



60 ЛЕТ НА СЛУЖБЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ТРАНСПОРТУ



Апатцев В.И.,

Проректор по учебно-методической работе — директор РОАТ, д.т.н., профессор

В связи с юбилеем академии редакция газеты обратилась к Владимиру Ивановичу Апатцеву с просьбой ответить на ряд вопросов.

1. В этом году исполняется 60 лет нашему вузу. Это, несомненно, знаменательная дата. Расскажите, пожалуйста, чем, с Вашей точки зрения, была вызвана необходимость открытия вуза, ведь в 1951 году в стране уже 7 вузов вели подготовку кадров для транспорта.

В годы Великой Отечественной войны нашему государству был нанесен огромный экономический ущерб во всех отраслях народного хозяйства, в том числе и железнодорожному транспорту.

Страна понесла и колоссальные людские потери. Европейская часть Советского Союза практически лежала в руинах.

Восстановление народного хозяйства началось сразу после освобождения. В этот период железнодорожники и транспортные строители проявили невиданный трудовой героизм. За пять послевоенных лет было построено 2,3 тысячи километров новых линий, 4,5 тысячи километров вторых путей, десятки крупных мостов. Объективный процесс развития выдвигал перед железнодорожным транспортом все более сложные и ответственные задачи, связанные с модернизацией и технической реконструкцией отрасли.

Развернулись масштабные работы по электрификации железных дорог, внедрению новых видов тяги и подвижного состава, устройств автоматического управления.

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

По данным Главного управления учебными заведениями МПС на 1 января 1951 года практики, не имевшие высшего и среднего специального образования, составили около 50% инженерно-технического состава.

Вместе с тем объективные условия не позволяли отвлечь значительную часть молодежи от производительного труда.

Требовались новые нетрадиционные подходы к системе высшего образования, которые обеспечили бы максимально тесную связь обучения с трудовой деятельностью.

Выход был найден в развитии системы заочного и вечернего образования.

Заочная форма образования начала формироваться еще в довоенные годы. В 1949 году Главное управление учебными заведениями МПС разработало перспективные планы заочного и вечернего образования в отрасли. В соответствии с этими

планами в 1949/1950 учебном году заочные отделения работали в 7 транспортных вузах, в том числе и трех московских — Московском институте инженеров транспорта (МИИТ), Московском электромеханическом институте инженеров транспорта (МЭМИИТ) и Московском транспортно-экономическом институте (МТЭИ).

Опыт работы вузов продемонстрировал перспективность развития системы заочного и вечернего обучения железнодорожников исходя из задач, стоящих перед транспортом, насущных потребностей страны в скорейшей модернизации железных дорог и в обучении новым специальностям инженеров-проектировщиков и техников, а также в ликвидации «мелкоочаговости» подготовки кадров.

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 Распоряжением № 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).

Через день Министр путей сообщения Б. П. Бещев издал Приказание о разработке мероприятий по организации ВЗИИТа, а через неделю приказом Министра высшего образования СССР В. П. Елютина ВЗИИТ был включен в систему вузов страны.

Необходимость создания ВЗИИТа была столь очевидна, что на оформление всех документов потребовалась всего одна неделя.

Вот так был открыт Всесоюзный заочный институт инженеров железнодорожного транспорта — первый заочный транспортный вуз СССР.

2. Какие основные этапы в ходе исторического развития вуза вы считали бы наиболее значимыми?

За 60-летнюю историю вуза можно выделить несколько этапов, которые определяли пути его развития.

Первый этап (1951—1953 гг.) — это формирование вуза. Приходилось, как говорят, начинать с чистого листа.

Давайте посмотрим на хронологию.

15 марта 1951 года приказом Министра высшего образования (МВО) СССР В. П. Елютина ВЗИИТ был включен в систему вузов страны.

15 марта 1951 года приказом МВО СССР № 441 во ВЗИИТе открыты 3 факультета и 13 кафедр.

1 апреля 1951 года приказом по ВЗИИТу приступил к исполнению обязанностей Начальника вуза Н. Ф. Бочаров.

11 мая 1951 года в газете «Гудок» печатается объявление о приеме на учебу во ВЗИИТ на 1 курс по 8 специальностям.

По итогам вступительных экзаменов в 1951 году было принято 1270 студентов. В основном это были руководящие работники железнодорожного транспорта, работники, занимающие инже-

нерно-технические должности, машинисты, дорожные и ремонтные мастера.

К началу занятий были сформированы кафедры. В кратчайшие сроки была подготовлена учебно-методическая литература по 125 специальным дисциплинам. К этой работе были привлечены профессорско-преподавательские кадры Москвы и Ленинграда: член-корреспондент АН СССР Б. Н. Ведерников, профессора Д. Д. Бизюкин, А. Ф. Смирнов, Ф. П. Кочнев, Г. П. Гриневич, П. С. Дурново, И. В. Урбан, М. А. Петров, Н. А. Шадрин, К. В. Алферов и другие.

В 1953 году создан Ученый Совет и формирование структуры управления вузом было завершено.

Каждое достижение в работе ВЗИИТа в первые годы его существования было новым шагом в деле развития заочного образования на транспорте.

Второй этап (1953 — 1969 гг.) — становление вуза. Это период создания филиалов и развитие сети учебно-консультационных пунктов (УКП) ВЗИИТа.

В 1953 году по инициативе Главного управления учебными заведениями МПС была проведена Всесоюзная учебно-методическая конференция с участием руководителей транспортных вузов, а также ученых, специалистов и руководителей железнодорожного транспорта, на которой были рассмотрены вопросы развития и совершенствования заочного образования. Конференция признала целесообразным создание Учебно-консультационных пунктов в ряде городов страны, а также филиалов ВЗИИТа с заочной формой обучения в крупных железнодорожных узлах.

Создание УКП и филиалов имело своей целью не только приближение учебы к месту проживания и работы студента, а в первую очередь способствовало повышению эффективности заочного образования и уменьшению затрат на подготовку специалистов.

Министерство высшего образования поддержало такое предложение и решение по развитию заочного образования стало претворяться в жизнь.

К 1958 году в составе ВЗИИТа было 6 заочных факультетов и 25 Учебно-консультационных пунктов.

В 1958 году ВЗИИТу было передано здание бывшего Московского транспортно-экономического института.

Это стало мощным толчком к перестройке всей системы организации и проведения учебного процесса в вузе.

Активно начала развиваться лабораторная база, более быстрыми темпами стала пополняться Научно-техническая библиотека.

В 1959 году при редакционно-издательском отделе была открыта своя типография, что позволило обеспечить своевременное издание учебно-методической документации.

Вуз получил хороший Актовый зал, который использовался как для проведения общественных, так и культурно-массовых мероприятий, что способствовало развитию творческой деятельности сотрудников и студентов.

Кроме того, ВЗИИТу были переданы и три корпуса общежития, что позволило существенно улучшить условия пребывания студентов на сессиях в Москве.



Третий этап (1969 — 1995 гг.) — развитие вуза. Укрепление кадрового потенциала и материальной базы создали возможность расширения сферы деятельности ВЗИИТа по подготовке кадров для железнодорожного транспорта. В 1969 г. был открыт Факультет повышения квалификации (ФПК) руководящих работников и специалистов железнодорожного транспорта. Его организация была логически оправданной, так как многие руководители транспорта нуждались в обновлении своих знаний и обмене опытом практической работы.

К работе на Факультете повышения квалификации привлекались ведущие специалисты МПС, отраслевых научно-исследовательских институтов, проектно-конструкторских бюро, ученые вузов страны.

В 1977 году был образован Вечерний факультет, который вел подготовку кадров по 8 специальностям.

С увеличением штата профессоров активно стала развиваться аспирантура. К 1984 году подготовка аспирантов велась по 20 специальностям.

28 ноября 1984 года Министр путей сообщения Н. С. Конорев подписал Указание об организации на базе Всесоюзного заочного института инженеров железнодорожного транспорта (ВЗИИТа) Научно-методического центра подготовки специалистов с высшим образованием без отрыва от производства на железнодорожном транспорте.

На ВЗИИТ, как Научно-методический центр, были возложены функции подготовки, издания и обеспечения студентов-заочников вузов МПС всей необходимой учебно-методической документацией и пособиями, разработка и представление на утверждение проектов учебных планов, рабочих программ и других материалов.

С этими обязанностями вуз успешно справился. Такое поручение МПС подтвердило высокий уровень и качество подготовки разрабатываемой вузом учебно-методической документации.

Следует отметить, что в 80–90 годы ВЗИИТ успешно развивался по всем направлениям: совершенствовалась организационная структура, создавались новые кафедры и факультеты, начал функционировать вычислительный центр.



По итогам работы за 1990 год нашему коллективу было присуждено переходящее Красное знамя МПС и ЦК отраслевого профсоюза железнодорожников и транспортных строителей.

Четвертый этап (1995 — 2009 гг.) — новый этап развития вуза, как открытого технического университета путей сообщения.

Укреплялась его материальная база, расширялась сеть учебно-консультационных пунктов и филиалов, открывались новые специальности, по которым шла подготовка кадров, в том числе и по очной форме обучения.

Значительно возрос качественный уровень и объем научно-исследовательских работ. Широкую известность в нашей стране и за рубежом получили научные школы, которыми руководили по своим направлениям доктора наук, профессора Н. А. Ротанов, В. Е. Козлов, А. А. Шестаков, И. Е. Дмитренко и другие.

Работу по подготовке научно-педагогических кадров активно проводила аспирантура, были созданы диссертационные Советы по защите кандидатских и докторских диссертаций.

В эти годы вуз вышел на принципиально новый уровень по всем показателям деятельности и, получив статус Университета, был переименован в Российский Государственный открытый технический университет путей сообщения (РГОТУПС).

Министр путей сообщения Г. М. Фадеев в своем поздравлении писал: «Придание институту этого высокого статуса стало возможным благодаря многолетней и целенаправленной работе всего коллектива по подготовке, переподготовке и повышению квалификации кадров отрасли, поиску и реализации новых форм удовлетворения потребностей личности и производства

в интеллектуальном, культурном и профессиональном развитии...».

Пятый этап — (2009 г. — по настоящее время). 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 РФ 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 РГОТУПС реорганизовано путем присоединения к Московскому государственному университету путей сообщения (МИИТ) с образованием на его основе структурного подразделения — Российской открытой академии транспорта (РОАТ)».

Мы стали структурным подразделением одного из старейших вузов страны — Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ) — вуза, который входит в когорту лучших вузов России. Сегодня мы вместе решаем проблемы, стоящие перед высшим образованием в нашей стране.

3. Наш вуз ведомственный, его учредителем было Министерство путей сообщения. Как складывались взаимоотношения МПС (а сейчас Министерства транспорта России), железных дорог, предприятий с вузом в плане его развития?

На этот вопрос могу ответить однозначно — полное взаимопонимание и поддержка. Я выражу свое мнение — без помощи МПС, а сейчас Минтранса России ни один транспортный вуз не достиг бы того уровня развития, на котором они сейчас находятся.

На всех этапах развития главной нашей целью было развитие и укрепление связей с железными дорогами. Мы разработали программу взаимодействия с дорогами, реализация которой позволила осуществить переход на принципиально новый характер сотрудничества. В соответствии с заключенными с дорогами двухсторонними договорами реализовывалась программа непрерывного образования, ориентированная на заказы предприятий отрасли.

Так, например, в соответствии с решением Коллегии Министерства путей сообщения «О коренном обновлении кадровой политики на железнодорожном транспорте» (1999 г.) наш вуз определил приоритеты целевой подготовки кадров, что находит свое отражение и в настоящее время при формировании плана приема.

Наша связь с железнодорожным транспортом выражалась не только в подготовке кадров.

Тематика научных исследований вуза почти полностью направлена на решение транспортных задач и оказание научно-технической помощи дорогам.

Нашими учеными была разработана концепция систем автоматизированного диспетчерского управления нового



поколения «Диалог», успешно используется на железных дорогах автоматизированная система измерения и контроля параметров аппаратуры СЦБ «Тест», и методика реструктуризации железнодорожных узлов, предусматривающая концентрацию переработки материальных потоков на укрупненных логистических объектах и их специализацию по отдельным группам и родам грузов.

Широко внедряются на сети железных дорог созданные нашими учеными электроприводы стрелочных переводов на новой элементной базе, автоматические шлагбаумы для железнодорожных переездов и другие научные разработки.

Проведена реконструкция учебно-лабораторной базы в главном учебном корпусе, введено в эксплуатацию новое здание Воронежского филиала, получили учебную базу филиалы в городах Брянске, Ижевске, Казани, Волгограде, Муроме.

Можно привести много примеров нашего творческого и взаимовыгодного сотрудничества с организациями и предприятиями железных дорог, которые всегда были направлены на решение главной задачи — подготовки высококвалифицированных кадров для транспорта.

4. Как Вы отметили, в 2009 году произошло объединение двух вузов путем вхождения РГОТУПС в состав МИИТа в качестве его структурного подразделения с новым названием РОАТ.

Какую роль это сыграло? Как Вы видите перспективу дальнейшего развития академии?

Вхождение в 2009 г. РГОТУПС в состав МИИТа — это очень серьезный и трудный этап в истории нашего вуза.

Должен отметить, что в общем этот процесс вполне закономерен. Сейчас в нашей стране наметилась тенденция объединения вузов и создания на их базе крупных учебно-научных центров по подготовке специалистов — университетов нового поколения.

Всего два с половиной года мы работаем в качестве структурного подразделения МИИТа, но уже видим первые результаты. Увеличился объем работы по повышению квалификации и переподготовке специалистов, осуществлен первый выпуск магистров, появились авторские классы. Но объединение двух вузов — это сложный процесс и в полной мере он еще не завершен.

Мы постоянно работаем над устранением тех проблем и трудностей, которые возникают в наших трудовых буднях в связи с объединением.

Решение стоящих перед нами задач — это дело времени.

Что касается перспективы дальнейшего развития РОАТ, то она напрямую связана с развитием МИИТа. Ведь мы же теперь его структурное подразделение. Достигнутые нами ранее результаты мы будем стараться не терять, а преумножать, работая в новых условиях.

5. В этом году все вузы переходят не только на новые стандарты, но и на принципиально новую систему подготовки кадров в соответствии с Болонским соглашением.

Какие первоочередные задачи сейчас стоят перед Вами как директором РОАТ?

Поставленный вопрос — очень важный и актуальный.

В очень короткие сроки нам предстоит не только ознакомиться с новыми стандартами, но изучив их, разработать новые учебные планы; подготовить всю учебно-методическую документа-

цию для студентов, и конечно, обеспечить новый прием студентов теперь уже по новым направлениям и специальностям.

Переход на новые стандарты вызывает необходимость провести некоторые структурные изменения. Подготовку к этому мы уже начали.



6. В связи с юбилейной датой — Ваши пожелания коллективу, профессорско-преподавательскому составу, докторантам, аспирантам и студентам академии.

За 60 лет своего существования подготовлено и выпущено более 90 тысяч специалистов для железнодорожного транспорта и других отраслей народного хозяйства. Многие наши выпускники занимали или занимают крупные руководящие посты. Среди них заместители Министра путей сообщения, вице-президенты ОАО «РЖД», начальники, заместители начальников и главные инженеры железных дорог, руководители Главных управлений МПС и департаментов ОАО «РЖД», начальники отделений дорог и других подразделений. Наш учредитель, Росжелдор, возглавляет сегодня Петраков Геннадий Петрович, выпускник 1976 года. Мы гордимся своими выпускниками.

Сегодня наша Академия располагает высококвалифицированным профессорско-преподавательским составом, свыше 70 % которого имеют ученые степени и звания, современной учебно-материальной базой, надежной связью с железными дорогами.

В канун юбилея Академии хочу пожелать профессорско-преподавательскому составу, докторантам, аспирантам и всем сотрудникам академии и дальше поддерживать свой высокий профессионализм, сохранять и преумножать накопленный опыт работы, лучшие традиции ВЗИИТа — РГОТУПС — РОАТа, успешно решать проблемы, стоящие сейчас перед нами и далее повышать уровень подготовки специалистов, развивать научные исследования в интересах отрасли.

В настоящий период, когда бурно развивается наука и техника, железнодорожному транспорту, как никогда, нужны высококлассные специалисты, соответствующие потребностям отрасли, которые смогут успешно решать стоящие перед ними задачи.

Желаю аспирантам и студентам успешной учебы, овладеть объемом знаний, который в будущем позволит Вам достичь поставленной цели, сделать карьеру.

Поздравляю сотрудников академии, профессорско-преподавательский состав, докторантов, аспирантов и студентов с праздником — 60-летием нашей Академии!