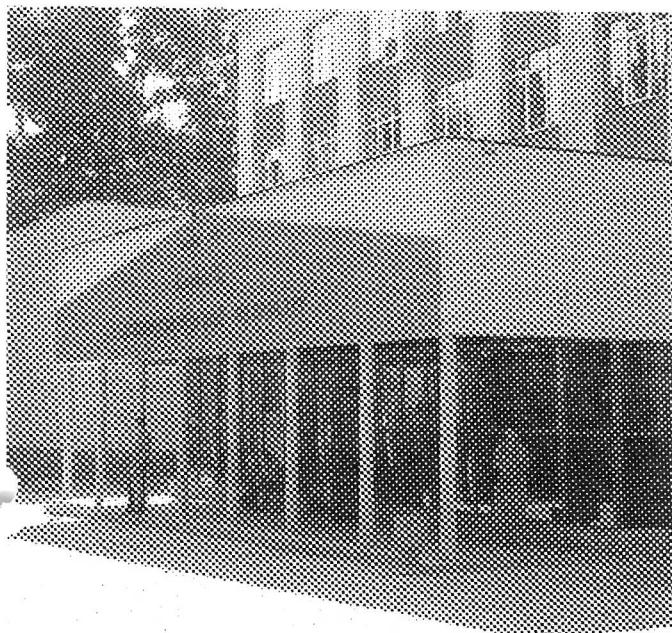
Объединенный Московский институт инженеров железнодорожного транспорта им. И. В. Сталина, за которым было сохранено это наименование (МИИТ, ныне Московский государственный университет путей сообщения), стал крупнейшим вузом в системе высшего технического образования на железнодорожном транспорте с почти 10 - тысячным коллективом студентов, преподавателей, рабочих и служащих.

Несколько позднее, в 1958 г., в состав МИИТа в качестве инженерно-экономического факультета был включен Московский транспортно-экономический институт (МТЭИ), что сделало МИИТ одним из крупнейших вузов не только Москвы, но и всей страны.

В середине 1960-х годов система отраслевого образования включала 12 учебных институтов, 84 техникума, 72 дорожные технические школы и 174 городских профессионально-технических училища. За период с 1958 по 1967 гг. отраслевая образовательная система подготовила около 250 тыс. специалистов с высшим и средним специальным образованием, из них вузами было выпущено более 85 тыс. инженеров и экономистов.

Транспортные вузы в 1970 – 1980-е годы, в основном, работали в рамках сложившейся системы и ее традиций. Их развитие было связано, с одной стороны, с общими тенденциями организации высшего образования в стране, а, с другой стороны, определялось потребностями и задачами железнодорожного транспорта и транспортного строительства.

Основные направления совершенствования вузовской работы в начале этого периода устанавливались несколькими совместными постановлениями ЦК КПСС и Совета Министров СССР, относившимися к высшему образованию, в первую очередь, «О повышении эффективности научно-исследовательской работы в высших учебных заведениях 1 апреля 1978 г.), «О дальнейшем развитии высшей школы и повышении качества подготовки специалистов» (29 июня 1979 г.), «О мерах по ускорению научно-технического прогресса в народном хозяйстве» (18 августа 1983 г.).



Самарская государственная
академия путей сообщения

Развивалась сеть вузов транспорта, совершенствовалась их структура. Так, в 1973 г. на базе Куйбышевского филиала ВЗИИТа был открыт Куйбышевский институт инженеров железнодорожного транспорта (КИИТ), в 1975 г. — Иркутский институт инженеров железнодорожного транспорта (ИрИИТ), в 1976 г. — Алма-Атинский институт инженеров железнодорожного транспорта (АлИИТ).

По состоянию на 1990 г. в СССР подготовка кадров для железнодорожного транспорта и транспортного строительства осуществлялась в 15 вузах.

После распада СССР в системе МПС осталось 10 вузов:

1. Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта (ЛИИЖТ) — ныне Петербургский государственный университет путей сообщения (ПГУПС).
2. Московский институт инженеров железнодорожного транспорта (МИИТ) — ныне Московский государственный университет путей сообщения (МГУПС).



Иркутский государственный
университет путей сообщения

3. Всесоюзный заочный институт инженеров железнодорожного транспорта (ВЗИИТ) — Российский государственный открытый технический университет путей сообщения (РГОТУПС), ныне Российская открытая академия транспорта МИИТа (РОАТ).

4. Ростовский институт инженеров железнодорожного транспорта (РИИЖТ) — ныне Ростовский государственный университет путей сообщения (РГУПС).

5. Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта (НИИЖТ) — ныне Сибирский государственный университет путей сообщения (СГУПС).

6. Омский институт инженеров железнодорожного транспорта (ОмИИТ) — ныне Омский государственный университет путей сообщения (ОмГУПС).

7. Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта (ХабИИЖТ) — ныне Дальневосточный государственный университет путей сообщения (ДВГУПС).

8. Уральский электромеханический институт инженеров железнодорожного транспорта (УЭМИИТ) — ныне Уральский государственный университет путей сообщения (УрГУПС).

9. Иркутский институт инженеров путей сообщения (ИрИИТ) — ныне Иркутский государственный университет путей сообщения (ИрГУПС)

10. Куйбышевский институт инженеров железнодорожного транспорта (КИИТ) — ныне Самарский государственный университет путей сообщения (СамГУПС).

Как работник вуза, ведущего подготовку кадров по заочной форме обучения, хочу отметить роль этой формы обучения в подготовке кадров для железнодорожного транспорта, так как она охватила практически всю территорию Советского Союза, а теперь России.

Среди транспортных вузов эту работу возглавил ВЗИИТ, который в 1984 г. в соответствии с Указанием МПС СССР был преобразован в Научно-методический центр подготовки специалистов с высшим образованием без отрыва от производства на железнодорожном транспорте.

В этом направлении ВЗИИТом была проведена большая организационная и методическая работа. Вуз координировал работу заочных факультетов и отделений других транспортных вузов, в полном объеме стал обеспечивать заоч-

ные факультеты и отделения методической документацией по всем специальностям подготовки кадров для транспорта, проводил научно-методические конференции и, практически, стал крупнейшим центром по заочной форме обучения в Российской Федерации.

По итогам социалистического соревнования за 1990 г. среди 15 вузов МПС первое место и переходящее Красное знамя было присуждено нашему вузу — Всесоюзному заочному институту инженеров железнодорожного транспорта.



RГОТУПС

В 1995 г. за многолетнюю, целенаправленную работу коллектива по подготовке, переподготовке и повышению квалификации кадров ВЗИИТ получил статус Университета и стал Российским государственным открытым техническим университетом путей сообщения (РГОТУПС). Прошедшие пять лет после принятия решения о придании вузу статуса университета ознаменовались серьезными преобразованиями в деятельности РГОТУПСа.

Университет и его филиалы успешно прошли государственную аттестацию и аккредитацию, в ходе которой была дана высокая оценка уровня подготовки специалистов, повышения квалификации научно-педагогических кадров, методической работы и эффективности научных исследований, состояния материально-технической базы.

Сегодня вуз готовит кадры по 25 специальностям. Учитывая потребности отрасли, за последние годы открыта подготовка кадров по ряду новых специальностей, таких, как «Безопасность жизнедеятельности в техносфере», «Инженерная защита окружающей среды», «Финансы и кредит», «Маркетинг», «Менеджмент организаций», «Государственное и муниципальное управление».

С момента образования вуза прошло уже 58 лет. На всех этапах своей истории РГОТУПС вносил существенный вклад в подготовку специалистов для железнодорожного транспорта и других отраслей народного хозяйства, выпустив более 60 тысяч инженеров. Многие из них занимали и занимают ответственные посты на транспорте, транспортном строительстве и других областях народного хозяйства. Среди них — старший вице-президент ОАО «РЖД» Лапидус Б. М.,

заместитель министра путей сообщения, начальник Приволжской железной дороги Храпатый А. В., заместитель министра путей сообщения Соснин В. Ф., заместитель министра транспортного строительства, вице-президент корпорации «Трансстрой» Сбитнев В. И., руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта Петраков Г. П., председатель ЦК независимого профсоюза работников железнодорожного транспорта и транспортного строительства Шинкевич И. А., начальник Главного управления кадров и учебных заведений МПС СССР Прощенков Е. М., начальник Главного управления контейнерных перевозок и коммерческой работы Логунов В. М., начальник Калининградской железной дороги, помощник президента ОАО «РЖД» Будовский В. Г., начальник Приволжской железной дороги Лихачев М. П., главные инженеры железнодорожных дорог Андреев Д. Л., Логинов М. В., заместители начальников дорог Малов Е. В., Симонов К. М., Худик В. С., Аксенов А. С., Ульяновский В. М., Разбегаев В. И., Тюрников А. Ю., Фадеев С. В., Синицын Н. Ф., Беспалов А. Н., ректор Волжской государственной академии водного транспорта Захаров В. Н. и другие.

Весьма важным направлением деятельности коллектива РГОТУПС является — информатизация учебного процесса, отвечающая требованиям, выдвигаемым перед вузами в подготовке современных кадров по всему спектру специальностей, способных успешно работать в новом информационном поле и применять в системе управления новые технологии.

На протяжении всех лет своей деятельности РГОТУПС всегда стремился идти в ногу со временем и использовать в учебном процессе прогрессивные методы обучения студентов. Сегодня это учебно-методический центр принципиально нового уровня, который разрабатывает и выпускает видео, аудио и традиционную учебно-методическую литературу, а также новые компьютерные технологии, используя современные средства связи и компьютерные сети.

РГОТУПС принял самое активное участие в работе по созданию единого информационного пространства учебных заведений МПС России, возглавил работу и стал лидером по разработке новых информационных технологий в образовательном процессе. В университете разработано аппаратно-программное обеспечение дистанционного образования и формируется база данных электронных версий учебно-методических материалов, включая курсы лекций, электронные учебники, учебные и методические пособия, лабораторный практикум и обучающие программы. Сегодня стоит задача сделать их доступными для студентов по сетям передачи данных или непосредственно на рабочих местах в ВЦ, на кафедрах и в филиалах.

Это позволит вузу сделать образование более доступным широкому кругу работников отрасли, включить в образовательный процесс по стандартным технологиям такие направления, как повышение квалификации, переподготовку и периодические профессиональные испытания, получение второго высшего образования специалистами отрасли.

В вузе на протяжении всей его истории процесс подготовки квалифицированных специалистов для железнодорожного транспорта и других отраслей народного хозяйства, а также научно-исследовательской работы, проходил в соответствии с высокими стандартами, что подтверждается

нодорожного транспорта, научно-педагогических и научных кадров был неотделим от науки. Немалый вклад в отраслевую науку внесли ученые-взитовцы. Сегодня многие научные разработки, созданные в университете, хорошо известны и широко внедряются на сети железных дорог. Среди них автоматизированная система «Тест» для измерения и контроля параметров блоков электрической и горочной централизации и другой аппаратуры железнодорожной автоматики и телемеханики, технология поверхностного упрочнения крестовин стрелочных переводов, пространственноморомбовидная автокомпенсированная контактная сеть для скоростных и высокоскоростных участков движения поездов. Разработаны и внедрены телевизионноцифровая система осмотра движущихся поездов, система и комплекс приборов технического диагностирования электрооборудования электроподвижного состава, стрелочные электроприводы для электрической и горочной централизации на новой элементной базе, автоматические шлагбаумы для железнодорожных переездов и др.

В научно-исследовательской работе задействован мощный потенциал. В университете работают действительные члены и члены-корреспонденты различных российских и зарубежных научных академий, заслуженные деятели науки и техники, заслуженные работники транспорта. Более 70% сотрудников имеют ученые степени докторов и кандидатов наук, ученые звания профессоров и доцентов. Ряд научных направлений, разрабатываемых в университете, получил широкое признание среди специалистов. Это автоматизация измерений аппаратурой устройств железнодорожной автоматики и телемеханики (д. т. н., профессор И. Е. Дмитренко), технология упрочнения крестовин стрелочных переводов методом науглероживания (д. т. н., профессор И. Д. Кулагин), качественная теория дифференциальных уравнений и теория устойчивости динамических процессов (д. ф.-м. н., профессор А. А. Шестаков), разработка современных технологий перевозочного процесса (д. т. н., профессор В. И. Апачев, д. т. н., профессор В. Е. Козлов), техническая диагностика электрооборудования электроподвижного состава (д. т. н., профессор Н. А. Ротанов), оптимизация параметров режимов взаимодействия колес локомотивов с рельсами (д. т. н., профессор Г. В. Самме), технологическая эффективность систем железнодорожной автоматики и телемеханики (д. т. н., профессор А. В. Горелик) и многое другое.

С каждым годом железнодорожный транспорт становится все более высокотехнологичным и наукоемким производством. Его устойчивое и поступательное развитие в значительной степени определяется уровнем подготовки специалистов, совершенствованием системы образования.

Железнодорожный транспорт представляет собой единый производственно-технологический комплекс, с входящими в него наряду с предприятиями производственного назначения образовательными учреждениями высшего и среднего профессионального образования по подготовке специалистов для предприятий железнодорожного транспорта.

Одним из важнейших условий, обуславливающих качественную подготовку специалистов для отрасли, является

тесное взаимодействие высших учебных заведений с железными дорогами и другими предприятиями железнодорожного транспорта. Такое сотрудничество охватывает все направления деятельности учебных заведений: учебный процесс, практику, проведение научных исследований, совершенствование учебно-материальной базы, повышение квалификации специалистов и профессорско-преподавательского состава, нравственно-патриотическое воспитание.

И задача отраслевого образования состоит в том, чтобы обеспечить выполнение единых отраслевых требований к уровню и квалификации специалистов в области безопасности, эффективности и технологии перевозочного процесса.

Система подготовки специалистов для железнодорожного транспорта имеет хорошие и давние традиции. Главной задачей сегодня является необходимость их сохранения и развития применительно к современным условиям.

Однако потребность в кадрах для железнодорожного транспорта поставила перед Министерством транспорта задачу по созданию на базе вузов МПС крупных университетских комплексов.

В 2005 г. было издано Распоряжение Правительства РФ за № 78р, которым техникумы и колледжи переданы в ведение Росжелдора с условием реорганизации этих образовательных учреждений путем присоединения к вузам Росжелдора, т. е. путем образования университетских комплексов. В этом же году были подготовлены пять распоряжений Правительства РФ о создании университетских комплексов на базе Уральского, Омского, Сибирского, Иркутского и Дальневосточного университетов путей сообщения.

В 2007 г. вышли распоряжения Правительства РФ о создании университетских комплексов на базе МИИТа, ПГУПСа, РГУПСа и СамГУПСа.

В связи с этим в соответствии с приказом Росжелдора от 27.02.2008 г. № 63 «О реорганизации подведомственных Федеральному агентству железнодорожного транспорта государственных образовательных учреждений, подлежащих реорганизации в соответствии с распоряжениями Правительства Российской Федерации от 17.12.2006 г. № 1691р, от 28.12.2006 г. № 1851р и от 14.11.2007 г. № 1608р» Государственное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Российский государственный открытый технический университет путей сообщения» реорганизовано путем присоединения к МИИТ с образованием на его основе структурного подразделения университета — Российская открытая академия транспорта (РОАТ).

Сегодня на транспорте в России действуют 6 университетских комплексов, которые представляют мощную научную структуру по подготовке и переподготовке кадров для отрасли, по развитию научных исследований.

Главная задача транспортных университетских комплексов – наращивать свой потенциал, повышать качество образования и обеспечивать его непрерывность, внедрять новые формы подготовки и переподготовки кадров, выпускать специалистов, способных вывести железнодорожный транспорт на новый технический уровень.

СМОТР-КОНКУРС МУЗЕЕВ



Последние годы в жизни высших учебных заведений, научных и промышленных предприятий большую роль стали играть созданные в них музеи, которые в настоящее время являются центрами воспитательной работы.

Это особенно наглядно видно на примере нашего Музея, на базе которого проводятся экскурсии, занятия по истории железнодорожного транспорта, встречи ветеранов Великой Отечественной войны со студентами, вручение дипломов выпускникам вуза, тематические выставки и другие мероприятия.

Сегодня в Музее можно получить необходимую информацию о различных этапах развития вуза, факультетов, кафедр, кадровом потенциале и т. д.

В соответствии с городской Программой «Патриотическое воспитание молодежи Москвы на 2007 — 2009 гг.» и в целях передачи студенческой молодежи лучших боевых и трудовых традиций старшего поколения, был проведен городской смотр-конкурс историко-

патриотических музеев высших учебных заведений Москвы, посвященный 65-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне 1941 — 1945 гг.

Смотр-конкурс проводился в два этапа. 1-й этап — с 01.11.08 г. до 30.10.09 г. по округам. В Северном административном округе в конкурсе музеев приняли участие 103 музея, из них — 91 — школьные музеи, 8 — музеи высших учебных заведений, в том числе музеи МАДИ, МАИ, Тимирязевской академии, университета печати, и 4 музея промышленных предприятий. По результатам смотра-конкурса музеев Северного административного округа наш музей занял почетное третье место.

Поздравляем заведующую Музеем истории нашего вуза Колесник Лидию Владимировну с достигнутым результатом и желаем ей больших успехов в ее трудной, но очень важной работе!

