

60 ЛЕТ ПОДГОТОВКИ КАДРОВ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ВЗИИТ – РГОТУПС – РОАТ



Л.В. Колесник

Рассматриваются основные этапы становления и развития вуза. Особое внимание уделено подготовке инженерных кадров для железнодорожного транспорта во ВЗИИТе – РГОТУПСе – РОАТе за 60-летний период, начиная с момента его образования.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, инженерные кадры, заочное образование, учебный процесс, методическое обеспечение, вагон - лаборатории, филиалы, выпускники

Подготовка инженерных кадров для железнодорожного транспорта началась в России с 1809 года, с момента создания первого высшего учебного заведения такого профиля – Института Корпуса инженеров путей сообщения, в наши дни – Петербургского института инженеров путей сообщения.

В 1896 году было открыто Императорское Московское инженерное училище (ИМИУ), ныне – Московский государственный университет путей сообщения (МИИТ) (рис.1).

В дальнейшем в стране формируется система транспортных вузов. Были открыты Академия железнодорожного транспорта и 13 институтов, в которых в период 1946- 1950 гг. по 16 специальностям обучалось свыше 20 тысяч студентов и ежегодно выпускалось около трех тысяч инженеров.

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

В послевоенный период железнодорожники и транспортные строители, проявляя невиданный тру-



Рис. 1

Колесник Лидия Владимировна, старший преподаватель кафедры «Философия, социология и история» Российской открытой академии транспорта Московского государственного университета путей сообщения (РОАТ МИИТ). Область научных интересов: история железнодорожного транспорта.

довой 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 железных дорог намечались в последующие годы.

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

В связи с этим со всей остротой встала проблема грамотной эксплуатации новой техники, создания и внедрения новых технологий. Объективные потребности развития транспорта, его выхода на качественно новую ступень развития, 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.

Нехватка квалифицированных инженерных кадров была в то время одной из основных проблем транспорта.

И выход был найден на пути развития системы заочного и вечернего образования. Чтобы повысить эффективность этой системы, необходимо было сконцентрировать подготовку кадров без отрыва от производства в одном центре. При этом обеспечивалось бы единство методического обеспечения учебного процесса с учетом особенностей контингента студентов.

Заочная форма образования начала формироваться еще в довоенные годы. В 1949 г. ГУУЗ МПС разработало перспективные планы заочного и вечернего образования в отрасли.

По данным Главного управления учебных заведений (ГУУЗ МПС) на 1 января 1951 г. практики, не имевшие высшего и среднего специального образования, составили около 50% инженерно-технического состава.

Учитывая сложившуюся обстановку, министр путей сообщения Б.П. Бещев, в феврале 1951 года обратился в Правительство с просьбой разрешить создать единый центр заочного образования союзного значения с привлечением наиболее квалифицированного профессорско-преподавательского состава для подготовки специалистов железнодорожного транспорта.

Правительство, исходя из важности этого вопроса, вынесло положительное решение и рас-

поряжением № 2849-р от 07.03.1951 г., подписанным Председателем Совета Министров СССР И.В. Сталиным, разрешило МПС организовать Всесоюзный заочный институт инженеров железнодорожного транспорта (ВЗИИТ) (рис. 2).

Так был открыт первый заочный транспортный вуз СССР, вуз, которому впоследствии суждено было стать головным центром в системе заочного образования в отрасли, методическим центром, координирующим и направляющим учебно-методическую работу всех заочных факультетов и филиалов вузов МПС, а также обеспечивающим разработку, издание и снабжение учебно-методической литературой всех студентов-заочников вузов МПС и ряда институтов Минвуза СССР.

Институт начал работу, имея три факультета: Электромеханический, Эксплуатационный и Строительный факультеты, а также 13 кафедр: Высшая математика, Иностранные языки, Основы марксизма-ленинизма, Подвижной состав и тяга поездов, Путь и путевое хозяйство, Строительная механика, Строительство железных дорог, Теория механизмов и машин, Физика, Химия, Экономика железнодорожного транспорта, Эксплуатация железных дорог, Электротехника и связь.

При контингенте студентов 434 человека ВЗИИТ начинал деятельность в составе девяти штатных преподавателей, в том числе трех профессоров и пяти доцентов, 41 совместителя, четырех лаборантов и нескольких корреспондентов факультетов. Подготовка специалистов осуществлялась по восьми железнодорожным специальностям.

Ректорами (начальниками) института в разные периоды были: генерал-директор тяги III



Рис. 2

ранга Н.Ф. Бочаров (1951 -1953 гг.), канд.техн. наук, доцент А.П. Быков (1953-1958 гг.), канд.техн. наук, доцент Г.А. Чумаченко (1958-1963 гг.), генерал-директор II ранга доцент Р.И. Робель (1963-1975 гг.), заслуженный деятель науки и техники РСФСР, д-р техн. наук, профессор В.В. Захаров (1975-1985 гг.), заслуженный деятель науки и техники РФ, академик Академии транспорта, д-р техн. наук, профессор А.Т. Демченко (1985-2007 гг.), д-р техн. наук, профессор В.И. Апатцев (2007-2009 гг.). 2009-2011 гг. — директор РОАТ — д-р техн. наук, профессор В.И. Апатцев.

Первые этапы становления вуза были очень трудные. Материальной базы не было почти никакой. Очные занятия и консультации студентов-заочников проводились в свободных аудиториях МЭМИИТа, в помещениях Министерства путей сообщения, управлений железных дорог, а иногда в вагонах электричек, стоящих на запасных путях.

Каждый шаг в работе ВЗИИТа в первые годы своего существования был новым шагом в деле становления и развития заочного образования на транспорте.

В период становления вуза одной из основных задач была организация заочного образования и разработка учебно-методической литературы. Кроме штатного профессорско-преподавательского состава к этой работе привлекались крупные ученые-транспортники, в том числе член-корреспондент Академии наук СССР Б.Н. Ведерников, профессора Д.Д. Бизюкин, П.Н. Поликарпов, В.В. Повороженко, Г.П. Гриневич, И.В. Урбан, П.Н. Григорьев, М.А. Петров, П.Ф. Дубинский, К.Н. Смирнов, А.Ф. Смирнов, П.С. Дурново, Н.А. Щадрин, Ф.П. Кочнев, Н.А. Сахачевский, К.В. Алферов, В.М. Тареев и другие.

Была разработана вся учебно-методическая документация.

Важным моментом в жизни ВЗИИТа стал 1958 г., когда вузу было передано здание бывшего Московского транспортно-экономического института.

В это время продолжалась реорганизация института, разворачивается строительство учебных корпусов для подразделений института в Куйбышеве, в Горьком (Нижем Новгороде) и Ярославле. Принято решение о создании при кафедрах на базе пассажирских вагонов передвижных учебных лабораторий, с тем, чтобы проводить в них работу со студентами на линии. Это был первый и единственный опыт в стране по использованию вагонов-лабораторий в учебном процессе со студентами. Впоследствии такая практика организации

учебной работы получила высокую оценку и одобрение Коллегии Министерства высшего и среднего специального 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.

За короткий срок ВЗИИТ сформировался как крупный вуз и показал не только жизнеспособность и полноценность заочной подготовки кадров, но и некоторые ее преимущества. 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.

Наряду с подготовкой инженерных кадров успешно выполнялось и ответственное задание отрасли по переподготовке специалистов-паровозников по новым специальностям — тепловозной и электровозной. Вторую специальность инженера во ВЗИИТе получили к концу 60-х годов 795 человек.

К этому периоду относятся и первые достижения в научно-исследовательской работе. В институте стали регулярно проводиться научно-методические конференции родственных кафедр транспортных вузов по вопросам организации учебной работы со студентами-заочниками, подготовки и издания учебно-методической литературы.

В этот период учебный процесс и научные исследования вели крупные ученые профессора В.М. Казаринов, А.Д. Каретников, М.А. Чернышев, А.М. Игнатович, Г.А. Матвеев, В.А. Галактионов, В.М. Шестопал, Е.А. Ветухов, М.Ф. Страмоус, А.П. Вериги, К.А. Бернгардт, А.А. Пойда, В.В. Иванов, П.Г. Муратов, П.А. Гурский, А.П. Кулаков, Л.М. Перельман, А.П. Алексеев, Е.Т. Бартош, А.И. Володин, Г.Г. Марквардт и другие.

Наличие такого мощного профессорско-преподавательского коллектива позволило создать в институте хорошую учебно-материальную базу, значительно улучшить содержание и методику подготовки специалистов с высшим образованием, активно участвовать в научно-исследовательской работе.

Особо следует остановиться на роли филиалов вуза, которые появились в начале 60-х годов и позволили организационно укрепить институт, значительно повысить качество подготовки специалистов. Были открыты филиалы в Челябинске, Куйбышеве,

Иркутске, Горьком, Ярославле, Воронеже. Позднее на базе Иркутского и Куйбышевского филиалов образовались самостоятельные институты, а Челябинский филиал был подчинен Уральскому электромеханическому институту инженеров железнодорожного транспорта. Большой вклад в становление и развитие филиалов внесли директора: М.А. Лакеева, Ю.И. Битюцкий, Г.Н. Маргорин, Г.А. Соколов, Г.П. Носков, В.Т. Гуськов, В.М. Василенок.

Укреплялась организационная структура ВЗИИТа, продолжалось дальнейшее совершенствование его материальной базы: расширилась сеть У КП и филиалов, были созданы новые кафедры, вечерний факультет. В учебном процессе стали активно применять вычислительную технику и технические средства обучения.

В целях дальнейшего совершенствования высшего заочного образования, улучшения методического обеспечения учебного процесса, координации научно-методических работ, выполняемых высшими учебными заведениями МПС, в соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 15.06.1982г. № 552 «О дальнейшем совершенствовании подготовки специалистов с высшим и средним специальным образованием без отрыва от производства» и приказом Министерства высшего и среднего специального образования СССР от 14 февраля 1983 г. № 21 на базе Всесоюзного заочного института инженеров железнодорожного транспорта (ВЗИИТ) был создан Научно-методический центр подготовки специалистов с высшим образованием без отрыва от производства на железнодорожном транспорте.

В обязанности ВЗИИТа как Научно-методического центра входило:

- дальнейшее совершенствование подготовки специалистов железнодорожного транспорта и транспортного строительства без отрыва от производства;
- подготовка, издание и обеспечение студентов-заочников и вечерников вузов МПС всей необходимой учебно-методической документацией и пособиями, учитывающими специфику подготовки специалистов без отрыва от производства для железнодорожного транспорта и транспортного строительства;
- разработка учебных планов и рабочих программ по дисциплинам и специальностям, закрепленным за институтом как научно-методическим центром по безотрывным формам обучения.

Все это обеспечило в 1992-1993 гг. вузу успешно пройти государственную аттестацию. ВЗИИТ стал первым заочным вузом в стране, прошедшим государственную аккредитацию.

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.

К середине 90-х годов накопив значительный потенциал, ВЗИИТ становится одним из ведущих заочных вузов страны. В институте функционировало 12 факультетов, 25 кафедр, 3 филиала и 20 У КП. Контингент студентов составлял более 13 тыс. человек. Штат профессорско-преподавательского состава насчитывал 332 человека, из них 217 преподавателей с учеными степенями и званиями. Подготовка специалистов осуществлялась по 16 специальностям.

Значительная работа проводилась институтом по повышению квалификации и переподготовке руководящих работников и специалистов отрасли, в том числе центрального аппарата МПС.

В 1995 г. за многолетнюю и целенаправленную работу коллектива по подготовке, переподготовке и повышению квалификации кадров отрасли ВЗИИТ получил статус университета и был переименован в Российский государственный открытый технический университет путей сообщения (РГОТУПС).

Перед университетом была поставлена задача дальнейшего совершенствования накопленного опыта целевой подготовки специалистов без отрыва от производства.

Решая поставленные перед университетом задачи, весь коллектив вуза стремился реализовать свой потенциал, ориентируясь на подготовку в первую очередь специалистов-эксплуатационников, имеющих производственный опыт и знающих нужды, проблемы и специфику своих железных дорог и конкретных предприятий.

Важным событием в жизни университета в этот период было открытие подготовки студентов по очной форме в Поволжском филиале (г. Саратов) по двум железнодорожным специальностям: «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» и «Организация перевозок и управление на транспорте», а затем и в Москве по специальности «Национальная экономика».

Учитывая статус университета и необходимость расширения сферы образовательных услуг, в вузе открыт прием студентов по новым специальностям: «Инженерная защита окружающей среды», «Безопасность жизнедеятельности и экологическая безопасность на железнодорожном транспорте», «Национальная экономика», «Маркетинг», «Менеджмент в социальной сфере», «Финансы и кредит», «Безопасность жизнедеятельности в

техносфере»; специализации «Сервис на железнодорожном транспорте», «Волоконно-оптические системы связи», «Государственное и муниципальное управление». Большая заслуга в этом принадлежит профессорам: Т.М. Степанян, Е.К. Силиной, Л.В. Шкуриной, Р.А. Косилову.

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 формируется база данных электронных версий учебно-методических материалов, включая курсы лекций, электронные учебники, учебные и методические пособия, лабораторный практикум и обучающие программы.

Заметно оживилась научно-исследовательская деятельность студентов. С 1998 г. университет принимает участие в Открытом конкурсе на лучшую научную работу студентов вузов России, проводимом Министерством образования Российской Федерации по естественным, техническим и гуманитарным наукам.

В целях повышения качества подготовки специалистов в университете организованы ежегодные конкурсы дипломных проектов, в которых принимают участие все выпускающие кафедры.

В научно-исследовательской работе задействован мощный потенциал. В университете работали и 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 аппаратуры устройств железнодорожной автоматики и телемеханики (д-р.техн.наук, профессор И.Е. Дмитренко), технология упрочнения крестовин стрелочных переводов методом науглероживания (д-р.техн.наук, профессор И.Д. Кулагин), качественная теория дифференциальных уравнений и теория устойчивости динамических процессов (д-р.физ.-мат. наук, профессор А.А. Шестаков), перспективные виды подвески контактного провода (д-р.техн.наук, профессор А.Т. Демченко), современные технологии перевозочного процесса (д-р.техн.наук, профессор В.Е. Козлов), техническая диагностика электрооборудования электроподвижного состава (д-р.техн. наук, профессор Н.А. Ротанов), оптимизация параметров режимов взаимодействия колес локомотивов

с рельсами (д-р.техн.наук, профессор Г.В. Самме) и многое другое.

Важной составляющей процесса подготовки специалистов является воспитательная работа (рис. 3).

Воспитательная работа в университете направлена на создание условий развития многогранной личности студента на основе общечеловеческих и отечественных ценностей, оказание им помощи в нравственном, гражданском и профессиональном становлении.

Серьезное внимание в вузе уделяется студентам 1 курса. Уже с первых дней пребывания в университете они активно вовлекаются в общественную, культурную и спортивную жизнь.

Важной частью воспитательной работы является сохранение и укрепление традиций университета. В этом направлении проводятся мероприятия, посвященные годовщине Великой Победы, государственным праздникам «День знаний», «День защитника Отечества», «День железнодорожника», встречи с ветеранами Великой Отечественной войны и другие.

Это своеобразная связь поколений, формирующая чувство уважения к университету, его делам, к людям, выбранной профессии, лучшим традициям железнодорожного транспорта. Такой же доброй традицией стали творческие связи университета с деятелями культуры и искусства.

Большое место в нравственном и эстетическом воспитании занимает университетская библиотека, где регулярно проводятся творческие вечера, конкурсы, беседы о творчестве писателей и поэтов, организуются тематические выставки.

В этом же направлении проводится работа музея, который был открыт в 1991 г. при активном участии начальника отдела кадров Е.С. Лапиной. Именно в музее первокурсники начинают свои первые занятия по истории нашего вуза и развития образования на



Рис. 3

железнодорожном транспорте, на базе музея проводятся встречи с ветеранами, здесь проводятся мероприятия по вручению дипломов об окончании вуза.

В этот же период были организованы студенческая музыкально-инструментальная группа, театрально-драматическая студия, начали проводиться КВН. Студенты принимают активное участие в ежегодных Фестивалях студенческого творчества.

Большое значение в вузе уделялось спортивно-оздоровительной работе. Стали традиционными спортивные праздники, участие сборных команд университета в межвузовских соревнованиях.

Начала издаваться университетская многотиражная газета «Кадры транспорта».

Уже к 2000 году вуз имел в своем составе 30 филиалов и представительств, располагающихся на обширной части территории России. Пять из этих подразделений — крупные базовые филиалы: Нижегородский, Воронежский, Ярославский, Поволжский (в г. Саратов), Смоленский. Все эти структуры оснащены современным лабораторным оборудованием, высокоэффективной компьютерной техникой, подключены к интернет.

Вуз располагает благоустроенным девятиэтажным общежитием площадью около 5 тыс. кв.м.

Для занятий спортом имеется спортивно-оздоровительный комплекс, который включает тренажерный зал, теннисный и бильярдный залы.

С момента образования нашего вуза прошло 60 лет. На всех этапах своей истории вуз вносил существенный вклад в подготовку специалистов для железнодорожного транспорта, транспортного строительства и других отраслей экономики, выпустив более 90 тысяч специалистов. Мы всегда гордились своими выпускниками. Многие из них занимали и занимают ответственные посты на транспорте, в транспортном строительстве и других областях народного хозяйства.

Среди них генеральный директор ОАО «ВНИИЖТ» Б.М. Липидус, начальник инспекции при Президенте ОАО «РЖД» В.Г. Будовский, начальник Приволжской железной дороги — филиала ОАО «РЖД» А.В. Храпатый, В.Ф. Соснин, руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта Г.П. Петраков, председатель ЦК независимого профсоюза работников железнодорожного транспорта и транспортного строительства И.А. Шинкевич, вице-президент ОАО Корпорации «Трансстрой» В.И. Сбитнев, начальник Главного управления вагонного хозяйства МПС СССР Б.К. Саламбеков, главный инженер Мосгипротранса Д.Г. Краюшкин, начальник Приволжской железной дороги М.П. Лихачев (1997-2002 гг.), главные инженеры дорог Д.Л. Андреев,

М.В. Логинов, заместители начальников дорог Е.В. Малов, К.М. Симонов, В.С. Худик, А.С. Аксенов, В.М. Ульяновский, В.И. Разбегаев, А.Ю. Тюрников, Н.Ф. Синицын, В.И. Беспалов, заместитель начальника ФГУП «Горьковская железная дорога» С.В. Фадеев, директор МУП «Нижегородский метрополитен» А.А. Кузьмин, ректор Волжской государственной академии водного транспорта В.Н. Захаров и многие другие.

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

В связи с этим в соответствии с приказом Росжелдор 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 07.12.2006 г. № 1691-р, от 28.12.2006 г. № 1851-р и от 14.11.2007 г. № 1608-р» 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 МИИТ) (рис.4).



Рис. 4